

Lederne Søfart

nr. 4 | 2022



DEN STIGENDE KRYDSTOGTTRAFIK I ARKTIS VÆKKER BEKYMRING

*Få grønlændere
ender på broen*

*Nyt sikringssystem
skal forhindre faldulykker
på skoleskibene*

*Drama mellem
Molslinjen og Fanø*

*Danmarks første
førerløse færge*

*Alvorlig talt!
Læs formandens leder om
overenskomstssituationen*





Det er redernes skibe, men skibene er også vores hjem. Derfor er en overenskomst heller ikke bare en overenskomst.

”

Alvorlig talt - !

Det blå Danmark er ikke kun en forretning. Det er en livsstil. For os, der sejler, er det hele vores liv. Som sømænd giver vi halvdelen af vores liv til et skib og dets reder. Når man er ung, er det kun en selv, der lider afsavn. Som tiden går, bliver det også dem, man elsker, og til sidst de børn, man får, som skal betale prisen i afsavn for, at vi er sømænd.

Det er redernes skibe, men skibene er også vores hjem. Derfor er en overenskomst heller ikke bare en overenskomst – overenskomsten rammesætter vores arbejde, og når vi er til søs, så er vores arbejde ikke bare arbejde, men hele vores liv og vores hjem.

Derfor skal vi høres, når vores liv skal diskuteres i en overenskomst. Det er ikke bare en principalsag. Det er ikke noget, vi beder om, det er noget, vi forlanger, fordi vi har ret til det. Hvis Danske Rederier ikke accepterer det, så har de selv taget skridtet mod en konflikt. Ingen skal være i tvivl om, at hvis nogen angriber de sømænd, jeg er formand for, så holder jeg ikke igen med at forsvare dem. Det er min rolle og mit ansvar. Og det vil jeg leve op til.

Danske Rederier siger, vi har ret til at være medlem, hvor vi vil, men at de bestemmer, hvem der har overenskomsten. De er selvfølgelig ikke rigtigt. Vi tager vores pligter alvorligt, når vi har vagten og kommandoen, men de skal også tage deres pligter alvorligt. Og de har pligt til at tale med deres besætninger, deres førere, skippere og styrmænd. Vi er ikke bare brikker, de kan sætte ud af spillet, når vores løn og arbejdsvilkår skal forhandles. Danske Rederier skal lytte til os, når vi siger fra og nej til, at en anden fagforening end vores skal have overenskomsten efter DRO 1 og DRO 2. De kan ikke bare lukke os ned og konkludere, at der ikke er mere at diskutere. Det er noget, vi bestemmer, da det er vores medlemmer, som det her

vedrører. Derfor har Danske Rederier pligt til at lytte til os.

Når det fremstilles som om, at det er en fastslået kendsgerning, at det bliver, som de umiddelbart har forestillet sig, og at det i øvrigt er en ubetydelig administrativ ændring, må det siges at være en kende arrogant. Dermed ser man jo bort fra, at Dansk Metal, som de vil forhandle med, ikke organiserer de navigatører, som overenskomsten vedrører. De er organiseret i Lederne Søfart, og hvis det ender med, at Danske Rederier vælger at forhandle den nye overenskomst med Metal fremfor os, vil de derfor forhandle med en fagforening, der ikke organiserer de ansatte, de forhandler for.

Det er selvfølgelig helt uholdbart og et brud på spillereglerne på det danske arbejdsmarked. Her har det altid været sådan, at den forening, som organiserer hovedparten af medarbejderne på et område, også forhandler deres overenskomst. Skulle det blive en realitet, at Dansk Metal skal forhandle overenskomsten, vil otte ud af ti navigatører ikke få indflydelse på deres egne løn- og arbejdsforhold. Det vil være et groft svigt, og det er da heller ikke den måde, det plejer at foregå på i Danmark.

Konsekvensen er, at I medlemmer, hvis løn- og arbejdsforhold er til forhandling, bliver holdt uden for indflydelse. Det vil enhver føle er uacceptabelt, for hvem ønsker at få frataget indflydelsen på sine arbejdsvilkår? Som søfarende ser vi mange af verdens lande, og jo, der er da lande, hvor de, der arbejder i landets virksomheder, ikke har noget at skulle have sagt omkring deres løn- og arbejdsvilkår. Men det er altså ikke lande, vi plejer at sammenligne os med i Danmark.

Det har været fremført, at det tidligere har været begået fejl fra foreningens side, og at det kan have betydning for den si-

tuation, vi står i nu. Jeg mener, at det er at skyde langt ved siden af. Det, der er vigtigt, er, hvad der sker i dag. Hvad der er sket for seks eller ti år siden, er ligegyldigt i denne sammenhæng. Alle parter har pligt til at forholde sig til den alvorlige situation, vi står i, og finde en løsning, så vi undgår, at det i sidste konsekvens ender med en konflikt, hvis konsekvenser ingen kan overskue.

Fra vores side gør vi alt, hvad der står i vores magt for at kæmpe for, at Danske Rederier inviterer os til forhandling. Vi har flere gange forsøgt at komme i en reel og konstruktiv dialog med Danske Rederier om overenskomsten og gør det fortsat. Vi har også rakt ud til flere rederier og er gået i medierne for at tale jeres sag bedst muligt.

Vi vil fortsætte kampen med alle de muligheder, vi har som fagforening, herunder en konflikt, hvor nødtigt vi end ser, at det kommer dertil.

Inde i bladet kan I læse mere om, hvad vi har gjort indtil videre, og få uddybet, hvordan vi ser på situationen.

Jens Marquard Sørensen
Formand for Lederne Søfart



ER DET KUN ET SPØRGS- MÅL OM TID, FØR DET GÅR GALT?

Hos Arktisk Kommando i Grønland deler man den bekymring for sikkerheden i Arktis, som Lederne Søfart har fremført.

SIDE 6



INDHOLD

TO SKRIDT FORAN

Lederne Søfart organiserer over 80 procent af alle danske navigatører og kæmper derfor for, at det er os, Danske Rederier skal forhandle overenskomst med. Formanden fortæller om, hvad man gør fra foreningens side.

SIDE 14



Få grønlandere ender på broen

Kun meget få unge grønlandere ender med at blive søofficerer

Side 10

Drengedrøm blev til drømmejob i Hirtshals

Navigatør har været med til den rivende udvikling, der er foregået på havnen i Hirtshals

Side 16

Drama mellem Molslinjen og Fanø

Siden oktober er bølgerne gået højt mellem Fanøs beboere og Molslinjen

Side 20

Nyt sikringssystem skal forhindre faldulykker på skoleskibene

Både skoleskibet Danmark og Georg Stage har indført nye systemer for klatring i riggen

Side 28

Danmarks første førerløse færge

I Aalborg arbejder man på, at en færge skal sejle passagerer over Limfjorden uden besætning

Side 34

PFA Early Care har din ryg

PFA Early Care sikrer dig rådgivning og hjælp med udgangspunkt i netop din situation

Side 40

Far om fem måneder

Hvordan er mine rettigheder og muligheder under barsel? Juristen svarer

Side 45

LÆS OM DE NYE MEDLEMMER AF BESTYRELSEN SIDE 24





Kære medlem

2022 har været et hektisk år for vores forening, Lederne Søfart. Sekretariatet er nu fuldt bemandedt. Som altid, når man starter ud fra nul, vil der være ændringer undervejs, således også her.

Alderspræsidenten – anciennitetsmæssigt – er vores studentermedhjælp, Martin Sass Berntsen. Martin arbejder ved siden af sine studier på CBS med rekuttering, sociale medier og annonceringer. Det er Martin, du ofte ser besvare kommentarer på SoMe. Selvom tonen til tider er meget ligefrem, holder han tungen lige i munden og går til opgaverne med krum hals.

I februar kom Mai Valentin Nielsen, vores politiske konsulent, til. Mai beskæftiger sig overvejende med de aktiviteter, der involverer vores arbejde i internationale fora, som IMO, IFSMA, Nordisk Navigatørkongres mv. Mai arbejder især med de langsigtede mål. Derfor er hun knap så synlig i medlemmernes daglige kontakt med os, da hendes indsats typisk bærer frugt efter års forberedelser. At hendes arbejde er vigtigt for foreningen, hersker der ingen tvivl om. Det var hendes benarbejde, der resulterede i, at sejladet i Arktis nu er kommet højt på dagsordenen i Nordisk Navigatørkongres.

I april startede jeg selv og nåede lige at opleve urafstemningen, inden hverdagen satte ind. En hverdag, der byder på mange opgaver og oplevelser. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at der er rigeligt at tage fat på med den fortsatte opjustering af samarbejdet med Lederne og med at finde vores plads i diverse nationale råd og nævn.

Som alle vist ved, har der været en del uro på poopdækket, og vi arbejder dedikeret på at få skabt harmoni blandt medlemmerne. En måde at gøre dette på er de mange medlemsmøder, vi indtil videre har afholdt i: Svendborg, Marstal, Esbjerg, Holstebro, Ålborg, Frederikshavn

og Århus. Hertil kommer syv online-møder med forskellige temaer.

Disse møder ser jeg som en vigtig del af vores virke, for det er her, vi mødes uformelt og deler viden og ideer med hinanden. Mange af de ideer og forslag, der er kommet op på disse møder, er vi i gang med at implementere. Det gælder fx kontaktoplysninger til foreningen, som du finder i hvert nyhedsbrev, og som også har været på bagsiden af Fagbladet.

Vi er klar over, at telefonsystemet ikke er optimalt, og en opgradering af systemet er i gang, ligesom muligheden for at få en light-version af hjemmesiden undersøges. Hvorvidt vi kan få en light-version til at fungere, både når medlemmerne har dårlig internetforbindelse, og vi skal overholde GDPR-reglerne, er dog tvivlsomt. Vi er underlagt regler i samme regi, som når du logger ind på borger.dk eller din bank.

Ved de to møder, vi har afholdt med repræsentanterne for gruppen Kursændring, diskuterede vi deres liste over ønsker, og de havde også en del klagepunkter. Detaljerne står imidlertid stadig hen i det uvisse, da vi endnu ikke har modtaget de specifikke klager. Vi kan dog alle takke dem for et skærpet fokus ved ansættelse af ny konsulent, så vi har en medarbejder, der har stor forståelse for deres dagligdag.

I juni lykkedes det os at bryde gennem muren og få sat krænkende adfærd på dagsordenen, da Simon Kollerup bad Søfartsstyrelsen iværksætte en undersøgelse af chikane til søs. Kampen for at få chikane på dagsordenen startede allerede i 2018 og det beviser, at der ofte skal arbejdes målrettet og længe, inden vi ser resultaterne af vores indsats. I skrivende stund er undersøgelsen dog sat på pause, til der er fundet en ny regering.

Vores presse- og kommunikationschef blev pr 1. december headhuntet til

et andet job. Som leder er det måske ikke den bedste meddelelse at møde ind til, men jeg ser det som yderst positivt, at vi har medarbejdere, der gør det så godt, at andre rækker ud efter dem. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke Rasmus Nord Jørgensen for hans flotte indsats og de sejre, han var med til at skabe for Lederne Søfart.

Som du kan læse på næste side, er tre nye medarbejdere kommet til i december. Jacob Ernstved-Rasmussen som pressekonsulent, Morten Egholm Andersen som ekstern redaktør af vores fagblad og Laura Lynge som maritim konsulent.

Lederne Søfart sætter stor pris på det store arbejde, vores tillids- og talspersoner udfører. Derfor glæder vi os til januar, hvor vi afholder det første kursus for vores tillids- og talspersoner. Kurserne blev sat på hold under COVID-19, så vi glæder os til at give det første hold solide redskaber til at varetage deres vigtige funktion. På kurset har vi en ekstern ekspert til at undervise i ledelse og konflikthåndtering, ligesom både vore jurister og sekretariatsansatte vil bidrage med information og læring omkring funktionen som tillids-/talsperson og de faldgruber, de møder i deres virke.

Forberedelserne til overenskomstforhandlingerne i 2023 er så småt gået i gang. Det første møde med tillids-/talspersonerne for de enkelte arbejdsgivere finder sted den 12. januar.

Jeg vil benytte denne lejlighed til at sige dig tak for 2022. Samtidig ønsker jeg dig og dine kære en glædelig jul og et lykkelbringende 2023.

Helle Andsbjerg

Direktør, Lederne Søfart



Nye kræfter i sekretariatet



To nye medarbejdere er blevet ansat i sekretariatet for Lederne Søfart til henholdsvis at være med til at sikre gode forhold for medlemmerne og at arbejde med foreningens kommunikationsindsats. Samtidig er en freelance redaktør tilknyttet til at stå for foreningens fagblad.

Ny maritim konsulent

Laura Lynge begyndte som maritim konsulent i Lederne Søfart midt i december fuld af ideer til at skabe værdi for medlemmerne. Hun skal arbejde med medlemskontakt, og nogle af hendes ideer går på at arrangere sociale arrangementer for dem. Andre handler om at sikre sparring mellem medlemmerne imellem. I den forbindelse vil hun få brug for sin evne til at have let ved at komme i kontakt med andre og at kunne tale med alle slags mennesker.

Hun har en lang erfaring med at sejle bag sig, siden hun startede med et tog med skoleskibet Danmark for snart tyve år siden. Hun er uddannet skibsfører fra Marstal Navigations-skole, og de sidste

fem år har hun arbejdet i Esvagt og kommer fra en stilling som overstyrmand. I dag bor hun på en gård på Ærø og glæder sig til at være på farten og komme rundt i landet og møde medlemmerne. Hun kommer ikke til at have faste tider på kontoret, men kan altid fanges på telefonen.

Hun ser også frem til at tale med rederierne, for hun mener, at rederierne og medarbejderne i bund og grund har fælles interesser. Rederierne vil have dygtige medarbejdere, og medarbejderne vil have ordentlige forhold, og kan de samarbejde om det i stedet for at modarbejde hinanden, kan de sammen få branchen ind i fremtiden. ■



Ny presse- og kommunikationskonsulent

Jacob Ernstved-Rasmussen begyndte 1. december 2022 som Lederne Søfarts nye presse- og kommunikationskonsulent. Han kommer fra en lignende stilling i Lederne Hovedorganisation, hvor han arbejdede med public affairs.

Jacob er uddannet journalist fra Syddansk Universitet i 2007. Inden han kastede sig over journalistikken, arbejdede han i rejsebranchen i både Aarhus og København.

Efter sin uddannelse har han arbejdet i både den private og offentlige sektor med presse og kommunikation, men har også haft afstikkere som konsulent til Røde Kors og ISU, hvor han arbejdede som virksomhedskonsulent.

Jacob kender alt til styrbord/bagbord-regler, da han er vokset op i en sejlsklub og har duelighedsbevis. Det blå Danmark er ikke fremmed for ham, idet han skrev bachelorprojekt om et mindre fynsk rederi i den danske handelsflåde. ■

Ny freelance redaktør

Morten Egholm Andersen sejler i kajak i sin fritid, og det er nok det tætteste, han har været livet på havet i sin karriere. Til gengæld har han mere end 30 års erfaring med at redigere forskellige magasiner, og det er da også som redaktør, at han på freelance basis er blevet tilknyttet Lederne Søfart. Ud fra en devise om, at hvert blad skal være bedre end det foregående, har han påtaget sig at stå for Lederne Søfart-fagbladet.

”Når man laver et magasin, har man et ansvar for, at læserne får noget igen for den tid, de bruger på det”, siger han.

Det betyder, at bladet skal være fyldt med indhold, læserne kan få noget ud af – ny viden, en skildring af deres verden, stof, der sætter deres hverdag i perspektiv og giver dem noget at tænke over. Sådan vil han bestræbe sig på, at indholdet i Lederne Søfart skal være.

Samtidig er han bevidst om, at bladet er med til at samle foreningen og en vigtig kilde til, at medlemmerne hører om, hvad der sker på de områder, som foreningen arbejder med. ■





Kommandørkaptajn Michael Hjorth arbejder foran et isbjørneskind fra en bjørn, Siriuspatruljen nedlagde, da den truede patruljen.

- Det er kun et spørgsmål om tid, før det går galt

Hos Arktisk Kommando i Grønland deler man den bekymring for sikkerheden i Arktis, som Lederne Søfart på det seneste har fremført. - Det er ikke et spørgsmål, om det sker, men hvornår vi har et nyt Costa Concordia, hvis ikke sejladssikkerheden skærpes, siger kommandørkaptajn Michael Hjorth.

TEKST: MORTEN BONDE PEDERSEN | FOTOS: MORTEN BONDE PEDERSEN OG COLOURBOX

Forsvarets patruljefartøj Knud Rasmussen ligger ensomt mellem isskoserne ud for Nuuk denne eftermiddag sidst i oktober, hvor Lederne Søfart besøgte den grønlandske hovedstad. Den over sommerhalvåret har der ellers været livlig trafik ind og ud af havnen, især af de krydstogtskibe, der oftere og oftere sejler op langs Grønlands vestkyst med turister, der vil fotografere isbjerge og bræer.

I takt med klimaforandringerne og havisens gradvise forsvinden er kryds-

togtrafikken i Arktis steget. Det bekymrer kommandørkaptajn Michael Hjorth, der er chef for Arktisk Kommandos Joint Operation Center og Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), som har til huse på havnen i Nuuk.

"Jeg forstår godt den bekymring for sikkerheden, som blandt andet Lederne Søfart har udtrykt. Der er virkelig noget at tage fat på. Som situationen er nu, er det ikke et spørgsmål, om det sker, men hvornår vi har et nyt Costa Concordia,"



”Som situationen er nu, er det ikke et spørgsmål, om det sker, men hvornår vi har et nyt Costa Concordia.”

– kommandørkaptajn Michael Hjorth, chef for Arktisk Kommandos Joint Operation Center og Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)

”

siger han med henvisning til det meget omtalte italienske krydstogtskib, der forliste i 2012.

Danske forslag til forbedret sikkerhed

På den globale konference Arctic Circle Assembly, der fandt sted i oktober 2022, rejste Michael Hjorth officielt sin bekymring for den maritime sikkerhed i Arktis. Samtidig fremsatte han på Danmarks vegne en række forslag til skærpelse af procedurer og regler.

”Hvis sikkerheden skal skærpes, skal det ske gennem IMO, der administrerer

Polarkoden. IMO deltog på konferencen, og deres repræsentant fik vores forslag med hjem til videre drøftelse. Der var accept af, at det er nødvendigt at arbejde med sejladsikkerheden,” lyder det fra Michael Hjorth, der har sat sig ved computeren i et af Arktisk Kommandos mødelokaler med udsigt mod havnekajen.

Et af forslagene, han fremsatte på konferencen, går ud på, at krydstogtskibe skal sende deres beredskabsplaner til Arktisk Kommando, når de sejler ind i den grønlandske økonomiske zone.

”I forvejen sender skibene deres beredskabsplaner til England. Hvis der sker et forlis eller en ulykke til søs, skal vi til at rekvirere dem derfra. Det vil tage kostbar tid, og derfor kan vi lige så godt få planerne hertil med det samme,” siger kommandørkaptajnen og fortsætter:

”Skibstegningerne vil vi også gerne have, så vi ikke skal til at finde dem, når vi står midt i en redningsoperation. Jeg anbefalede også på konferencen, at krydstogtskibe skal linke op med os om at holde øvelser med fokus på kommunikation med skibet. På den måde vil de kende til redningsfaciliteterne i området. Og samtidig vil det være en god uformel måde at få etableret en første kontakt på, så vi kender hinanden og allerede har kommunikeret, hvis der skulle ske noget,” forklarer han.

Krydstogtskibe er største bekymring

Arktisk Kommando blev oprettet 2012 som en fusion mellem Færøernes og Grønlands kommando. Dengang var der 36 ansatte. I takt med, at skibstrafikken i Arktis er taget til, er bemanningen vokset, og i dag er der cirka 80 medarbejdere.

Omkring 80-100 gange om året er der behov for at iværksætte search and rescue (SAR) operationer. Langt de fleste retter sig mod joller og mindre fiskefartøjer, der ikke kan positionsbestemmes. Men også et stigende antal lystsejlere fra Europa og Nordamerika får adskillige gange hver sommer alarmlamperne til at blinke hos Arktisk Kommando, når de ikke melder deres position, som de er forpligtet til. Michael Hjorths største bekymring retter sig dog mod de krydstogtskibe, som der er blevet mange flere af de seneste 10-15 år.

”I de første år tiltrak krydstogtskibene sig en del opmærksomhed, blandt andet fordi de dengang ikke var isklassificerede. Det drejer sig typisk om fartøjer, som plejer at sejle i Middelhavet eller Caribien. Besætningen er ofte ikke bekendt med sejlads i is,” siger han.

Ikke lodspligt for alle

De første år efter, at krydstogtskibene begyndte at vise sig langs Grønlands kyster, var der ikke lodspligt. Det blev dog indført i 2015 for fartøjer med over 250 passagerer.



En rapport publiceret i 2020 viser, at antallet af skibe i de arktiske farvande voksede med 25% fra 2013 til 2019, og at distancerne, der blev sejlet, voksede med 75% i samme periode. En stor del af de skibe, der er kommet til, er krydstogtskibe.



Skibsfører Siverth Josefsen islodsede to krydstogtskibe i sommer. "Skibene var ikke isklasede og manglede også en radar ude foran til at opdage isskoser lige foran skibet," fortæller han.

”



gerer. I 2017, da Polarkoden trådte i kraft, blev der også indført krav om isklassificering. Trods det er Michael Hjorth langt fra tryk ved den nuværende situation.

"Der kommer stadig en del mindre krydstogtskibe med færre end 250 passagerer. Hvad med dem?" siger han og henviser til flere risikable situationer.

"Vores oplevelse er, at rederier og besætning gør, hvad de kan, for at give turisterne en god oplevelse. Vi har set tilfælde, hvor skibene er kommet endda meget tæt på isbjerge og bræer, og der er givet bøder for ikke at leve op til sikkerhedsreglerne," opsummerer han.

Et særskilt problem er ifølge Michael Hjorth sejllads i farvande, der ikke er fuldt opmålte.

"En god del af de grønlandske farvande er ikke opmålte, herunder flere fjorde, som krydstogtskibene jævnligt sejler ind i. Jeg ved godt, at skibene deler opmålingsinformationer med hinanden, men det får mig ikke til at sove trygt om natten," siger han.

Forslag om par-sejllads afvist

Michael Hjorth gør opmærksom på, at hospitalskapaciteten på Grønland er stærkt begrænset, hvis der sker et forlis, og et større antal passagerer får behov for behandling i land.

"Vi har fra dansk side tidligere foreslået, at der skal indføres et krav om par-sejllads for krydstogtskibe, så der altid er to skibe, som følges ad, men det har rederierne modsat sig med henvisning til, at det er for dyrt og for besværligt at planlægge efter. Derfor er det i dag kun en anbefaling, at skibe sejler to og to. Anbefalinger er gode, men de hjælper jo ikke, hvis et krydstogtskib sejler på et isbjerg, og der er dages forlægning for et andet krydstogtskib," lyder det fra Michael Hjorth.

Islods påpegede mangler

En af de søfolk, som fra nærmeste hold har observeret den øgede krydstogttrafik langs Grønlands kyster, er den 65-årige skibsfører Siverth Josefsen, der har sejlet i Arktis fra 1986 til 2019, kun afbrudt af et år på skibsføreruddannelsen i Marstal og senere to år ved Arktisk Kommando i Nuuk.

Han fortæller, at flere af de første krydstogtskibe, han så ved Grønland omkring år 2010, sejlede uden isprojektører. Selvom isprojektører kort efter blev et lovkrav, er mange af fartøjerne stadig ikke helt tilpasset sejllads i isfyldte farvande, siger Siverth Josefsen, der i dag er speciallærer på Grønlands Maritime Center.

Sideløbende er han i gang med uddannelsen som lodsaspirant. I den forbindelse var han i sommer med til at islodsede to

krydstogtskibe ind og ud til Nuuk og videre til Sydgrønland og Island.

"Skibene var ikke isklasede og manglede også en radar ude foran til at opdage isskoser lige foran skibet. De havde godt nok to radarer på broen, men når radarerne sidder så højt oppe, kan besætningen på broen miste ekkoet, hvis isen kommer for tæt på stævnen. Da jeg sejlede for Royal Arctic Line, havde vi derfor på nogle af skibene en radar ude foran som supplement til de to på broen. Jeg nævnte det for styrmanden på krydstogtskibet. Besætningen kunne godt se, at det var en god ide, men de var ikke sikker på, at rederen ville bekoste det," siger han og tilføjer, at besætningen heller ikke var vant til at sejle i is.

"De havde svært ved at vurdere, hvor store isbjergene var. De var tydeligt nervøse ved det, og de ville slet ikke tæt på isbjergene. Jeg ville også være nervøs, hvis jeg havde så mange passagerer med." ■



Naturen er unægtelig storslået i Arktis, men det er vigtigt, at fartøjer, der sejler der, er tilpasset sejlads i isfyldte vande, og at besætningerne er vant til at sejle i is, så de for eksempel kan vurdere, hvor stort et isbjerg er.

IMO'S POLARKODE

IMO's polarkode trådte i kraft i januar 2017, efter at der har været arbejdet med udviklingen af den siden 2008. Polarkoden stiller krav til de underlagte skibes konstruktion, stabilitet, udstyr, sejladsplanlægning samt uddannelse, træning af besætningen m.m.

Desuden indeholder Polarkoden regler for beskyttelse af den sårbare natur i polarområdet.

Polarkoden skal således både sikre, at der tages mest muligt hensyn til besætningernes og passagerernes sikkerhed i de afsidesliggende farvande og til omgivelserne.



OVERORDNEDE MÅL OG KONKRETE INITIATIVER

Som omtalt i det seneste nummer af bladet her mener Lederne Søfart, at de nordiske lande bør se på en række initiativer for at forbedre sikkerheden. "Vi vil se på, hvordan polarkoden er implementeret i de respektive lande, og arbejde på at etablere gode partnerskaber på området i resten af industrien," udtalte Jens M. Sørensen, formand i Lederne Søfart.

De overordnede mål er: Forbedret implementering af de nuværende regler, strammere regler, forbedret kommunikation og forbedret undervisning.

Herunder ligger der en række konkrete forslag. Nævnes kan:

- Polarkoden bør have mere specifikke værktøjer til at holde øje med, at alle flagstater har fået reglerne implementeret.
- Det bør kun være tilladt for krydstogtskibe at sejle på kortlagte ruter.
- Den Internationale Maritime Organisation bør overveje, om Polarkoden burde gælde for de arktiske farvande, hvor isen er sæsonbetonet.
- Det overlevelsedyr, som skibene er udstyret med, bør forbedres, så der reelt er de fornødenheder, der er brug for i minimum fem dage.
- På kommunikationssiden bør der samles og deles mere data fra sejlads i Arktis, så det kan benyttes til uddannelse og træning.
- Der er behov for en harmonisering af kommunikationssystemer.
- Uddannelse af navigatører, der sejler i Arktis, er også central, og alle bør have særlige kurser i isnavigation. Den træning skal være vægtet mod praktisk træning, der er ensartet lande og udbydere imellem.

Få grønlandere ender på broen

Selvom mange grønlandere er vokset op med at være på havet, er søgningen til søfartsuddannelserne begrænset. Langt flere vælger fiskerflåden.

TEKST: MORTEN BONDE PEDERSEN

FOTOS: MORTEN BONDE PEDERSEN OG ROYAL ARCTIC LINE

Som mange andre steder i verden er der i Grønland mangel på søofficerer. Alligevel er søgningen til landets søfartsuddannelser begrænset, og kun meget få unge ender med at blive søofficerer. Det skyldes ikke mindst, at job i fiskerflåden frister mange, der vil arbejde på havet.

Hos Royal Greenland, der ejer en stor del af de grønlandske fiskefartøjer, er jobmulighederne gode for grønlandske unge, blandt andet fordi der er et krav om, at alle menige besætningsmedlemmer og 60 procent af søofficererne skal have adresse i Grønland. Kravet er fremsat af det grønlandske selvstyre, der ejer Royal Greenland.

Selvstyret ejer også Royal Arctic Line, der er det store handelsrederi i Grønland, men her er der intet krav om, at en del af besætningen skal bo i Grønland. Langt størstedelen af besæt-

Forstander på Grønlands Maritime Center, Bent Olesen, peger på forskellige årsager til, at kun et fåtal af eleverne vælger handelsflåden. Undervisning på dansk og engelsk er bl.a. en udfordring.



ningsmedlemmerne er i dag udlændinge, primært danskere, fortæller Bent Olesen, der er formand for Grønlands Maritime Center, der huser de maritime uddannelser i Grønland.

Bent Olesen så gerne, at der blev indført samme regler hos Royal Arctic Line, som gælder hos Royal Greenland, men han tilføjer, at det ikke er juridisk muligt. Royal Arctic Lines skibe er nemlig dansk indregistrerede, og derfor kan selvstyret ikke stille krav til, hvor besætningsmedlemmerne skal have adresse.

Meget få bliver sætteskipper

Hos Grønlands Maritime Center består et typisk afgangshold af 10-12 elever. De fleste tager eksamen som fiskeskipper. Andre bliver kystskippere, mens det typisk kun er en enkelt eller to, der står med sætteskipper-eksamenspapirer i hånden, når de forlader uddannelsen.

Hos Royal Arctic Line ser man ellers gerne, at flere grønlandere får arbejde i handelsflåden. Royal Arctic Line arbejder tæt sammen med Grønlands Maritime Center og er blandt andet repræsenteret i uddannelsens bestyrelse.

”Royal Arctic Line har et stærkt ønske om at udvikle interessen for søfartserhvervet i Grønland. Selvforsyningen af søofficerer i Grønland har en høj prioritet, og vi har også grønlandske aspiranter under uddannelse. Vores mål er at få uddannet så mange som muligt og få dem i beskæftigelse, blandt andet hos os selv,” skriver rederiet i en kommentar til Lederne Søfart.

Sproget og teorien gør det svært

På Grønlands Maritime Center peger formand Bent Olesen på forskellige årsager til, at kun et fåtal af eleverne vælger

handelsflåden, og at endnu færre vælger at tage den lange vej og blive sætteskipper.

Udover konkurrencen fra fiskerierhvervet peger han på sproget på uddannelsen som en barriere. Undervisningen foregår typisk på dansk og engelsk, som mange grønlandere kan have det svært med.

Og så mener formanden, at danskere og grønlandere grundlæggende har forskellig tilgang til læring.

”Mange grønlandere tænker mere praktisk, mere hands-on, end man typisk gør i Danmark. I Danmark fylder beskrivelser og teori mere. Selvom mange grønlandere her på skolen eksempelvis har mange års erfaring med at sejle i is, skal de alligevel gennem teorien og lære at læse kort med isvarslinger, fordi det er et krav på uddannelsen,” siger han. ■

”Det er ikke så let at få de unge til at vælge et job på havet. I Grønland er det typisk sådan, at drenge fra fine familier skal på universitetet.”

– formand på Grønlands Maritime Center, Bent Olesen.

”

Hos Royal Arctic Line har selvforsyningen af søofficerer i Grønland en høj prioritet.



SVÆRT AT REKRUTTERE UNGE TIL MARITIME UDDANNELSER

Grønlands Maritime Center blev dannet i 2013, da alle de maritime uddannelser på Grønland blev lagt sammen. Der er afdelinger tre steder i Grønland. Uddannelserne som kystskipper og sætteskipper ligger i Nuuk sammen med fiskeskipperuddannelserne. Der er sammenlagt plads til 20 elever på hver årgang, men typisk er der kun 10-12 elever.

Formand Bent Olesen mener, at der er mindre prestige i at være søfarende i Grønland, end der er i Danmark og på Færøerne.

”Det er ikke så let at få de unge til at vælge et job på havet. I Grønland er det typisk sådan, at drenge fra fine familier skal på universitetet. Jeg tror, at den maritime sektor lider under et ry, vi fik i 1980'ere og 90'erne, da der var gode tider i fiskeriet. Dengang var der høje lønninger og en kultur med fester og så videre. Jeg tror, at mange grønlandske forældre stadig har den opfattelse, at der er masser af druk og fester i branchen, selvom fiskeriet i dag foregår på moderne fartøjer med professionelle besætninger,” siger formanden. ■





Morten Jakob John Thygesen Poulsen (tv) og Ville Schmidt har begge valgt handelsflåden frem for fiskeflåden.

FRA FISKERFAMILIER TIL HANDELSFLÅDEN

Ville Schmidt og Morten Jakob John Thygesen Poulsen er begge vokset op i familier, hvor mændene gennem generationer har været på havet og fiske. Alligevel er det handelsflåden, der trækker, og derfor gik de i sommer i gang med uddannelsen som sætteskipper ved Grønlands Maritime Center. Målet er et job som styrmand hos Royal Arctic Line. Hvis det lykkes, vil de være blandt de få grønlandske søofficerer i handelsflåden.

Mens Morten Jakob John Thygesen Poulsen altid har vidst, at han ville i handelsflåden, overvejede 29-årige Ville Schmidt for nogle år siden at søge job i fiskeflåden. Da han i stedet fik tilbud om at sejle med Royal Arctic Lines bygdeskibe, ombestemte han sig, og det fortryder han ikke.

"Jeg kan godt lide bygdeskibene og vil gerne sejle med dem fremover. Jeg vil udvikle mig, stige til en højere rang," siger Ville Schmidt og fortæller, at de nuværende bygdeskibe, der sejler med stykgods og passagerer til de grønlandske bygder, snart bliver udskiftet med lidt større fartøjer uden plads til passagerer.

"Jeg håber, der er et job til mig på de nye bygdeskibe, når jeg er færdig som sætteskipper. Jeg vil gerne være styrmand. Lønnen vil være meget bedre end den, jeg havde før som matros, og det passer mig rigtig godt at være ude seks uger og seks uger hjemme," siger han.

Ville Schmidt er opvokset i Illulissat, hvor fiskerierhvervet dominerer, mens hans studiekammerat Morten Jakob John Thygesen Poulsen er fra Nuuk. Her har han gennem sin opvækst kunnet se Royal Arctic Lines atlant- og feederskibe gå ind.

"Jeg har haft interesse for søfart fra barnsben. Min far og bedstefar har været i fiskerflåden, men det har jeg ikke den store interesse i. Til gengæld har jeg set handelsskibe komme forbi her og har i mange år tænkt, at jeg ville ud at sejle med dem," fortæller den 24-årige Morten Jakob John Thygesen Poulsen.

Som 17-årig var han med Georg Stage på togt langs Europas kyster. I årene derefter sejlede han som skibsassistent med Royal Arctic Line. Siden har han sejlet med større skibe til både Island, Danmark, Færøerne og det nordlige England.

"Jeg har haft interesse for søfart fra barnsben. Min far og bedstefar har været i fiskerflåden, men det har jeg ikke den store interesse i. Til gengæld har jeg set handelsskibe komme forbi her og har i mange år tænkt, at jeg ville ud at sejle med dem."

– 24-årige Morten Jakob John Thygesen Poulsen.

”

"Jeg blev træt af at være skibsassistent. Derfor har jeg taget kystskippereksamen og begyndte på uddannelsen som sætteskipper. Jeg er stadig ansat hos Royal Arctic Line og forventer at få job på et af deres skibe som styrmand, når jeg er færdig," siger han. ■



Se, om
du også
kan spare
penge!

Indboforsikring til dig

- ✓ Vælg den pakkeløsning, der passer dig
- ✓ Få boligalarm og cykelfordel med
- ✓ Du kan vælge 0 kr. i selvrisiko på alle skader

Se tjm-forsikring.dk/indboforsikring





To skridt *foran*

Det er ikke nogen 'done deal', at det fremover bliver Metal Maritime, som Danske Rederier vil tegne overenskomst med, som det ellers er blevet fremstillet. Tværtimod ville det være meget underligt, da det er Lederne Søfart, der organiserer medlemmerne på området. Det forklarer Lederne Søfarts formand Jens Marquard Sørensen i dette interview om den uro, der er opstået, efter at Danske Rederier har meldt ud, at den vil slå sine to arbejdsgiverorganisationer sammen fra nytår.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: COLOURBOX

”Det er rent spin, når det fremstilles som om, at det er en fastslået kendsgerning, at det fremover bliver Metal Maritime, der skal stå for overenskomsterne med Danske Rederier. Det ville passe Metal godt, hvis det blev opfattet på den måde, for så ville der jo ikke være nogen, der satte spørgsmålstegn ved, om det er det mest fornuftige. Men det er på ingen måder fornuftigt, når det nu er os i Lederne Søfart, som organiserer de medlemmer, som den her overenskomst omhandler. Skulle Dansk Metal ende i forhandlingerne med Danske Rederier, vil de skulle forhandle vilkår for en lederfaggruppe, som de dels ikke er eksperter i, dels slet ikke organiserer hovedparten af i dag. Det er jo helt uholdbart”. Det slår Jens Marquard Sørensen, Lederne Søfarts formand, fast som noget af det første, når han skal fortælle om, hvordan foreningen har reageret på

nyheden om, at rederiforeningen vil slå sine to arbejdsgiverforeninger sammen og fremover kun vil lave en overenskomst i stedet for de to overenskomster – DRO1 og DRO2, som vi har i dag.

Langt fra blot administrativt

”Danske Rederier fremstiller det som om, at der allerede er lavet en ny overenskomstaftale og lægger det frem som om, at det er et rent administrativt greb, men sådan er det jo ikke. Tværtimod kan det her få rigtig stor betydning for vores medlemmer. Konkret vil det betyde, at skibsofficererne ikke længere vil have indflydelse på deres egne løn- og arbejdsforhold, og at de pludselig vil få varetaget deres kollektive interesser af en organisation, som slet intet kendskab har til deres dagligdag eller udvikling. Løfter vi det op i et lidt større perspektiv, kan det, at en ar-

bejdsgiverorganisation forhandler overenskomst med en anden fagforening, end den medarbejderne er medlem af, betyde, at hele grundlaget for den danske aftalemodel skrider. Det har ingen interesse i – slet ikke arbejdsgiverne. Endelig skal man tænke på, at den danske handelsflåde er verdens 5. største, så hvis det skulle komme til en konflikt, kan det sætte en prop i hele verdenshandlen og vil kunne mærkes i hele verden. Så nej, det er absolut ikke blot en administrativ øvelse, vi taler om”, uddyber formanden.

Vigtig kamp

Derfor er det så vigtigt for foreningen at kæmpe for, at overenskomsten bliver indgået med Lederne Søfart, der organiserer medarbejderne på området og historisk har gjort det gennem de seneste mange år, og ikke med en anden forening, der

← Det er Lederne Søfart, der organiserer skibsofficererne, og hvis de pludselig ville få varetaget deres kollektive interesser af en organisation, som slet ikke har kendskab til deres dagligdag eller interesse i deres udvikling, ville det betyde, at de ikke længere ville have indflydelse på deres egne løn- og arbejdsforhold.

bevæger sig ind på området som en invasiv art.

”Metal vil gerne bevæge sig ind over hele transportområdet, herunder søfarten. Ikke så meget af hensyn til dem, der arbejder her, men mere fordi Metal ad den vej måske kan opnå øget politisk indflydelse. Og det chokerer mig, at de på den måde tager vores medlemmer til indtægt for, at de kan opnå den indflydelse”, siger han og fortsætter:

”At Dansk Metal vil repræsentere både menige og ledende medarbejder til søs indeholder desuden en risiko for alvorlige interessekonflikter på arbejdspladsen. I personalesager mellem menige og ledende medarbejdere, der kræver fagforeningens indblanding, er det skævt, hvis fagforeningen skal organisere begge parter og dermed stå på begge side. Det kan man selvfølgelig ikke. Netop det princip – at man ikke kan organisere menige og ledende medarbejdere – opfatter Dansk Metal angiveligt selv som meget vigtigt på deres industriarbejdspladser på land. Så vi tillader os at spørge, hvorfor det princip ikke også gælder arbejdspladser til søs. Vi har i mange måneder arbejdet for at forhandle den nye overenskomst for vores medlemmer, og vi har bestemt ingen planer om at stoppe bestræbelserne”.

Forberedt gennem lang tid

”Vi har jo set det her komme i lang tid, og da nyheden om sammenlægningen kom fra Danske Rederier, var vi klar med en pressemeddelelse, der slog fast, at intet var afgjort”, fortæller Jens Marquard Sørensen og pointerer endnu engang, at det er Lederne Søfart, der har medlemmerne på området, og at det derfor ville være en mærkelig situation og i strid med al tradition på området, hvis overenskomsten skulle indgås med en anden organisation.

”Det er stik modsat det meget centrale og fornuftige princip i den danske model: At overenskomstaftaler selvfølgelig indgås med de foreninger, der organiserer de medarbejdere, hvis løn- og arbejdsforhold er til forhandling. Dermed ville det være et klart svigt af nogle grundlæggende faglige principper, som fagbevægelsen

og dens medlemmer har arbejdet efter i årevis. Dem skal vi i fællesskab stå vagt om – ikke det modsatte. Alternativet er, at de mange fagligt organiserede mennesker, hvis løn- og arbejdsforhold er til forhandling, bliver holdt uden for indflydelse”, fastslår han.

Kontakt til rederier, rederiforening og medier

En anden ting, man gjorde fra foreningens side, da nyheden kom frem, var at skrive til rederierne og gøre dem opmærksom på situationen og det faktum, at Danske Rederier er ved at træffe en forkert beslutning ved ikke at forhandle løn- og arbejdsforhold med den fagforening, der organiserer lederne til søs. Derved kan de komme til at kortslutte det bånd, der altid har været mellem rederne på land og lederne til søs.

”Efterfølgende har vi holdt møde med Danske Rederier som organisation. Her forklarede vi, hvad vi er for en forening i dag – at vi er dialogøgende og dagligt har dialog med de enkelte rederier og i det hele taget har et fint samarbejde med rederierne. Vi forklarede også, hvordan vi traditionelt forhandler overenskomst. Nemlig ved, at vi har en tillidsmand fra den pågældende arbejdsplads og en professionel forhandler, der forhandler sammen, så der på den måde er en dialog direkte mellem de ansatte og rederierne”, fortæller Jens Marquard Sørensen.

”Vi understregede endnu engang, at det er os, der organiserer de ansatte på området, og spurgte på den baggrund, om de var interesseret i at have en dialog med os om overenskomsten. Svaret var et blankt nej. Vi spurgte så, om de var interesseret i at have en dialog med os om det juridiske med hensyn til opsigelsen af den gamle overenskomst og indgåelsen af den nye, da vi åbenbart også er uenige på dette punkt. Igen var svaret et blankt nej. De nægter altså at have en dialog med os, hvilket er absurd, fordi grundlaget for den danske model er, at man taler med sine ansatte gennem dem, der repræsenterer dem”, fortsætter han og slår fast, at selv om Danske Rederier var så afvisende, var det på ingen måde spild af tid at holde mødet med dem.

”Det er vigtigt, vi har haft det møde, for nu har vi fået afklaret, hvor vi står”, siger han.

”Siden har vi udtalt os til medierne i sagen, så offentligheden også kan få viden om, hvad der er ved at ske, og hvilke konsekvenser det kan få”, forklarer Jens Marquard Sørensen.



En række områder inden for logistik som søfart og luftfart er under store forandringer og områder, hvor der bliver skabt nye job. Derfor er de lukrative for en fagforening som Dansk Metal. Problemet er, at de er blevet afvist af de ansatte.

”På den måde bestræber vi os på hele tiden at være to skridt foran, så vi er forberedt på, hvad der måtte komme og kan sikre, at vi gør vores for, at den her sag arbejdes i den rigtige retning. Det er vores mål, at Danske Rederier vil forhandle overenskomsten med os, og det mål har vi i sinde at kæmpe for med alt, hvad vi kan som faglig forening med vores medlemmer i ryggen”, understreger han.

Ingen ønsker konflikt

I allersidste ende kan situationen resultere i en konflikt mellem Lederne Søfart og Danske Rederier. Det er der ingen, som håber, idet det bestemt ikke er i nogens interesse, og der er så vanvittigt meget på spil.

”Det er på ingen måde nødvendigt, at det ender der, og det ønsker vi bestemt heller ikke. Vi ønsker forhandling og tror på, at fornuften sejrer”, siger formanden, men understreger samtidig, at skulle det komme dertil, er foreningen klar både med hensyn til økonomi og ressourcer i øvrigt.

Mange medlemmer tænker måske over, om der er noget, de skal gøre i forhold til situationen. Her er svaret fra formanden: ”Ingenting for nu”.

”Alt fortsætter som hidtil. Det skal dog understreges, at hvis dit rederi i nærmeste fremtid præsenterer dig for en ny kontrakt med effekt fra det nye år, skal du ikke skrive under på den, men sende den til os via ’mitlederne’. Som medlem kan du være tryk ved, at vi i Lederne Søfart står last og brast med overenskomsten, der løber frem til 1. april næste år”, slutter han. ■

I lighed med mange andre navigatører blev Michael Rosenlund Langballes karriere i handelsflåden ikke så langvarig, som han havde forestillet sig. Til gengæld har hjemlige færger og en af Danmarks store havne fået gavn af hans maritime kompetencer.

Drengedrømmen om langfart blev til drømmejob i Hirtshals

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: HIRTSHALS HAVN

Head of Transport & Logistics. Det er den 53-årige navigatørs officielle titel på Hirtshals Havn, hvor han også er PSO, Port Security Officer, og dermed ansvarlig for havnesikring og videoovervågning af havnen. Ud over det bistår han også havnens tekniske chef og den administrerende direktør. Så på den måde er der tale om et omfattende job på Hirts-

hals Havn, der har anløb af både færger, fiskefartøjer og fragtskibe.

”Man kan roligt sige, at jobbet har grebet noget om sig, siden jeg blev ansat som havneassistent for 17 år siden. Dengang var det mere hands-on, fordi vi også skulle bemane såvel lods både som bugserbåde, men med årene blev det de



Hirtshals Havn har gennemgået en rivende udvikling de seneste år. I dag er havnen blandt andet fast base for tre færge-selskaber.

Jobbet har grebet om sig, siden navigatør Michael Rosenlund Langballe blev ansat som havneassistent på Hirtshals Havn for 17 år siden. I dag er hans officielle titel Head of Transport & Logistics.



”Her var Molslinjen hurtig til at sige, at hvis jeg var frisk på at skifte, så kunne de garantere mig en fast stilling i rederiet.”

”

– Michael Langballe

mere administrative opgaver, jeg kom til at tage mig af. Det har udviklet sig til et uhyre spændende job, som jeg gerne fortsætter med så længe som overhovedet muligt,” lyder det fra Michael Langballe, der fra sit kontor på havnen kan kigge ud på et af de fragtskibe, der ligger langs kaj og venter på bunker. Det er en af de færøske coastere, der ofte kigger forbi, men ellers er det ikke fragtskibe, der er flest af – nok gennemsnitlig fem om ugen, oplyser han. Til gengæld er fiskerihavnen stadigvæk stor med cirka 100 hjemmehørende fartøjer af varierende størrelse lige fra Danmarks største trawlere til små garnfiskere. Og så er der tre færgeselskaber med fast anløb i de to havneterminaler, så der er nok at se til, bedyrer han.

Men lad os spole tiden lidt tilbage til det med drengedrømmen. For da han var ved at være færdig med folkeskolen, var han slet ikke i tvivl om, at det var sømand, han skulle være. Han havde nemlig en bonusfar, der var ansat ved Molslinjen, og var tit med ham ude at sejle. Så faktisk kunne det kun gå for langsomt med at komme ud på langfart og ud til alle de eventyr, der ventede derude.

”Jeg ville gå den slagne vej som matros og kom derfor på søfartsskole i Søn-

derborg. Her kom jeg til at gå sammen med Mærsk-aspiranter, og da jeg hørte om deres aspirantordning, tænkte jeg, at det måske også var den vej, jeg skulle gå. Og efter at have bestået optagelsesprøven kom jeg ud på skoleskibet Danmark og derefter ud at sejle som styrmands-aspirant på de store lyseblå skibe. Så nu var jeg faktisk landet på den rette hylde,” fortæller Michael Langballe, der derefter læste på Svendborg Navigationsskole.

12 år med Molslinjen

Det sker ikke sjældent, at studerende på navigationsskolen finder kærligheden i Svendborg og slår sig ned der, og som han siger, var det også lige ved for hans vedkommende, men han tog nu tilbage til Aarhus efter at have erhvervet sine papirer som skibsfører. Herefter havde han to udmønstringer med Mærsk i henholdsvis en kemikalietanker og en gastanker – et par spændende ture, men så var det, at Molslinjen stod og manglede en sommerferieafløser.

”Det syntes jeg da kunne være meget fint at prøve, så jeg sagde ja til at være afløser og kom ind i vagtskemaet. Det kom så til at kolliderer med et kursus, som Mærsk havde skrevet mig op til, og så var

jeg lidt i et dilemma. Her var Molslinjen hurtig til at sige, at hvis jeg var frisk på at skifte, så kunne de garantere mig en fast stilling i rederiet,” fortæller Michael Langballe og fortsætter: ”Det lyder selvfølgelig lidt sært, at jeg stoppede efter bare to udmønstringer, når jeg nu havde brændt sådan for at komme ud og sejle langfart. Men jeg kunne virkelig godt lide det arbejdsmiljø, der var på færgerne. Og jeg ville stadig komme til at sejle, men nu komme hjem hver dag. Derudover var det også en spændende periode med både nye hurtigfærger og Ro-Pax skibe. Så jeg tænkte, at det kunne jeg godt prøve et par år – og ja – det endte med at blive 12 år.”

Samtidig med at han startede i Molslinjen i 1992, mødte han sin nuværende hustru på en ferietur til Løkken, og hun flyttede så til Aarhus for at læse på universitetet. Bagefter fik hun job i Hjørring, og så måtte navigatøren flytte med og se, om han kunne finde et nyt job nordenfjords.

De første par år pendlede han frem og tilbage til Mols for at passe sit færgesjob, men det var ikke holdbart i længden, så derfor meldte han sin interesse, da der blev opslået en stilling som havneassistent i Hirtshals.





Ud over færger har Hirtshals Havn anløb af både fiskerfartøjer og fragtskibe.



”Det synes jeg da lød som et spændende job, hvor jeg primært skulle tage mig af logistikken på havnen og sørge for, at skibene får det, de har brug for. Det dækker jo over mange forskellige opgaver. Anvisning af havnepladser, leverancer af vand og håndtering af spildolie, kontrol af gods og stores og så naturligvis afregning af havneanløb. Så det er noget af en blanded forretning, man sidder med som havneassistent og mange forskellige mennesker, man har kontakt med i løbet af en arbejdsdag,” fortæller han.

Alsidigt job som havneassistent

I Hirtshals har de også egen lodsboat og to bugserboat, og her kan navigatørerne på havnen vælge at have lodsning som en ekstra opgave. Det prøvede Michael Langballe også et par gange i starten at snuse til, men det var ikke rigtig noget, der tiltalte ham. Han ville hellere kaste sig over havnesikring, det man tidligere kaldte terrorsikring, og her er der en række sikringsmæssige krav, som både havne og skibe skal leve op til. Det kan være en

ret omfattende opgave, når så mange forskellige skibe anløber havnen.

”De fleste fiskere kender jo havnen ud og ind og ved, hvor de skal ligge, så de passer egentlig rimeligt meget sig selv. Derudover har vi også nogle lystfiskerfartøjer, men det er mest om sommeren. Til gengæld har vi ofte anløb af mindre coastere, hvoraf hovedparten sejler gods frem og tilbage fra Norge. Og så har vi også et helt specielt skib – nemlig et lakseskib, der henter laks fra de norske farme i fjordene og leverer dem til vores lakseterminal her på havnen,” siger Langballe.

Systemet er, at skibet henter lakse- ne rundt omkring i Norge og slagter dem ombord, mens de sejler mod Hirtshals. Så snart lakseskibet klapper kajen, bliver de henvend 1000 tons laks løst og kørt ind i lakseterminalen, hvorefter de bliver pakket og sendt videre ud i landet. På den måde kan laksen komme ud på markedet langt mere frisk, end det normalt er tilfældet.

Endelig er der færgerne, og de fylder ret meget i landskabet, fordi de både sejler

med passagerer og med fragt. Color Line sejler under norsk flag og med norsk besætning på deres to færger, mens Fjord Line sejler under dansk flag og derfor primært har dansk besætning på deres to traditionelle færger og en hurtigfærg. Og så er der færøske Smyril Line, der med fire skibe sejler til Island og Færøerne med passagerer og fragt.

”Color Line har deres egen terminal, mens de to andre anløber den samme terminal, så der skal vi lige ind over, da den terminal også bruges til andre formål. Det hele skal koordineres, så vi kan udnytte den terminal optimalt. Lige nu på denne årstid er der ret stille, men sådan en lørdag om sommeren skal jeg love for, der er ret meget tryk på hernede. For så kommer der færger ind og ud af havnen fra morgen til aften,” beretter han.

Fokus på havneudvikling

Faktisk var der også et fjerde færgerederi på havnen i en periode, nemlig det Luxembourg-ejede CLdN, der havde en rute mellem Zeebrugge i Belgien og via Hirts-

HIRTSHALS HAVN

Godsomsætning: 2,02 mio. tons
Omsætning: 76 mio. kr.
Landareal: 1.100.000 m²
Vandareal: 462.000 m²
Samlet kajlængde: 4,7 km, der bliver til 5,9 km efter ny havneudvidelse, der efter planen påbegyndes 2024
Hjemmehørende fiskerfartøjer: 100

Fast base for tre færgeselskaber:
Color Line besejler Larvik og Kristiansand
Fjord Line besejler Langesund, Bergen, Stavanger og Kristiansand
Smyril Line besejler Færøerne og Island
Årlige anløb:
Færger: 3000
Frugt og større fiskerfartøjer: 1000

Kilde: Hirtshals havn



”

Jeg var stensikker på, at jeg skulle sejle langfart hele mit liv, hvorefter jeg kun kom afsted på to udmønstringer. Men der dukkede bare tilfældigvis nogle andre muligheder op, og så greb jeg dem.”

hals til Gøteborg. Men de var desværre nødt til at indstille besejlingen af Hirtshals, da rederiet ændrede skibstype, så de ikke længere kunne anløbe den vestjyske havn. Men det er ellers den slags udvikling af havneaktiviteter, der efterhånden er blevet Langballes primære opgave. Han mener selv, at hans job er delt mellem 30-40 % udvikling, 30-40 % havnesikring og de sidste procent på driftsopgaver.

”Vi står overfor den største udvidelse af havnen nogensinde, og derfor skal vi gerne have tiltrukket nye kunder og bygge videre på relationerne til de eksisterende. Vi har rigtig meget fokus på at gøre Hirtshals til en hub – altså et logistisk knudepunkt, hvor vi kan blive sådan et mellemled, hvor eksempelvis norske fragtskibe kan lande gods her, som andre skibe kan fragte videre til Baltikum eller Nordeuropa. Det er jo også et meget mere miljørigtigt tiltag at sejle godset i stedet for, at man ligger og kører rundt med det på landevejene,” påpeger Michael Langballe og tilføjer, at de for den sags skyld også

arbejder på at udvikle en godsjernbane til Hirtshals.

Ud af de 24 ansatte på Hirtshals Havn er de otte navigatører, og der er rigtig mange ansøgere, hver gang de slår en stilling op som havneassistent. Og han føler sig også selv privilegeret ved at sidde i det job, han netop gør i dag.

”Jeg kom hertil for 17 år siden og er heldig at have været med til den rivende udvikling, der er foregået på havnen. Nu ser jeg ind i en meget spændende fremtid med den videre udvikling af havnen, og det glæder jeg mig helt vildt til,” lyder det fra den erfarne navigatør.

Forfølg dine drømme

På spørgsmålet om hvorvidt han vil anbefale unge i dag at søge ind i det maritime erhverv, er han slet ikke i tvivl: ”Hvis naboens knægt spørger mig, vil jeg sige: ”Go for it” – hvis det er det, han brænder for, skal man vælge den vej, og ikke spekulere så meget i, hvilket job man kan få bagefter. Når det er sagt, må vi konstatere, at

der er mange forskellige muligheder, hvis man bliver uddannet som officer i handelsflåden. Det er en moderne lederuddannelse, som man kan bruge til meget andet end at sejle et skib,” mener han og kan godt grine lidt af, hvor han selv stod, da han var 16 år.

”Da jeg gik i 8. klasse, var jeg slet ikke i tvivl. Jeg skulle ud at sejle langfart, og der var aldrig nogensinde nogen, der skulle få mig til at gøre noget andet. Jeg var stensikker på, at jeg skulle sejle langfart hele mit liv, hvorefter jeg kun kom afsted på to udmønstringer. Men der dukkede bare tilfældigvis nogle andre muligheder op, og så greb jeg dem. Bottom line er bare, at man ikke skal være bange for, at det valg, man tager, begrænser én i ens fremtid, for det gør det ikke. Og det synes jeg, at jeg selv er et levende eksempel på,” lyder det fra Michael Langballe. ■



De har egen lodsbåd og to bugserbåde i Hirtshals Havn.

Prisstigninger på færgerute skaber drama mellem Molslinjen og Fanø



Med få dages varsel ændrede Molslinjen både færgeplan, billetpriser og sejltid på Fanølinjen. Nødvendige tiltag grundet stigende elpriser, mener Molslinjen, men både borgere, politikere og ansatte på færgen peger på et unødvendigt uskønt forløb og mangel på gennemsigtighed.

TEKST: LINE RØMER
FOTOS: MOLSLINJEN OG COLOURBOX

El-færgen Grotte, der blev indsat i driften i 2021, betjener sammen med de to dieselfærger, Fenja og Menja, ruten mellem Nordby på Fanø og Esbjerg.

”og det var sandelig ingen spøg imellem Esbjerg og Fanø”

Sådan går teksten på en gammel sømandsvise, som viser sig at være særlig aktuell på Fanø lige for tiden.

Siden oktober er bølgerne nemlig gået højt mellem øens beboere og Molslinjen, som varetager færgedriften mellem Fanø og Esbjerg. For med få dages varsel blev færgeplanen ændret, så færgen ikke længere sejlede tre gange i timen, men kun to gange i timen. Samtidig indførte rederiet lige så pludseligt prisstigninger på billetterne på over 25% og forlængede sejltiden fra 12 til 15 minutter.

Det skabte stor frustration blandt borgere og Molslinjens egne ansatte, der ikke var blevet ordentligt informeret om ændringerne.

Ændringerne skyldes de stigende energipriser, mens det skyldes et noget broget forløb med dialogmøder mellem Molslinjen og Fanøs byråd, hvor tiden til sidst slap op, at de blev indført så pludseligt.

Pludselige ændringer skabte usikkerhed

Det kan ellers lyde som en bagatel, når en færge ændrer drift fra tre gange i timen til 'kun' to gange i timen, men for fannikkerne er Fanø-færgen deres eneste mulighed for at komme til fastlandet, og de er derfor yderst afhængig af information om, hvornår og hvorvidt færgen sejler.

”Folk fra Fanø, som skulle på arbejde, til jobsamtale, på ferie eller noget andet vigtigt, var usikre på sejllanen. De var nødt til at tage af sted 1-2 gange tidligere end normalt for en sikkerheds skyld. I begyndelsen var Molslinjens hjemmesider ikke koordineret med selskabets app, og det skabte en del forvirring”, udtaler Fanøs borgmester Frank Jensen (Radikale).

Gik ud over medarbejderne

Netop usikkerheden blandt borgerne fik medarbejderne på Fanø-færgen at mærke som de første. Ifølge faglig sekretær hos 3F Sømandene, Flemming Thiesen, der dagligt har kontakt med færgens ansatte, var de ikke blevet informeret om ændringerne.

”Det betød at de blev bombarderet med spørgsmål fra kunderne, som de ikke havde en chance for at svare på. Det var rigtig ubehageligt for dem”, udtaler han og fortsætter:

”Når Molslinjen ikke inddrager deres ansatte i beslutningerne, så kommer de til at stå i skudlinjen for en masse spørgsmål og utilfredshed. Det er ikke rimeligt”.

Elfærgen giver hovedpine

Der er elfærgen Grotte, der blev indsat i driften i 2021, som især er årsagen til, at økonomien ikke hænger sammen. Sammen med de to dieselfærger, Fenja og Menja, betjener den ruten mellem Nordby på Fanø og Esbjerg.



For fannikkerne er Fanø-færgeren deres eneste mulighed for at komme til fastlandet, og derfor er de afhængig af information om, hvornår og hvorvidt færgeren sejler.

”Vi gør det, som alle andre færgeruter gør; vi sejler lidt mindre, vi sejler lidt langsommere.”

- Jesper Maack, Molslinjen

”



Men fra at have været et grønt og mere bæredygtigt alternativ til dieselfærgerne har de stigende elpriser betydet, at Grotte er blevet et dyrt bekendtskab og den primære årsag til, at Molslinjen nu skruer på håndtagene i aftalen med Fanø.

Ifølge Molslinjen er det en usædvanlig situation, men man mener, at man gør nøjagtigt det samme, som mange andre rederier:

”Vi gør det, som alle andre færgeruter gør; vi sejler lidt mindre, vi sejler lidt langsommere, og så hæver vi prisen, og det er jo sådan set det, som ø-færger over hele landet gør lidt nu, for at modvirke de stigende energipriser”, fortæller Jesper Maack, PR- og kommunikationschef hos Molslinjen.

Fanøs borgmester savner dokumentation

Fanøs borgmester mener, at ændringerne blev foretaget med for kort varsel, og han savner gennemsigtighed i det regnestykke, der ligger til grund for Molslinjens prisændringer.

”Vi fik meget kort varsel, og udbad os 14 dage til at kigge på det og tale om det. Det har været kutyme, at vi fandt en løsning i fællesskab”, siger borgmesteren, som ærgrer sig over, at ændringerne skulle foretages med en sådan hast.

Men er det ikke rimeligt, at der kommer prisstigninger og ændringer i driften, når elpriserne stiger, som de gør, og der sejles med en elfærge?

”Jeg ved ikke, om prisstigningerne er rimelige, for jeg har ikke set tilstrækkelig dokumentation, der forklarer ændringerne endnu. Jeg kan godt regne ud, at prisen på el er dyrere nu end 1. januar, men jeg

savner endnu noget dokumentation”, udtaler borgmesteren.

Hos Molslinjen kan man ikke genkende kritikken om mangel på dokumentation.

Dialogmøder gik i koks

Generelt er der en vis portion uenighed at spore blandt parterne. Jesper Maack fra Molslinjen fortæller, at der i løbet af de 14 dage med betænkningstid blev afholdt dialogmøder med Fanøs byråd, hvor parterne kunne diskutere ændringerne. Det blev nogle kaotiske uger med en hidsig pressemeddelelse fra øens borgmester, og hvor information fra møderne endte i pressen.

Ifølge kommunikationschefen var pressemeddelelsen udtryk for, at der gik lokalpolitik i sagen.

”De (Fanø byråd, red.) kortslutter forhandlingerne, hvor vi bliver kaldt monopolister, når det eneste vi gør, er at overholde den kontrakt, vi har med Fanø Kommune. Der står, at hvis der opstår ubalancer ift. udgifter og indtægter på grund af ændringer af energipriser, så skal den udgift hentes ind via stigende billetpriser”, siger Jesper Maack.

Alligevel mødtes Molslinjen og Fanø Byråd til endnu et dialogmøde, og sammen sendte de en fælles pressemeddelelse ud, hvor de anerkendte, at de står med en fælles udfordring, og at det er nødvendigt at mødes oftere for at sikre en smidigere kommunikation.

Øboerne og medarbejderne bliver taberne

Tilbage står et rederi og en borgmester, som ser forskelligt på tingene. Men der er

dog én ting, de kan blive enige om, nemlig hvem taberne i forløbet er:

”Det har været en trøls oplevelse for de rejsende og de ansatte”, udtaler Frank Jensen.

Jesper Maack forstår også de konsekvenser, som det hastige forløb har haft.

”Jeg kan godt forstå, hvis der er nogle beboere på Fanø, inklusiv vores egne medarbejdere, som synes, at det var for sent. Det forstår jeg virkelig godt. Jeg er også bare nødt til at sige, at det ikke var os, der kortsluttede den kommunikation”, udtaler han og fortsætter:

”Vi skulle have haft tid til at forklare folk på Fanø, hvad baggrunden for det her er, men i stedet bliver det en tumultarisk proces, hvor det simpelthen ikke var muligt at lave noget ordentlig information.”

Kommunikationschefen fortæller, at parterne er blevet enige om at mødes oftere for at få en bedre dialog.

Savner en klar model

Fanøs borgmester håber i fremtiden at få større indsigt i baggrunden for de konkrete prisstigninger. Derfor har Fanøs Økonomi- og Planudvalg bedt Fanøs økonomichef og Molslinjens økonomichef sætte sig sammen for at få klarhed over det regnestykke, der ligger til grund for de konkrete prisstigninger.

”Vi savner en model, der klart og tydeligt viser, hvordan og hvor meget billetpriserne reguleres, når elprisen stiger eller falder. Hvis vi kan blive enige om det, er det sådan set ikke nødvendigt at mødes oftere end nu. Men vi tager selvfølgelig de møder, der er behov for”, afslutter borgmesteren. ■



Hold den 30. marts 2023 fri for alle aftaler. Her holder Lederne Søfart generalforsamling.

Efter medlemmernes ønske foregår det i år på Fyn,
nærmere bestemt på:

Frederik VI's Hotel i Odense.

Invitation med dagsorden og øvrige programpunkter følger.

Det bliver muligt for medlemmerne at booke værelse på
hotellet til en favorabel pris.



Bestyrelsesvalg

Der bliver ikke kampvalg til bestyrelsen, idet antallet af
opstillede kandidater svarer til det antal ledige pladser,
der er i bestyrelsen

Bestyrelsen består herefter af følgende 7 medlemmer, der fortsætter:

Formand: Jens Marquard Sørensen

Næstformand: Jens Lundgaard

Niels Bergkvist Hansen

Preben Zimmer

Thomas Strange

Sven Thormod Petersen

Bjørn Kay

Samt af følgende nye medlemmer:

Henning Andersen

Barbara Weinschenck

Oliver Meyer

Tonny Hansen

Det er dog lidt af en tilsnigelse at skrive, at Oliver Meyer er
nyt medlem af bestyrelsen. Han har tidligere repræsente-
ret de studerende medlemmer af foreningen, men overgår
nu til at være almindeligt bestyrelsesmedlem.

Det betyder, at pladsen som repræsentant i bestyrelsen
for de studerende medlemmer (med tale- og stemmeret
på lige fod med den øvrige bestyrelse) er ledig.

De fire nye medlemmer af bestyrelsen vil blive præsen-
tet på de følgende sider.

Ud af bestyrelsen træder:

Max Christian Skou

Tom Bork

De skal have en stor tak for deres indsats i bestyrelsen



Nyt medlem af bestyrelsen – Henning Andersen



Hvem er jeg: Henning Andersen – jeg er skibsfører i Cadeler (tidligere Swire Blue Ocean) og sejler på vindmølleinstallationskibet Wind Orca i en 4 – 4 rotation.

Efter en periode i land som stevedoreformand har jeg de seneste 15 år arbejdet i offshore vind, først i A2SEA og siden på Cadeler / Swire Blue Oceans to skibe.

Er oprindelig uddannet i DFDS og har siden sejlet i forskellige danske rederier som ØK, DFDS og Alborg Portland.

Min fritid bliver brugt med familien eller på golfbanen.

Min baggrund for at være med i bestyrelsen er, at jeg vil gerne se repræsentation af offshore vindinstallation, som jeg er sikker på, bliver en større del af fremtiden for danske søfolk. Generelt set bliver specialskibene stedet, hvor vi stadig har en chance og nok også her, vi har en chance for at få nogle danske juniorofficerer i arbejde.

Jeg har selv erfaret hvilke udfordringer, der kan være ved ansættelse på fremmedflag og for den sags skyld overflyt-

ning til DIS og ved, hvor svært det er som enkeltperson at ændre noget. Rederiforening og politikere er trods flotte ord ikke interesseret i de søfarendes forhold.

Vi skal selvfølgelig stadig kæmpe for at få vores overenskomst tilbage og ellers bruge vores ressourcer på at få indflydelse, hvor det giver mening for medlemmerne. Det være sig gennem påvirkning af den danske lovgivning, som medlemskab af danske som internationale interesseorganisationer.

Individuelle kontrakter bliver desværre nok mere og mere almindeligt, men så meget mere vigtigt med en forening, der kan og vil støtte op med råd, vejledning og support.

Der er mange ting i historien, vi kunne ønske anderledes inkl. handlinger fra andre fagforeninger og rederiforeningen; jeg har som sådan ikke noget problem med de kampe, vi tog, de skulle nok bare have været taget for mange år siden. Nu er vi, hvor vi er, og det må vi arbejde videre ud fra. ■

Nyt medlem af bestyrelsen - Barbara Weinschenck



Jeg vil gerne være med i bestyrelsen i Lederne Søfart 2023, fordi jeg brænder for at styrke ledelseskompetencerne i den maritime branche og forbedre det psykiske og fysiske arbejdsmiljø.

Igennem min erfaring fra det maritime miljø har jeg oplevet, hvor afgørende god ledelse og et godt arbejdsmiljø er for den enkelte medarbejders motivation og derved for virksomhedernes effektivitet og drift. Jeg mener, at Lederne Søfart kan være med til at styrke virksomhederne og medarbejdernes trivsel på de mangeartede arbejdspladser i søfarten, herunder bl.a. ved en styrket indsats på overenskomstområdet.

Derfor brænder jeg specielt for at tage del i at forme vores fagforening for ledere i den maritime branche, hvor vi kan søge viden og sparre med hinanden, og dermed blive gjort opmærksom på den forskel, vi kan gøre. Så ledere får mulighed

for og opfordring til refleksion over ledelse og arbejdsmiljø i vores fagforenings fællesskab.

Jeg har relevant erfaring fra den maritime branche, hvor jeg har sejlet som aspirant i Mærsk, ubefaren i Esvagt og for nuværende som styrmand ved ÆroXpressen. I 2021 dimitterede jeg som skibsfører fra Marstal Navigationsskole og afslutter til sommer en professionsbachelor i kommunikation og kultur. Privat er jeg 32 år gammel, bosiddende i Marstal og nyder at gå lange ture med min hyrdehund.

Jeg håber at få lov til at bidrage til at styrke Lederne Søfart og være en del af en fagforening, hvor der er rum til eftertanke og fornyelse af maritim ledelse, og hvor vi sammen kan arbejde for et stærkt fællesskab og relevant og kvalitetsbaseret vejledning og sparring. ■



Nyt medlem af bestyrelsen – *Oliver Meyer*



Min motivation for at være bestyrelsesmedlem er at repræsentere de medlemmer, som vi har i foreningen. Rollen er ny for mig, men dette er også med til, at jeg føler mig mere motiveret til at udføre opgaven. Jeg har siddet det forgangne år som studierepræsentant, dette har givet mig blod på tanden for at give den en ekstra skalle. Som studierepræsentant har jeg gjort et stort arbejde sammen med sekretariatet med at rekruttere nye unge medlemmer, da de også er en del af fremtiden for vores forening.

Jeg er stadig en ny sømand og kender ikke til de generelle udfordringer. Men dem vil jeg gerne lære fra jer, derfor vil min indbakke stå åben til problemstillinger, som I møder derude, og som I mener er noget, der skal tages op i bestyrelsen.

Så vil jeg gerne være det talerør, som man selvfølgelig også er blevet valgt til at være.

Et af mine store fokusområder vil stadig være med henblik på uddannelsen og overgangen fra studerende til styrmand. Her vil jeg se på, hvordan vi sikrer bedre forhold og uddannelse for nye styrmænd, der skal ud på søen.

Personligt startede min karriere på hf-søfart i Marstal 2016. Efter at jeg var færdig her, tog jeg ud som styrmands-aspirant, inden jeg startede på Marstal Navigationsskole. Mens jeg har gået på skolen, har jeg både sejlet som befaren skibsassistent og styrmand på slæbebåde samt passagerskibe. Derfor har jeg et indblik i, hvad der skal forbedres for os søfolk, men som sagt jeg står altid åben for jeres problemstillinger og får dem italesat. ■

Nyt medlem af bestyrelsen – *Tonny Hansen*



Jeg hedder Tonny Hansen og er 56 år gammel. Jeg startede i 1982 og har stort set kun været beskæftiget i specialskibe og offshore. I dag er jeg tilbage hos Svitzer som kaptajn, hvor jeg sammen med et godt hold slæber containerskibe til og fra kaj i Bremerhaven.

For mig er det vigtigt, at alle ombord er glade for at gå på arbejde. Alle skal respekteres, og vi skal behandle hinanden ordentligt og professionelt. Jeg kan ikke gøre det alene! Kun sammen med holdet kan vi lave en god performance og skabe en god hverdag. Teamwork gavner skibet, kunderne og ikke mindst det rederi og det værdisæt, vi arbejder for.

I vores forening er der meget arbejde, som skal gøres. Vigtigst er at få genskabt dialogen med rederiforeningen. Den gode dialog, vi som navigatører og kaptajner i dagligdagen har med vores rederier, skal naturligvis også være der med deres forening, rederiforeningen.

En overenskomst for nautiske officerer, kaptajner mv. skal naturligvis forhandles med de rette og kompetente fag-

grupper. Dette på nøjagtig samme måde som andre fagoverenskomster håndteres.

Med al respekt for Metal så er det ikke vejen frem at give køb på den danske model og stjæle den overenskomst, som andre har oparbejdet over åre. Metal har ikke kunnet samle navigatørerne eller udøve kompetent sparring.

Jeg vil gerne være med i bestyrelsen, fordi jeg gerne vil bidrage med god energi, positivitet og en masse erfaring. Jeg er pragmatisk og løsningsorienteret og vil gerne på samme måde som den nye ledelse være med til at samle og finde løsninger.

Den nye ledelse i vores forening har gennemført et lederskifte fra den konfronterende stil med retssager osv. til at søge dialog og samarbejde. Den stil bakker jeg op om.

Andre områder, som jeg gerne slår et slag for, er krænkelse til søs, at gøre erhvervet attraktivt for unge, dialogen internt og medlemstilgangen. Naturligvis hænger tingene sammen. ■

WISTA Danmark er genoplivet

På WISTA Internationals generalforsamling i oktober blev Wista Danmark formelt godkendt og er således genopstået efter nogle år i dvale.

TEKST: MAI VALENTIN NIELSEN

Women's International Shipping and Trading Association afholdt sin årlige generalforsamling i Genève i slutningen af oktober. WISTA International er en netværksorganisation for kvinder i søfartsbranchen og har over 3800 medlemmer i mere end 50 lande og fra alle grene af branchen.

Lederne Søfarts direktør Helle Andsbjerg og politisk konsulent Mai Valentin Nielsen deltog i mødet og den efterfølgende konference, som bl.a. bød på et spændende oplæg fra IMOs Frederick Kenney om aftalen mellem Rusland og Ukraine om at tillade skibe med komlast at sejle gennem Sortehavet og de udfordringer, der er i den forbindelse. Aftalen udløb i første omgang den 19. november, men blev forlænget med 120 dage, hvilket blev budt velkommen af fra FN's side, da eksport af korn fra Ukraine er vigtigt for den globale fødevarer sikkerhed.

Frederick Kenney talte også om, hvordan IMO arbejder med at forbedre forholdene for søfolk, både i forbindelse med seafarer abandonment (når søfolk efterlades langt hjemmefra uden hjælp fra rederiet) og pandemi-relaterede problemstillinger, men også når det gælder dagligdags forhold som forbedret internetadgang og længden af udetid.

"Det er de søfarende, der driver vores industri, så vi skal være sikre på, at vi også passer godt på dem", sagde Frederick Kenney.

Øget synlighed

Derudover var bæredygtighed og mangel på arbejdskraft store emner, og så blev et nyt 'Speakers Bureau' annonceret. Det er oprettet i et samarbejde mellem IMO og WISTA International og har til formål at øge synligheden for kvinder i branchen. Man kan henvende sig til det nye Speakers Bureau, hvis man mangler kvindelige talere om bestemte emner og således undgå de klassiske 'manels' (mandepaneller), som man ellers ser så ofte til maritime konferencer og seminarer. Det er gratis at registrere sig som taler på maritimespeakers.com og at bruge bureauets database.



Lederne Søfarts direktør Helle Andsbjerg og politisk konsulent Mai Valentin Nielsen deltog på WISTA Internationals generalforsamling i oktober.



”For kvindelige søfarende, der gerne vil møde ligesindede og styrke deres netværk, kan det anbefales at melde sig ind i WISTA”, siger politisk konsulent i Lederne Søfart Mai Valentin Nielsen, der her ses sammen med Lederne Søfarts direktør Helle Andsbjerg og andre medlemmer af Wista Danmark under WISTA Internationals generalforsamling.

Genopstået fra dvale

Selve generalforsamlingen var vigtig for den danske WISTA-delegation, da WISTA Danmark her blev formelt godkendt og således er genopstået efter nogle år i dvale. Vi fulgtes med Jocelyn Hansen fra Searoutes, som har gjort et kæmpe stykke arbejde for at genoplive den danske gren af WISTA, og nu ser de danske medlemmer frem til at begynde arbejdet med at skabe netværksaktiviteter for danske kvinder i søfartsbranchen.

Vi fik også lejlighed til at netværke med deltagerne fra de øvrige nordiske lande og lade os inspirere af ikke mindst WISTA Norge, der bl.a. har haft succes med deres ’40 by 30’-kampagne, som de har lavet i samarbejde med maritime virksomheder, der forpligter sig til at arbejde henimod at have 40% kvinder ansat i ledende stillinger i 2030.

Mange af WISTA Internationals medlemmer kommer fra rederikontorer, forsikringsagenter og andre maritime virksomheder, men de emner, der er på dagsordenen, er bestemt også relevante for kvinder til søs, ligesom muligheden for at netværke med andre kvinder i branchen er helt unik. Derfor kan det anbefales at melde sig ind i WISTA, hvis man er en kvindelig søfarende, der gerne vil møde ligesindede og opbygge sit netværk. Man bliver taget varmt imod, og der er en positiv atmosfære af samarbejdsånd og fællesskab. ■



Hvad har Lederne Søfart med dit valg af bank at gøre?

Lån & Spar er ejet af bl.a. Lederne Søfart. Det betyder jo ikke, at du absolut skal vælge os. Bare at det er en god ide lige at tjekke de fordele, du får som medejer.

4%
på din
lønkonto

4% i rente* på din lønkonto

Ud over de økonomiske fordele er vi en bank som alle andre. Du kan bruge os til det hele – fra lønkonto til investering. Alt fra opsparing til realkredit og rådgivning om boligkøb.

Vores rødder er i faglige fællesskaber

At tage ansvar for hinanden ligger i vores DNA. Lån & Spar tager klima, bæredygtighed og etik alvorligt. Godt hjulpet på vej af en engageret bestyrelse, som også ønsker at give medlemmer af Lederne Søfart særligt favorable vilkår.

Giver det mening?

Ring 3378 1969 – eller gå på lsb.dk/ls og book et møde.

*Sådan får du 4% i rente på din lønkonto

Du er medlem af Lederne Søfart og har afsluttet din uddannelse. Du samler hele din privatøkonomi hos Lån & Spar (LSBprivat®Løn er en del af en samlet pakke af produkter og services, som din økonomi kreditvurderes ud fra). De 4% i rente er på de første 50.000 kr. på lønkontoen. Fra 50.001-500.000 kr. er renten 0,5%. Derefter er renten 0,75% på resten. **Rentesatserne er variable og gælder pr. 7. november 2022.** Se alle vilkår på lsb.dk/medlemsvilkaar. Du behøver ikke flytte dine realkreditlån. Men evt. ændringer og nye realkreditlån skal gå gennem Lån & Spar og Totalkredit.



Lån & Spar



Nyt sikringsssystem skal forhindre faldulykker på skoleskibene

Både Danmark og Georg Stage har indført nye systemer for klatring i riggen for at undgå dødsulykker som den, der tidligere på året kostede en ung kvartermester livet. Selvom ekstra sikkerhedsliner er et brud på mange års traditioner, er begge skoleskibe tilfredse med nye system

På Georg Stage har de stille og roligt fået indarbejdet det nye sikringsssystem, hvor eleven hele tiden er fæstnet enten til toplinen eller et fast punkt i riggen.



”

Anbefalingen fra myndighederne var helt klar – at besætning og elever skal være spændt fast hele tiden, når man går til vejrs. Det system har vi nu implementeret.”

– Pia Ankerstjerne, direktør Martec/skoleskibet Danmark

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: SKOLESKIBET DANMARK OG GEORG STAGE

Den 16. februar ved 11-tiden skete det, der ikke måtte ske. Under klargøring af Danmark forud for værftsophold i Assens faldt en 23-årig kvartermester fra skibets fortop hele vejen ned på dækket. Et fatalt fald på 25 meter. Ingen af de to andre besætningsmedlemmer, som han er på vej op til med noget ekstra grej, når at se, hvad der sker, lige inden han åbenbart mister fodfæstet eller grebet i vantet. På det tidspunkt er han nået op til sallingen, en lille platform der rager 75 cm. ud på det bredeste sted og som kræver ekstra meget opmærksomhed, når man skal klatre op ad de små trin på pyttingvantet for at komme forbi og videre ud på råen. De to andre kvartermestre kan se, at han har fat i vantskruerne med begge hænder og er lige ved at være der, da de pludselig ser ham i frit fald mod dækket. De øvrige besætningsmedlemmer styrter hen til ulykkesstedet og yder førstehjælp, samtidig med at der tilkaldes en ambulance. Men der er intet at stille op – senere samme dag kl. 13.19 bliver kvartermesteren erklæret død.

Mange tusinde danske søfolk har trådt i vævlingerne på de to danske skoleskibe og har startet deres maritime karriere der. Og derfor kom ulykken også som et chok for mange tidligere elever, hvoraf en del også kendte den afdøde og betegner ham som en dygtig sømand, der kunne sit kram. For dem er det til dels uforståeligt, hvordan ulykken kunne ske, men de erkender samtidig, at man som elev eller besætningsmedlem altid har vidst, at et skib er en farlig arbejdsplads, og at der er en vis risiko forbundet ved at klatre i riggen. Men når der nu i flere årtier ikke har været nogen alvorlige faldulykker, så har de fleste anset det for at være højst usandsynligt, at en så fa-

tal ulykke kunne ske. Og alligevel vidste man jo godt, at risikoen var der, erkender Magnus Bisgaard, der var elev på Georg Stage i 2017 og senere kvartermester på to togter.

”Man skal da have en kæmpe respekt for det at klatre i riggen, og selvom jeg har gjort det, jeg ved ikke hvor mange gange på Georg, så kan jeg da stadig have det der lille stik af nervøsitet, når jeg går til vejrs. Men det, mener jeg, i virkeligheden er nødvendigt – altså at man er bevidst om, at det her er farligt, for så skærper man opmærksomheden og holder fuldt fokus på det, man har gang i,” siger Magnus Bisgaard og suppleres af Freja Møller, der også er tidligere skoleskibelev fra samme togt.

”Vi har jo faldsikring på hele tiden, når vi er på vagt, men den skal vi normalt kun bruge, når vi skal udføre arbejde i riggen – altså når du fx står ude på råen og skal arbejde med sejlene. Så hugger man sig fast i rygperden, så vi kan stå sikkert deroppe og have hænderne frie til at arbejde. Og så er den gyldne regel ellers, at man altid skal have trepunktssikring – altså at man skal have fat med begge hænder og en fod i riggen – eller begge fødder og en hånd. På den måde skulle man også være sikret mod at falde ned, når man går til vejrs,” forklarer Freja Møller og tilføjer, at faldsikringen også fungerer som en slags ekstra sikkerhed, hvis man skulle blive svimmel eller på anden måde utilpas, når man er gået til vejrs, for så kan man klikke sig fast i riggen og vente, til man eventuelt kan få hjælp, eller selv bliver klar til at gå ned igen.

Fælles arbejdsgruppe

Officerer på såvel Georg Stage som Danmark er ofte blevet spurgt om deres sy-





Mange tusinde danske søfolk har startet deres maritime karriere på de to danske skoleskibe. Her er skoleskibet Danmark i New York.

stem nu også var sikkert nok. For det er klart for enhver, at hvis man mister sit greb og falder 20 eller 30 meter ned på dækket, så mister man også livet – og det var altså uheldigvis det, der skete for den 23-årige kvartermester. Allerede samme dag kom Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen ombord for at undersøge de nærmere omstændigheder omkring ulykken. Ud fra interviews med besætningen på Danmark og øjenvidner på stedet blev hændelsesforløbet rekonstrueret, og heraf fremgik det, som man kan læse i den senere udgivne havarirapport, at der ikke var noget usædvanligt hverken omkring vejrforhold eller kvartermesterens formåen og erfaring med at gå i riggen. Samtidig havde ledelsen på Martec, der har ansvaret for driften af skoleskibet Danmark, besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe for at gå procedurerne og hele systemet efter i sømmene med henblik på at finde frem til nogle løsninger, der kunne forbedre sikkerheden. Kollegerne fra Georg Stage blev inviteret til at være med i denne arbejdsgruppe – blandt dem kaptajn Jesper Amholt.

”Vi ligger inde på Nyholm i København for ligesom Danmark at gøre klar til årets første togt. Så snart vi hører om ulykken i Assens, stopper vi alt, hvad vi har gang i og får fat i vores kolleger fra Danmark for at snakke tingene igennem. Og vi kommer så med i den her arbejdsgruppe, hvor vi ved fælles hjælp skal finde frem til et system, der sikrer mod nedstyrtning,” siger Jesper Amholt.

I modsætning til Danmark, der efter ulykken af myndighederne blev beordret til at indstille al arbejdet i riggen, havde Georg Stage ikke fået en lignende påbud. Men som Amholt siger, så arbejder de to skoleskibe i forvejen sammen om mangt og meget, og derfor var det naturligt for Georg Stage også at indstille den del af arbejdet ombord og følge trop.

”Det svarer jo lidt til, hvis man på en eller anden flytype har konstateret, at en bestemt og vital bolt er knækket, så grunder

man selvfølgelig de øvrige fly af samme type. Det er også den mekanisme, der træder i kraft hos os. Vores elever skulle starte ombord tre dage efter ulykken, og det var vigtigt at få talt tingene ordentligt igennem med dem. Der gik også flere uger, inden vi begyndte at træne dem i at gå til vejrs. Vi havde brug for noget tid til at afprøve og lande i de nye systemer, vi havde fået installeret,” forklarer kaptajnen.

Nyt system godkendt

De nye elever på skoleskibet Danmark var lige startet på værkstedsskolen i Frederikshavn, da ulykken skete i Assens. Ligesom eleverne på Georg Stage kom der også til at gå en rum tid, før de kunne få lov til at gå til vejrs. Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen havde nemlig udstedt forbud mod al aktivitet i riggen, indtil der forelå et nyt og mere sikkert system. Eftersom skoleskibet skulle afgå fra Frederikshavn allerede d. 11. maj, skulle arbejdsgruppen ret hurtigt finde frem til nogle brugbare løsninger, så de kunne nå at blive afprøvet og indarbejdet samt godkendt af de to styrelser inden da. Og det lykkedes, fortæller Pia Ankerstjerne, direktøren for Martec, der står for skoleskibets drift.

”Anbefalingen fra myndighederne var helt klar – at besætning og elever skal være spændt fast hele tiden, når man går til vejrs. Det system har vi nu implementeret, og det går i store træk ud på, at der fra hver mast går en topline hele vejen ned til dækket, hvor man så skal klikke sig ind med faldsikringen via en glider, så man kan bevæge sig op og ned. Vi startede med at installere det på bare en af masterne og fik træningsmetoderne tilpasset det nye udstyr, og så fik vi det ellers implementeret på alle master, og det har vist sig at fungere fint,” fortæller Pia Ankerstjerne og tilføjer, at både Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen



var med til den endelige godkendelse, hvorefter skibet blev frigivet til sejlads d. 29. april.

Lederne Søfart ville gerne have talt med officerer og besætningsmedlemmer fra Danmark om, hvordan de har tacklet den vanskelige situation med at skulle få både sig selv og eleverne op på hesten igen efter sådan en dødsulykke. Men det har ikke været muligt at få andre i tale, fordi som direktør Ankerstjerne siger:

”Vi har besluttet, at alt hvad der skal siges om ulykken, det kommer gennem mig. Og det er altså den linje, vi har valgt, at jeg alene tager ansvar for al kommunikation eksternt. Det har været og er stadig en meget svær situation for alle, så derfor er det vigtigt, at der ikke bagefter er nogen, der sidder og føler, at der er begået fodfejl af den ene eller den anden art,” påpeger Pia Ankerstjerne.

Et nyt system er implementeret på de to skoleskibe for at sikre, at besætning og elever skal være spændt fast hele tiden, når man går til vejrs. Det går i store træk ud på, at der fra hver mast går en topline hele vejen ned til dækket, hvor man så skal klikke sig ind med faldsikringen via en glider. Elever på Georg Stage får her undervisning i den nye faldsikring.

Fastspændt hele tiden

Mens skoleskibet Danmark altså satte kursen mod Azorerne d. 11. maj var Georg Stage allerede taget afsted og havde besøgt flere nordeuropæiske havne. Og som kaptajn Jesper Amholt fortæller fik de stille og roligt indarbejdet det nye sikringssystem, hvor eleven hele tiden er fæstnet enten til toplinen eller et fast punkt i riggen. Glideren i toplinen fungerer lidt som en sikkerhedssele, eftersom den frit kan bevæge sig op eller ned, men i det øjeblik den bliver udsat for et hårdt ryk, vil man blive bremset i faldet og blive hængende.

”Det nye system sætter selvfølgelig nogle begrænsninger, eftersom vi ikke kan sende så mange elever op som før. Der må nemlig kun være to på hver topline ad gangen, og med en line på hver side af masten kan vi kun have fire på vej op samtidig. De skal så ud at stå på ræerne, før vi kan sende de næste op. Men det går egentlig rimeligt tjept med at få de seks til otte elever derop, hvilket typisk er det antal vi bruger for eksempelvis at bjærge storsejlet. Så det behøver ikke nødvendigvis gå langsommere, det kræver blot lidt mere forudseenhed fra vores side,” forklarer kaptajn Amholt.

I det daglige er det officerer og kvartermestre, der træner eleverne i at gå til vejrs. Og eftersom Magnus Bisgaard var ombord fra sommeren 2021 til sommeren 2022, har han prøvet at træne eleverne under både det gamle og det nye system. Egentlig me-

”

Det begrænser da ens bevægelser i et eller andet omfang. Men jeg er glad for, at vi nu har fået et system, så vi fremover er bedre sikret mod alvorlige ulykker.”

– Magnus Bisgaard, tidl. elev og kvartermester på Georg Stage





”Der er ikke nogen, der bliver tvunget til vejrs, så man kan godt være skoleskibselev uden at kunne klatre op til toppen af masten.”

– Jesper Amholt,
kaptajn på Georg Stage

”

En elev på Georg Stage afprøver den nye faldsikring. Glideren i toptlinien fungerer lidt som en sikkerhedssele, eftersom den frit kan bevæge sig op eller ned, men i det øjeblik den bliver udsat for et hårdt ryk, vil man blive bremsset i faldet og blive hængende.



ner han ikke, der er den store forskel i forhold til oplæring af eleverne

”De nye elever går som udgangspunkt frisk til sagen, men der vil altid være nogen, der er meget betænkelige i starten. Det er ikke usædvanligt, at folk lider af højdeskræk, og den skal man lige overvinde, hvilket kun kan ske ved at prøve det igen og igen. Først op til mærset cirka 12 meter oppe og så ned igen. Når de er trygge ved det, kan vi fortsætte til sallingen, der er de der 25 meter oppe. Vi lærer dem grundreglerne og de forskellige teknikker, man skal bruge, når man skal klatre sikkert i riggen. De fleste bliver ret hurtigt fortrolige med at gå til vejrs, men der er altid et par stykker på hvert hold, der aldrig går i riggen,” fortæller Magnus Bisgaard og suppleres af kaptajn Amholt.

”Det med at gå til vejrs på et skoleskib handler i høj grad om det, der er mellem ørerne. Og så handler det også om, hvorvidt man har fysik til det. Man skal ikke være for

tung, men det dur heller ikke, hvis man har for tynde arme. Og der er man nødt til at være meget ærlig omkring sin egen formåen. For selv om vi er spændt fast, så er et skib jo i det hele taget en farlig arbejdsplads, hvilket man nok ikke behøver fortælle de søfolk, der læser dette blad,” siger Amholt og tilføjer: ”Der er ikke nogen, der bliver tvunget til vejrs, så man kan godt være skoleskibselev uden at kunne klatre op til toppen af masten.”

Magnus Bisgaard regner med på et tidspunkt igen at søge hyre som kvartermester på et af skoleskibene og dermed tage endnu en tørn med at få lært eleverne at gå til vejrs.

”Det er rigtig nok, at det er lidt mere bøvl at være spændt fast hele tiden, som vi er nu – det begrænser da ens bevægelser i et eller andet omfang. Men jeg er glad for, at vi nu har fået et system, så vi fremover er bedre sikret mod alvorlige ulykker,” fastslår den 25-årige sømand. ■



På begge skoleskibe er man tilfredse med det nye system. Her er det Danmark i skumringen.



Vi har tjekket din pension for dig

På Mit PFA har vi gjort dine personlige anbefalinger klar til dig. De er markeret med rød, gul og grøn, så de er lette at prioritere og handle på.

Find dine anbefalinger på mitpfa.dk



Det er her på Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby, at den førerløse færge skal sejle med passagerer. Nærmere bestemt er det planen, at den skal sejle fra et sted omkring Musikkens Hus på Aalborg-siden til Stigborg Brygge på Nørresundby-siden.

DANMARKS FØRSTE FØRERLØSE FÆRGE

I Aalborg arbejder man på højtryk for at søsætte en færge, der helt uden besætning skal sejle passagerer over Limfjorden. Der er endnu ikke lovgrundlag til den type sejlads, og risici er der nok af. Alligevel mener værftsdirektøren, at teknologien vil blive vidt udbredt.

TEKST: LINE RØMER | FOTOS: PORT OF AALBORG OG COLOURBOX

I Aalborg arbejdes der lige nu på højtryk på at sætte landets første førerløse færge i drift. Greenhopper skal fragte passagerer mellem Aalborg og Nørresundby over Limfjorden på en overfart, der tager cirka 5-7 minutter. I første omgang skal den dog testsejle, og så er der også lige noget med noget lovgivning, som endnu ikke er på plads.

Men hvordan i alverden kan en færge sejle uden besætning? Og er det sikkert? Det kan du blive klogere på i denne artikel.

Software minder om den i din mobiltelefon

Det er det faaborgensiske værft Tuco, som vandt EU-udbuddet om at bygge fremtidsfærgen. De har siden 2015 arbejdet med autonome fartøjer herunder droner.

Direktør Jonas Pedersen forklarer, at Greenhopper er udstyret med kameraer, radarer og leaderer, som fodrer færgens software med inputs og signaler.

"Softwaren minder meget om den software, vi i dag kender fra ansigtsgenkendelse på vores mobiltelefoner. Softwaren kan genkende forskellige enheder, for eksempel en and, en kajak eller et skib, og ud fra det bedømme, hvordan enheden

bevæger sig. Baseret på det skal computeren træffe den rigtige beslutning og lave en korrektiv handling, så skibet enten bremses eller drejer af, ligesom en dygtig sømand ville gøre det", fortæller Jonas Pedersen.

"Så computeren skal kunne træffe beslutninger, men også rette beslutningen, hvis grundlaget ændrer sig", forklarer han.

Først skal computeren øve sig

Men før den førerløse færge sættes i drift skal computeren øve sig. I en testperiode skal færgen i starten af det nye år søsættes i Aalborg havn med en skipper ombord. Mens han sejler med skibet, lagrer man de beslutninger, som computeren ville have truffet, så man får verificeret, at den ville træffe de samme beslutninger som ham.

Den data deler man så med Søfartsstyrelsen for at verificere, at den træffer de rigtige beslutninger.

For der findes ikke et lovgrundlag, hvorfra man kan søsætte en førerløs i dag, og der findes ikke nogen formulerede regler for eller krav til, hvordan det her genkendelsessoftware skal virke, og hvad der skal ligge af sikkerhed nede-

under. Det skal Søfartsstyrelsen først nu til at formulere.

En båd uden besætning giver risici

Netop sikkerhed er nok det første, man tænker på, når emnet handler om førerløse færges og fartøjer i det hele taget.

Hvordan håndterer man for eksempel, hvis en passager får et ildebefindende ombord, hvis nogen falder i vandet, eller der opstår brand? Og hvad med de omstændigheder, der ligger uden for selve sejladsen, som for eksempel ombordstigning?

"Rammen ændres, når der ikke er nogen bemanning. Man er jo vant til, at der er noget personale til stede, som er trænet i livredende behandling eller har førstehjælpekundskaber. Derfor har man lavet et stort stykke arbejde med at kortlægge, hvad det er for nogle eksterne risici ud over navigation, der kan opstå. Så er det op til Søfartsstyrelsen at være med til at bestemme, hvilke faktorer der skal have indflydelse på driften af skibet, og hvad ligger uden for driften af skibet", fortæller Jonas Pedersen.



- 100% autonom og emissionsfri
- Overfarten tager 5 – 7 minutter
- Afgang hvert 15. minut
- 15 års forventet levetid

Færgen GreenHopper sejler i en testperiode med en skipper ombord, men visionen er, at den på sigt skal sejle passagerer over Limfjorden uden fører.

Førerløse færger stjæler ikke jobs

Med alt det arbejde der ligger bag (og foran) en førerløs færge, kan man få lyst til at spørge, hvorfor den type fartøj overhovedet er smart, og om det ikke blot fratager almindelige sømænd deres arbejde? Det mener Jonas Pedersen ikke.

”Dybest set tror jeg ikke, man skal se autonome færger som en konkurrent til andre færger, og jeg tror ikke, man skal se dem som en konkurrent til igangværende stillinger og jobs. Tværtimod skal man se det som en mulighed for øget service”, siger han.

Direktøren understreger, at den nye sejlroute mellem Aalborg og Nørresundby kun oprettes, fordi det er muligt at indstille netop et førerløst fartøj, og dermed økonomisk giver mening.

”Der er ikke nogen, der har mistet arbejdet ved, at der kommer en autonom enhed ind på ruten her i Aalborg, for var det ikke for denne mulighed, var der aldrig kommet en færgeforbindelse, fordi det ikke er økonomisk holdbart med en bemanded færge på den strækning. Det er

en mulighed for at indføre ekstra service”, udtaler direktøren.

Værftsdirektøren mener også, at førerløse færger i fremtiden kan være med til at øge servicen for de mennesker, der er bosat på øer, ved at man tager dem i brug om natten som et supplement til den øvrige drift.

Mere beslutningsstøtte er fremtiden

Går man med en bekymring om, at førerløse fartøjer kommer til at erstatte bemandede skibe, så kan man roligt slå koldt vand i blodet, for det ligger ikke just i den nærmeste fremtid.

Men der er nogle teknologier, som man ifølge Jonas Pedersen ganske snart vil se på verdens skibe, og det er beslutningsstøtte.

Du kender det måske fra nyere biler, som selv bremses ned, hvis du nærmer dig en forankørende bil, eller som måske ligefrem fortæller dig, at du er ved at blive småtræt og bør holde en pause. Den form for teknologi mener Jonas Pedersen, snart vil blive udbredt på små og store skibe.

”Den form for øget sikkerhed, som beslutningsstøtte giver på vejen, den slags autonomi, vil vi snart begynde at se inden for søfart i højere grad end ubemandede fartøjer.”

Værftsdirektøren mener også, at vi i den nærmest fremtid vil se flere undervandsdroner. Især efter sabotagen på gasrørledningerne Nord Stream 1 og 2.

Søfartsstyrelsen får bolden

Når GreenHopper har lavet sin testsejlad og indsamlet data, overgives det til Søfartsstyrelsen. Herfra regner man med, at GreenHopper får lov til at sejle den specifikke rute, og på sigt betragter man det, at den får lov til at sejle, som et skridt hen imod at definere rammer og regler for, hvordan sådanne autonome fartøjer skal sejle helt overordnet set.

Men det er op til Søfartsstyrelsen, som i fremtiden får bolden og, måske, hovedpinen med at gøre GreenHopper til den næst-første autonome passagerfærge i Europa. Den første var færgen Milliamper 2, der blev sat i drift i september på kanalen mellem Ravnkloa og Fosenkaia i Trondheim. ■



AF RENÉ KRISTIANSEN.

2. maj i år modtog jeg en kvittering i indbakken – jeg havde stemt til foreningens urafstemning vedr. udmeldelse af Lederne Hovedorganisation.

Ca. 14 dage senere modtog jeg en ny mail, denne gang fra foreningens formand. Forslaget var nedstemt. 482 stemte imod, mens 241 var for. Demokratiet havde talt, og det må vi jo alle acceptere, hvad enten man stemte det ene eller det andet.

Formanden konkluderer i sin mail, at "Vi ser det som endnu en bekræftelse af vores mandat til at skærpe foreningens profil og services og søge politisk indflydelse gennem dialog." Man kunne nok mene, at dette er en spøjst konklusion i og med, at netop de punkter aldrig var en del af urafstemningen. Afstemningen drejede sig om, hvorvidt man skulle påbegynde en proces, som i sidste ende kunne medføre en senere udmeldelse af Lederne Hovedorganisation.

Stillerne havde glimrende forklaret, at deres mål ikke nødvendigvis var at komme ud af Lederne, men at få bestyrelsen til at undersøge, hvilke muligheder der var for foreningen, herunder at blive i Lederne, stå alene eller stå med en anden forening. De sidste to punkter ville kræve

en lang proces for at komme ud af LH, og derfor burde man snarest påbegynde processen, såfremt undersøgelsen viste, at en udmelding var at foretrække. En proces, som for øvrigt kunne stoppes på næste generalforsamling, da spørgsmålet endnu engang skulle til afstemning der, for at en egentlig udmelding kunne komme på tale – man kan vel sige, at der var tale om en "free of charge" mulighed for at starte en proces.

For øvrigt opfordrede formanden stillererne til at dele nogle af deres "forslag til forbedringer", således at foreningen kunne forbedre sig og udvikle sig. Jeg er ikke klar over, om dette er gjort, men ellers må man vel endnu engang opfordre dem til, at det sker for alles skyld.

Det gik som sagt ikke, som stillererne ønskede. 1/3 af dem, der stemte, ønskede at forfølge andre muligheder eller i hvert fald at få disse belyst, 2/3 ønskede status quo. Herefter tænker man som medlem, at så må vi videre herfra.

Man tænker, mon ikke bestyrelsen ser dette "oprør" som et vink med en vognstang om, at der nok skal til at komme lidt andre boller på suppen, eller i

hvert fald må man blive bedre til at kommunikere om visionerne for fremtiden, og hvordan vi kommer i mål med at bevare foreningen og ikke mindst medlemstallet på et niveau, hvor der er økonomisk balance. Hvis 1/3 af medlemmerne på et og andet niveau er utilfredse, så er det ikke et sundhedstegn i min optik.

Nu var det jo så også lige op til sommerperioden, afstemning pågik, så man gik måske ikke ligefrem og forventede de store revolutioner hen over sommeren, hvor de fleste har travlt med at være på ferie fra kontoret eller passe de andres arbejde, mens de er på ferie. Narh, man skulle nok hen til august, før man ligesom kunne forvente at se noget nyt, tænkte det.

Nu skriver vi så start november. Der er stadig ikke kommet noget nyt, og der er heller intet kommet fra bestyrelsen om deres refleksioner omkring forårets oprør i foreningen. Gad vide, om det er gået i glemmebogen?

Man har, da dette skrives, fået lavet OK med Danpilot. Det er jo i sig selv glædeligt, men det er vist to gange, at man har forhandlet på det punkt, hvor medlemmerne



René Kristiansen.

har nedstemt det aftalte. Det ser ikke ligefrem godt ud for foreningen, at man ikke er i stand til at ramme medlemmernes forventninger eller i det mindste få kommunikeret med de berørte medlemmer om, hvorfor de bliver nødt til at acceptere den fremlagte aftale. Man kan jo trods alt godt have urealistiske forventninger som medlem og arbejdstager.

Derudover var nyhederne hen over sommeren, at nu skulle krænkelser til søs undersøges. Noget som foreningen har prøvet at komme i mål med via politisk dialog det seneste årti.

Foreningen har ovenpå corona også fået genstartet medlemsmøderne. Det er jo ganske positivt og en god måde at få genstartet dialogen samt holde medlemmerne opdateret om det seneste nye i foreningens virke og inden for erhvervet. Jeg har desværre været forhindret i at deltage, så det er mig uvist, hvad direktøren har haft at berette på disse møder, men jeg hilser i hvert fald tiltaget velkommen.

Seneste nye er, at Rederiforeningen ønsker at sammenlægge DRO 1 og DRO 2 overenskomsterne til en OK. Denne OK ønsker de tegnet med Metal. Foreningen

vil således være sat yderligere udenfor indflydelse, og eksistensberettigelsen er således svær at få øje på.

Der er nu gået snart seks måneder siden afstemningen om foreningens kurs fremadrettet. Bestyrelsen har tilsyneladende ingen holdning til det, der er sket i forbindelse med generalforsamlingen.

Bestyrelsen har ikke søgt at imødekomme stillerne eller dem, der bakkede op om deres forslag. I stedet har de egenhændigt konkluderet, at de bare skal fortsætte, som om intet var hændt – eller sådan ser det i hvert fald ud. Der var 1/3 af dem, der stemte, der ønskede et retningsskifte på et og andet niveau. Om ikke andet at man i hvert fald fik klarlagt, om det var i medlemmernes bedste interesse at vedblive at være sammenlagt med Lederne. Den viden må vi nu være foruden, for det er åbenbart ikke relevant i bestyrelsens øjne.

Stillerne havde også opfordret til, at foreningen fandt løsninger på, hvordan man bedre kunne hjælpe de medlemmer, som er på individuelle kontrakter. Dette er et forhold, som de fleste på langfart arbejder under, så man må sige, at opfordringen var yderst relevant for mange. Også

dette forhold mangler vi, at man belyser eller kommunikerer omkring.

I det hele taget står vi her snart seks måneder senere og afventer noget kommunikation vedrørende nogle af de punkter, som en stor del af foreningens medlemmer ønskede svar på ved urafstemningen. Kan det virkelig passe, at bestyrelsen bare lader som ingenting efter den omgang, vi har været igennem?

Hvor længe skal vi vente på noget relevant udmelding? Hvor længe bør man acceptere at vente? Jeg er bekendt med et par stykker, der allerede har meldt sig ud grundet den manglende kommunikation og yderligere nogle stykker, som siger, at hvis der ikke kommer noget på denne side af nytåret, som de finder brugbart, så er det slut.

Bestyrelsesvalget skal ikke ses som en undskyldning for at vente yderligere. Formanden har ordet... ■

Mvh
René Kristiansen
Svendborg

SVAR FRA FORMANDEN:



Kære Rene

Det er klart, at vi tager det meget alvorligt, når flere medlemmer ønsker, at der bliver lagt en anden kurs. Bestyrelsen og jeg selv er sådan set enig i, at der skulle ske noget, og at vi skulle tilbyde noget mere. Når det er sagt, er det noget, som tager tid. Og vi er glade for, at vi nu kan bruge tiden på at sætte nye initiativer i søen til gavn for vores medlemmer fremfor at skulle bruge lang tid på at undersøge, om vi er godt placeret i Lederne – en beslutning, der jo allerede blev taget demokratisk af foreningen tilbage i 2018.

Stillerne af forslaget annoncerede flere måneder, inden de stillede forslaget, at de ville vælte bestyrelsen. Det blev sagt flere gange, at man forventede, at bestyrelsen ville gå af, hvis de tabte afstemningen. Hvilket bestyrelsen som bekendt ikke gjorde. Derfor var det min og bestyrelsens opfattelse, at de, der stemte imod forslaget, bakkede bestyrelsens linje om reformer og dialog op.

Ja, for mig at se handlede afstemningen om, om vi skulle være med i Metal Maritime eller CO Søfart, om man vil. Fle- re af stillerne var med i Metal, og selvom det er muligt, at ikke alle stillerne nødvendigvis ønskede at man skulle ind i Metal,

var det tydeligt for mig og bestyrelsen, at det reelt var, hvad man forsøgte på.

Hvad angår din påstand om, at der ikke er sket noget siden, må jeg totalt afvise den påstand. Jens Lundgaard, Preben Zimmer, Helle Andsbjerg og jeg selv havde møde med nogle af forslagsstillerne kort efter afstemningen. Her inviterede vi dem ind i bestyrelsen og foreslog dem, at de skulle fremsende de forslag til forbedringer, som de måtte have. Siden har Helle Andsbjerg deltaget i flere samtaler og har gentagne gange bedt om og rykket for, at vi får fremsendt, hvad man gerne vil have ændret, men vi har ikke hørt noget. Det sidste vi hørte var, at der var 21 forslag, men vi har aldrig set dem. Det eneste konkrete har været, at man ønskede et medlemskort, som man har haft det tidligere. Det har vi sendt ud via vores medlemsblad på bagsiden. Jeg synes, at det er under bæltestedet at holde flere samtaler med direktøren, der forsøger at være imødekommende, og så bagefter påstå, at vi ingenting har gjort. Det bidrager ikke til nogen løsninger.

Når alt det er sagt, har vi selv taget initiativ til at finde en bedre måde at få tingene til at køre på for dem på individuelle kontrakter. Helle har skrevet til alle medlemmer, hvad de kan få af støtte, og der-

næst har vi sat flere nye initiativer i gang. For det første får vi en maritim konsulent, der skal kunne hjælpe med direkte maritime råd og vejledning til medlemmer, der er på individuelle kontrakter. Dernæst søsætter vi en mentorordning for unge navigatører, som ønsker at blive skibsførere. Endelig har vi via IFSMA (den internationale kaptajnforening) lavet en forsikring i Lloyds for alle, der er skibsfører eller skipper. Forsikringen garanterer, at man kan få advokathjælp i hele verden fra lokale advokater, uagtet hvilken situation man befinder sig i. Hvis der er flere forslag, vil vi gerne have dem, så vi kan få sat projekterne i gang hurtigst muligt. Jeg vil forslå, at medlemmerne skriver direkte til direktøren.

Jeg vil igen opfordre til, at vi står sammen, og at man henvender sig direkte til vores direktør, hvis man synes, vi har mangler i foreningen – det er den hurtigste vej til at opnå de ændringer, man ønsker. ■

Jens Marquard Sørensen
Formand for Lederne Søfart

Ny forsikring garanterer hjælp i situationer, der ellers kan gå rigtig galt

Retshjælp, ansvarsforsikring og beskyttelse mod tab af indkomst, hvis man bliver anklaget som kriminel i sin rolle som skibsfører. Det er elementerne i den forsikring, Lederne Søfart har tegnet for alle skipper og skibsførere, der er medlem af foreningen.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: COLOURBOX

Jim Scorer, der er generalsekretær i den internationale kaptajnsforening (International Federation of Shipmasters' Associations eller IFSMA), kan tale længe om, hvorfor han mener, det er bydende nødvendigt, at skibsførere har en forsikring, der kan hjælpe dem, hvis de bliver anklaget for noget kriminelt i forbindelse med deres arbejde.

Da Lederne Søfart talte med ham, fortalte han, at han netop havde holdt et indlæg på en konference nogle dage forinden, og her havde han fremvist planche efter planche med eksempler på sager, hvor det havde været godt for skibsføreren at have en sådan forsikring.

"Og det er kun de sager, der er kendt i offentligheden. Der er mange flere sager, man bare aldrig hører om", siger han.

20 måneder i et mexicansk fængsel

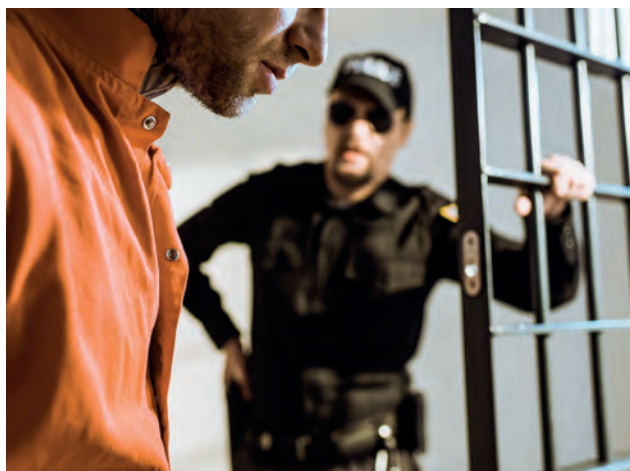
En af de sager, han nævner, er sagen om Costa Concordia, hvor rederen købte sig og de andre seniorofficerer fri for retsforfølgelse, men lod det hele hænge på kaptajnen. "Hvis han havde været forsikret, var han i det mindste blevet repræsenteret af en advokat på fair vis", pointerer Jim Scorer.

En anden sag, han fortæller om, er sagen om et polsk skib, der sejlede kul fra Colombia til Mexico. Da de lossede kullene i Mexico, opdagede de, at der var nogle mistænkelige hvide poser mellem kullene. De kontaktede derfor myndighederne, og kort efter kom militæret og tog hele besætningen med til nærmeste fængsel. Alle undtagen skibsføreren blev løsladt efter 36 timer. Han endte med at sidde 20 måneder i et mexicansk fængsel, før alle anklager blev droppet, og han blev løsladt.

"Og det var et af de værste fængsler i Mexico, hvor alle mordere og voldtægtsforbrydere sidder", understreger Jim Scorer.

Har arbejdet med det i mere end tre år

Overvældet af den slags historier har Jim Scorer i mere end tre år arbejdet for, at det skulle blive muligt at tegne en billig forsik-



Tanken om at skulle tilbringe kortere eller længere tid i et fængsel et sted i udlandet er ikke rar. Derfor er det betryggende at have en forsikring, der garanterer, at man hurtigt kan komme i forbindelse med en kvalificeret advokat, som man vil kunne tale med, og som kender lovgivningen i det pågældende land og kan give råd om, hvad man skal gøre og ikke gøre.

ring for skibsførere, der bliver anklaget for noget kriminelt. Og via Loyds i England er det nu lykkedes.

"Hvis en skibsfører, der har den nye forsikring, bliver anklaget for noget kriminelt i forbindelse med sit arbejde, kan han blot gribe i baglommen efter sit kort med forsikringsoplysningerne, så vil han inden for meget kort tid kunne få fat på en advokat, der kan hjælpe ham", forklarer Jim Scorer.

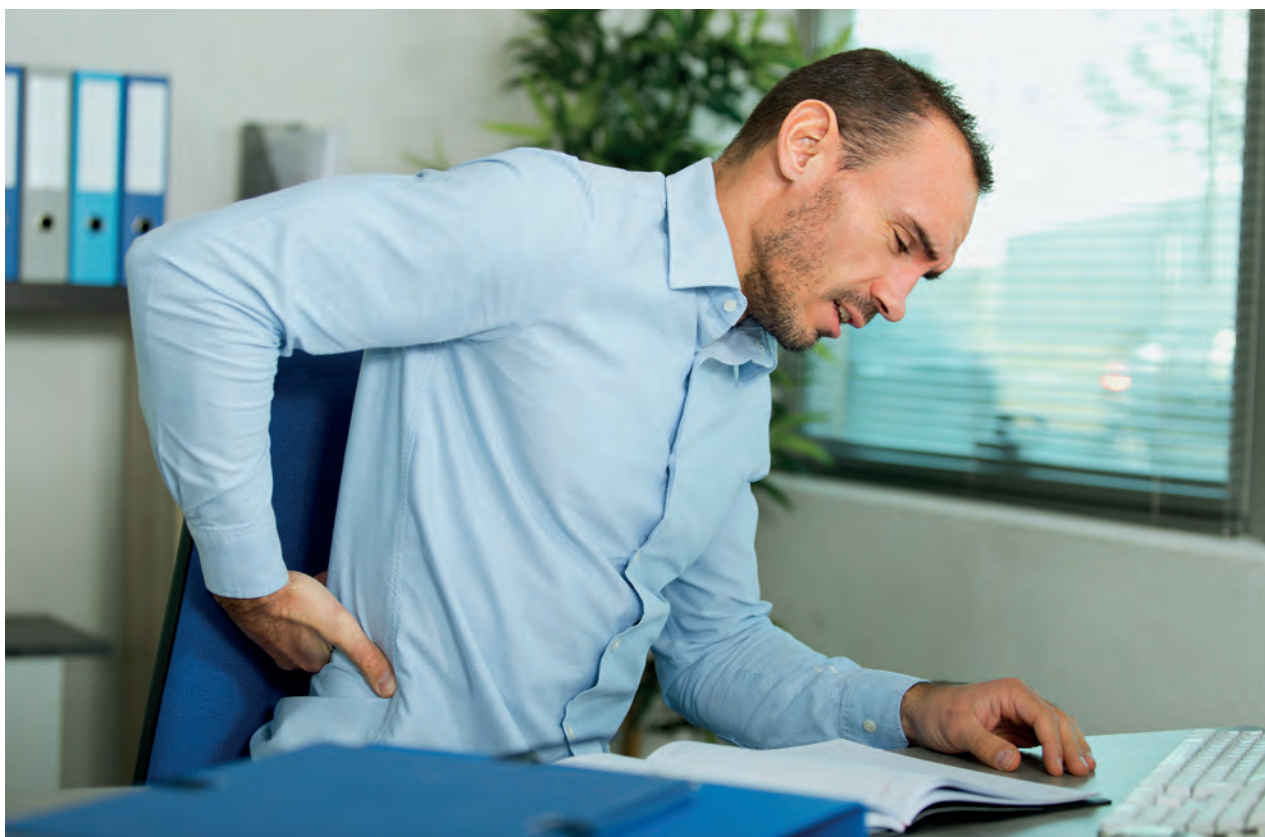
En ting er, at omkostningen til en mulig retssag er dækket. Det er vigtigt, da det kan være meget store beløb, der er tale om. Lige så vigtigt er det imidlertid, at forsikringen dækker op til et års tabt arbejdsfortjeneste. På den måde er skibsføreren og hans familie dækket, selv om de må undvære indtægten fra skibsføreren i den tid, sagen løber.

Et tredje element af forsikringen er, at den omfatter en ansvarsforsikring, hvis skibsføreren efter en civil retssag skulle blive dømt til at betale erstatning til andre i forbindelse med arbejdet. Her er det også meget store beløb, der kan være tale om, og derfor er det betryggende, at forsikringen også dækker på dette område.

Jim Scorer fortæller, at han blandt andet har talt med den finske og den norske forening for skibsførere, og at de til januar vil afgøre, om de vil tegne forsikringen for alle deres medlemmer. Allerede her i december har Lederne Søfart imidlertid som den første forening i verden vedtaget at tegne forsikringen for alle skibsførere og skippere, der er medlemmer af foreningen. ■

PFA *Early Care* har din ryg

Mange af henvendelserne til sundhedscenteret drejer sig om fysiske problemer som for eksempel ondt i ryggen. Det klares ofte med behandling hos en fysioterapeut.



Sygdom kan ramme os alle, men hvis du har en erhvervssevne-forsikring hos PFA, har du automatisk PFA Early Care. Det sikrer dig rådgivning og hjælp med udgangspunkt i netop din situation. Både hvis sygdommen er fysisk – og det for eksempel bogstavelig talt er ryggen, det er galt med – og hvis problemerne er psykiske.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN
FOTOS: PFA OG COLOURBOX

På sundhedsområdet har PFA to operationelle afdelinger. Grundlæggende tager deres sundhedscenter sig af at hjælpe

kunderne med deres sundhedsforsikringer. Det kan være ved at sikre dem hjælp hos en fysioterapeut, forundersøgelser med henblik på en operation eller selve operationerne, eller det kan være samtaler med en psykolog.

Det er forholdsvis simple forløb, der i de fleste tilfælde fører til, at problemerne løses, patienterne bliver raske, og at "alt er godt, og alle er glade", som Lasse Jermiin, der er chef for området hos PFA, formulerer det.

En overbygning med en udvidet palette

Han er også chef for PFA Early Care, som han beskriver som en slags overbygning på sundhedscenteret for de patienter, der er sygemeldt, og som kan have brug for

hjælp til at komme tilbage til arbejdsmarkedet.

"Step 1 er, at kunderne henvender sig i sundhedscenteret. Her sidder omkring 50 medarbejdere med sundhedsfaglig baggrund. De fleste er sygeplejersker, fysioterapeuter eller socialrådgivere, og her klarer vi langt de fleste af henvendelserne fra kunderne. Ved siden af har vi Early Care-afdelingen siddende, og det er ikke tilfældigt, at de to afdelinger sidder så tæt på hinanden, for de er tæt forbundet", fortæller Lasse Jermiin.

I Early Care er der 20-25 medarbejdere, og her hjælper de med at sikre, at kunderne bevarer deres tilknytning til arbejdsmarkedet. De tænker selv på det på den måde, at de holder kunderne i hånden og løbende følger op på deres situation. Det kan være ved, at de hjælper kunderne med



Hos PFA ved man, at det ikke er en god idé at lade patienterne passe sig selv.

at opretholde motivationen eller at håndtere smerter. Det kan også være, at de taler med kunderne om, om der måske er noget på arbejdet, man skal gøre noget ved, og så kan de klæde kunden på til at tage dialogen med arbejdsgiveren. Under alle omstændigheder gælder det om at finde frem til præcis den handling, der skal til for den enkelte.

Både fysisk og psykisk

Årligt er der op mod 5.000 forløb hos PFA Early Care, og hvor de fleste af sagerne i sundhedscenteret vedrører fysiske problemer, er det anderledes med de sager, de tager sig af i Early Care-afdelingen. Omkring 20 procent af dem er fysiske som for eksempel rygproblematikker. Her gør man meget ud af at undersøge, hvad man kan hjælpe kunderne med. Måske ved at sikre, de får den rigtige genoptræning, eller at de lærer at håndtere de smerter, de kan have.

De andre 80 procent af forløbene er psykiske, og det er typisk ting som stress, overbelastning eller depressioner.

Ringer og hører, om alting er ok

Forløbene starter som regel efter, at kunderne selv henvender sig. Men PFA har også en del data, som de kan bruge til at finde frem til patienter, hvor det er en ide, at det er PFA, der henvender sig til kunden. Det kan være, fordi der tegner sig et billede gennem den måde, patienterne har brugt ydelser i sundhedscenteret. Måske har der været flere psykologforløb eller andet tilbagevendende. Når PFA

har sådan et billede, kan de matche det op mod kundens data og se, om der kan gøres mere for at hjælpe kunden. På den måde hjælper de oplysninger, PFA sidder inde med, til, at de kan række ud til de rigtige kunder.

”Vi bruger de informationer, vi har. Det giver os en early warning, så vi kan finde ud af, hvem vi bør række ud til og give et omsorgskald og lige høre, om alting er ok”, fortæller Lasse Jermiin.

”Når vi samtidig har noget, vi kan tilbyde kunden, så er der noget indhold i det, og kunderne er da også typisk meget glade for det. De giver udtryk for, at det virkelig betyder noget for dem, at der er nogen, der oprigtigt er interesserede i at hjælpe dem. Alternativet er, at vi lader kunderne passe sig selv, og det ved vi ikke er en god ide”, fortsætter han.

Afgørende indsats

PFA gennemfører løbende kundetilfreds-hedsmålinger, der viser, at kunderne sætter pris på den hjælp, de får gennem Early Care.

”Vi hører ofte fra kunderne, at den indsats, der blev gjort, var afgørende, og at den medvirkede til, at de kunne fastholde deres tilknytning til arbejdsmarkedet. Så vi ved, at hjælpen fra Early Care virker, uden at man kan sætte præcise tal på hvordan og hvor meget”, siger Lasse Jermiin.

De gode resultater har betydet, at man har fordoblet kapaciteten hos Early Care, og at hjælpen til kunderne, der er syge-

meldte, fylder mere og mere i PFAs indsats for kunderne.

Mentalt svært

Lasse Jermiin mener ikke, at det er overraskende med så stor overvægt af psykiske problemer i forhold til fysiske i Early Care, idet tal viser, at den danske befolkning mentalt har fået det værre end nogensinde. Det kan man se af Den Nationale Sundhedsprofil, som Sundhedsstyrelsen laver hvert fjerde år. Den seneste udgave fra sidste år viser således, at en stor del af danskerne har det mentalt svært.

Det er vanskeligt at sige, hvorfor tallet har været stigende de seneste år, men det kan have noget med nedlukningerne under corona at gøre, eller hvordan vi har indrettet os med et samfund, hvor der er mere og mere tempo på.

Misbrug

Et særligt spørgsmål er, om misbrug hører ind under psykiske problemer, og til det svarer Lasse Jermiin, at det gør det i høj grad.

”Vi oplever, at det ikke er så tit, at misbruget er hovedårsagen til de problemer, en kunde har, men at man tit også har et misbrug, hvis man har psykiske problemer i øvrigt. Det er mere reglen end undtagelsen, at der ligger et psykisk problem bag misbrug, og derfor er man oftest nødt til at starte et andet sted, når man står over for misbrugsproblemer. Og det hjælper vi også med”, siger han og peger på, at en anden form for misbrug kan være, at patienter med psykiske lidelser som



ADHD selvmedicinerer sig med forskellige former for piller.

”Det er et mindre kendt misbrug end alkoholisme, men kan være alvorligt nok”, siger han.

Kender forskellige gruppers særlige situationer

PFA har kunder i mange forskellige brancher, og man er bevidst om, at vilkårene er forskellige fra branche til branche. Ser man specielt på situationen i søfarten, så er det et sted, hvor der kan ske skader, men også et sted, hvor der er stort fokus på at tage højde for at undgå det, og hos PFA har man da også et specielt øje for de særlige vilkår, der gælder her, både når det gælder det fysiske, og det psykiske.

Man har således adgang til en maritim psykolog, der er specialiseret i de problemer, der kan opstå for sømænd, som er ude i længere tid ad gangen. Han forstår bedre end mange andre, hvordan det er at være på et skib og ikke kan komme hjem. Mange psykologer forstår ikke det

med at være væk og føle afsavn, og hvordan det er at være på et sted, man ikke kan komme væk fra, men det gør han, og derfor er det vigtigt for PFA for at kunne henvise til ham.

Bedre og bedre for hver dag

Lasse Jermiin lægger stor vægt på, at man hos PFA Early Care hele tiden arbejder på, hvordan man kan blive bedre.

”Vi skal finde ud af, hvordan man gør tingene allerbedst, og hvordan vi bliver bedre til, at forløbene er tilpasset nøjagtigt til kundens situation. Hvordan får vi skabt mest mulig motivation hos kunderne og sikret de gode dialoger med arbejdsgivere og jobcentre, og hvordan får vi for eksempel pårørende bragt i spil? Det bliver vi aldrig færdig med at se på, men arbejder på det hver dag”, understreger han.

Ræk ud

For at vende tilbage til den særlige situation inden for søfarten og de ledere, der arbejder her, er en væsentlig side af det, at

det typisk kan være lidt ældre mænd, og de er jo også i anden sammenhæng kendt for ikke at gå så meget til lægen eller på anden måde søge hjælp, hvilket desværre kan gå ud over deres helbred i sidste ende.

Det er et billede, de kender hos PFA Early Care, og fra Lasse Jermiin lyder derfor det gode råd til denne gruppe – såvel som til alle andre for den sags skyld – at de skal huske at gå til lægen, hvis der er problemer, eller for eksempel række ud til PFA Early Care, hvis de døjer med noget – psykisk eller fysisk.

”Vi kan ikke altid se, hvis der er kunder, der har problemer. Derfor kan det være vigtigt, at de selv rækker ud og på den måde kommer ind på radaren hos os. Så en kraftig opfordring er, at man kontakter os, hvis der er noget, man går og roder med. Det kan være dårlig ryg, mistrivsel, stresssymptomer, eller andre former for belastninger. Og husk – det er gratis at kontakte os, hvis man er erhvervsforsikringskunde i PFA”, slutter han. ■

Det bliver aldrig rutine – hver kunde har sin egen historie

Sygdom kan ramme os alle, men hvis du har en erhvervs- eller forsikring hos PFA, har du automatisk PFA Early Care. Det sikrer dig rådgivning og hjælp med udgangspunkt i netop din situation. Både hvis sygdommen er fysisk – og det for eksempel bogstaveligt talt er ryggen, det er galt med – og hvis problemerne er psykiske.

Sandra Rendbæk er fagansvarlig for psykologisk kompetencecenter, som er en del af sundhedscenteret hos PFA. Hun er oprindelig uddannet sygeplejerske og er derfor vant til at tale med patienter og pårørende. I dag taler hun ikke selv så meget med kunder, men har en rolle, hvor hun understøtter de øvrige medarbejdere, der sidder ved telefonerne, foruden at hun udvikler nye initiativer.


”Størstedelen af henvendelserne til sundhedscenteret drejer sig om fysiske problemer. Det kan være, fordi en kunde har brug for at gå til fysioterapeut eller kiropraktor eller den slags. Sådanne henvendelser er forholdsvis enkle at tage sig af, så selvom der er mange af dem, fylder

de ikke så meget. Det er anderledes med henvendelser om psykiske problemer. Dem er der færre af, men de kræver en grundigere behandling, og derfor har vi oprettet Psykologisk Kompetencecenter, som jeg er leder af”, fortæller hun.

Ringer eller henvender sig online

Kunder kan henvende sig til centeret på flere måder. De kan ringe ind, eller de kan henvende sig online og bliver så ringet op af en af medarbejderne i centeret.

I begge tilfælde har medarbejderne en grundig første samtale med kunden og her drejer det sig om at afklare problemstillingen – om kunden skal tale med



Ved henvendelser om psykiske problemer kan hjælpen bestå i et forløb hos en psykolog. I de tilfælde er det vigtigt, at kemien mellem psykolog og kunden passer.

egen læge eller henvises til en psykolog eller psykiater.

Arbejdsdagen for dem, der taler med kunderne, veksler mellem, at de sidder ved telefonen eller tager sig af skriftlige henvendelser.

Ser man på det udefra, tænker man måske, at noget af det let kan blive rutinepræget, men spørger man Sandra Rendbæk, om det er sådan, sætter hun foden kraftigt ned og understreger, at hos dem er ingen sager rutinemæssige.

"Hver kunde har sin egen historie, og det er vigtigt at spørge ind til lige præcis den enkeltes historie. Alle skal behandles lige, og det gør man ved at behandle dem forskelligt, nemlig ved at finde ud af, hvad der er det rigtige at gøre i hver kundes helt specielle situation", siger hun.

Ingen quikfix

Hun forklarer videre, at der heller ikke er standardbehandlinger.

"Det er ikke noget med lige at blive fikset – og så tilbage til hamsterhjulet. Eller at man lige får sine børn fikset, for der er også mange, der henvender sig, fordi det er børnene, der har problemer. Men så enkelt er det ikke. Det er vigtigt at nå til bunds i problemerne", understreger hun.

Hun og hendes kollegaer, der sidder ved telefonerne, er vant til at tale med

syge mennesker og deres pårørende. Mange af dem er sygeplejersker, som Sandra Rendbæk selv er det, og hun fortæller, at da hun selv var færdig som sygeplejerske som 23-årig, arbejdede hun på en kræftafdeling og skulle tale med patienter, der var meget syge, og deres pårørende. Det kunne være patienter, hun måske havde kendt i længere tid, så det kunne være hårdt, og på samme måde er hendes kollegaer vant til at tale med folk med tunge problemer.

Tærskel er blevet lavere

Nogle kunder kan have talt med psykologer tidligere eller på anden måde været gennem et forløb, hvor de har talt om deres problemer. For andre er det første gang, de henvender sig om det, de tumler med.

Det kan typisk være mænd over 50 år, der ringer ind og siger, at de ikke har prøvet at henvende sig om den slags tidligere.

Her fortæller Sandra Rendbæk, at det for mange stadig er sådan, at de skal overskride en tærskel for at henvende sig, men at der er kommet en langt større forståelse i samfundet for psykiske problemer, og at det for eksempel ikke er et udtryk for svaghed, at man taler med nogen om det. Derfor er tærsklen, man skal overskride, meget lavere i dag.

Kemien skal passe

Når folk henvender sig og understreger, at det er første gang, de taler med nogen om, at de måske ikke har det så godt psykisk – hvad enten det nu er på grund af stress eller noget andet – gør Sandra Rendbæk og hendes kollegaer meget ud af at høre på dem.

Og hvis henvendelsen munder ud i, at de kommer til at tale med en psykolog, får de at vide, at det er vigtigt, at kemien mellem dem og psykologen passer. Og passer kemien ikke rigtigt med den første psykolog, er det vigtigt ikke at give op, men at melde tilbage, så der kan blive fundet en ny psykolog, hvor kemien passer bedre.

Hun understreger også, at man ikke skal være nervøs for, om de problemer, man slås med, kan blive løst i løbet af et bestemt antal behandlinger hos psykologen. Det skal man ikke tænke på, for det er psykologen, der afgør, om det er nødvendigt med flere behandlinger.

Sandra Rendbæk og hendes kollegaer slipper heller ikke blot kunder, der har ringet om psykiske problemer for første gang, men ringer ofte tilbage til kunden efter en måneds tid og hører, hvordan det går. ■



Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent



Hvordan fungerer velfærdsparagraffen?

Vi får jævnligt henvendelser fra medlemmer, som gerne vil hurtigt ud af deres job og har hørt, at sømandsloven (korrekt navn: lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.) giver mulighed for dette.

Det er for så vidt også rigtigt – dog er det ikke helt uden komplikationer at gøre brug af dén mulighed. Samtidig er der forskellige betingelser, som skal være opfyldt, for at den kan bruges.

Den omtalte bestemmelse er sømandslovens § 10, også kaldet "velfærdsparagraffen":

§ 10. En søfarende kan kræve afsked, hvis han efter forhyringen får underretning om, at han på andet skib kan få stilling af højere grad end den, han har, eller anden stilling af væsentlig betydning for ham, eller om andre omstændigheder, som gør det til en velfærdssag for ham at kunne fratæde. Bliver skibet derved usødygtigt, kan den søfarende dog kun

kræve afsked efter 1. pkt., hvis en kvalificeret mand kan skaffes i hans sted. Stk. 2. Den søfarende skal erstatte rederen udgifterne ved at skaffe en ny mand efter stk. 1. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde under hensyn til den søfarendes resterende tjenestetid og omstændighederne i øvrigt.

Stk. 3. Den søfarende kan kræve afsked, når der foreligger en ansættelsessituation, der kan henføres til reglen i § 1, stk. 1, i lov om Lønmodtagernes Garantifond,



Foto: Colourbox

Rejseudgifter kan gøre det dyrt at bruge velfærdsparagraffen, hvis et skib befinder sig langt fra Danmark.

eller når rederen væsentligt har misligholdt den søfarendes ansættelseskontrakt og den søfarende ikke har ret til at kræve afsked efter andre bestemmelser i loven. Rederen betaler herefter den søfarendes rejse med underhold til hjemstedet.

Bestemmelsen er i praksis mest relevant, hvis man gerne vil sige op, mens man er på søen. Hvis man afvikler frihed og har brug for hurtigt at komme ud af sin ansættelse, vil det som regel være enklere at prøve at aftale et forkortet varsel med rederiet.

Brug af velfærdsparagraffen kræver, at den søfarende 1) har fået tilbudt en anden stilling af højere rang (dvs. at en højere løn isoleret set ikke vil være tilstrækkeligt), 2) har fået tilbudt anden stilling af væsentlig betydning for ham (her tænkes der især på en stilling i land), eller 3) at det er en såkaldt velfærdssag for ham at kunne fratrage med kort varsel.

Hvad der ligger i begrebet "velfærdssag", er ikke afklaret præcist, da der stort set ikke er nogen retspraksis om bestemmelsen, men der skal umiddelbart være tale om noget alvorligt, fx dødsfald eller alvorlig sygdom i den søfarendes familie. Det skal under alle omstændigheder være en situation, hvor selve det at kunne fratrage hurtigt har en selvstændig betydning.

Selv hvis betingelserne for at kunne bruge velfærdsparagraffen er opfyldt, vil rederiet kunne holde den søfarende om bord, indtil der kan skaffes en kvalificeret afløser.

Det, som kan gøre det kompliceret at bruge velfærdsparagraffen, er bestemmelsens stk. 2, hvor udgangspunktet er, at den søfarende skal betale udgifterne ved at skaffe en afløser – det er især afløserens rejseudgifter til skibet, men der kan også være tale om andre udgifter. Desuden skal den søfarende selv betale sin egen hjemrejse. Hvis skibet befinder sig langt fra Danmark, kan sådanne rejseudgifter være en temmelig dyr affære.

På grund af den økonomiske risiko vil det som regel bedre kunne betale sig at prøve at indgå en aftale med rederiet om en lidt mindre hurtig fratragelse, der til gengæld ikke bliver lige så dyr.

Hvis den søfarende er hjemme og får brug for en hurtig fratragelse, vil spørgsmålet om rejseudgifter ikke være aktuelt, men typisk vil det heller ikke være lige så relevant at bruge velfærdsparagraffen i disse situationer. Vi vil under alle omstændigheder altid anbefale, at man prøver at indgå en aftale med rederiet – også fordi man "smækker døren efter sig" ved at bruge velfærdsparagraffen.

De situationer, som er omfattet af bestemmelsens stk. 3, handler om konkurs eller den situation, at den søfarende slet ikke har modtaget løn. I disse situationer er det rederiet, der skal betale udgifterne ved den søfarendes hurtige fratragelse. ■

BREVKASSE

Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent



Kære Lederne Søfart.

Jeg skal være far om fem måneder og sejler i langfart som styrmand, men jeg vil gerne være med til fødslen af mit barn og også holde noget orlov bagefter. Har jeg ret til løn under barsel? Og hvordan er egentlig mine rettigheder og muligheder?

Mvh. Styrmanden

Kære Styrmand.

Tillykke med din kommende faderværdighed!

Afhængigt af dine konkrete ansættelsesvilkår har du ret til både frihed, barseldagpenge og – i et vist omfang – løn under barsel, men det kræver noget planlægning.

Friheden til barsel samt retten til barseldagpenge følger af barselloven, som er blevet ændret markant for børn født 2. august 2022 og senere. Den nye lov ligestiller forældrene med hensyn til barseldagpenge i modsætning til den tidligere barsellov, som gav moderen en større andel af barseldagpengene. Moderen har stadig ret til længere fravær fra arbejdet end faderen, men dagpengene er altså nu fordelt med lige meget til hver.

Efter de nye regler har du som far ret til fædreorlov (forstået som fravær fra arbejdet) i to uger efter fødslen, mens moderen har ret til 10 ugers orlov efter fødslen. Derefter har begge forældre ret til 32 ugers orlov/fravær. Du kan som far godt vælge at starte på den efterfølgende del af din orlov tidligere end 10 uger efter fødslen, hvilket også er nødvendigt med den orlovsmode, der er normal i de maritime overenskomster (dette er nærmere beskrevet nedenfor).

For børn født under de nye regler har forældrene efter fødslen hver især ret til 24 uger med barseldagpenge, fordelt på 11 ugers øremærket barsel med barseldagpenge samt 13 uger – også med barseldagpenge – som kan overføres til den anden forælder. Den del af de øremærkede 11 uger, som ikke holdes, bortfalder. Ved et typisk orlovsforløb, hvor moderen har en længere periode med dagpenge i forlængelse af fødslen, mens faderen først holder sin orlov senere i forløbet, slipper moderens dagpengeret op tidligere end faderens.

Hvis du er ansat på en overenskomst med Danske Rederier, har du ret til løn under en del af din orlov, men det er en forudsætning, at du pr. terminsdatoen har mindst





Foto: Colourbox

Der er sket store ændringer i barselsloven for børn født efter august i år.



ni måneders anciennitet, og at du giver rederiet besked om din kommende orlov senest fire måneder før termin. Du har ret til normal løn under to ugers fædreorlov + to ugers forældreorlov "på forskud" (typisk i forbindelse med fødslen), samt yderligere ni ugers forældreorlov, hvor du ganske vist får løn, men hvor der er en maksimumssats, som for de fleste vil være lavere end normal løn. Hvad du præcist får i løn under orloven, afhænger af hvilken overenskomst du er ansat på. Hvis du holder din maksimale orlov med løn, bruger du altså både dine 11 ugers øremærket orlov og to uger af den orlov, som ville kunne overføres til moderen.

Hvis du er ansat uden overenskomst, afhænger din ret til løn under barsel af,

hvad der står i din kontrakt. Hvis du ikke har ret til løn under barsel, kan du alligevel holde orlov på barselsdagpenge. Orloven skal i så fald varsles over for rederiet med det almindelige varsel ifølge barselsloven – dét er fire uger før termin for barsel, der holdes i de første 10 uger efter fødslen, og senest seks uger efter fødslen for den barsel, der holdes mere end 10 uger efter fødslen. Det vil under alle omstændigheder være til din fordel at give rederiet besked, så hurtigt du kan, for at dit barselsforløb bedre kan planlægges, som du gerne vil have det.

I det omfang, du får løn under barsel, er det rederiet, der modtager barselsdagpengene som tilskud/refusion af lønnen. Du vil kun selv kunne modtage barsels-

dagpengene, hvis du holder orlov ud over de perioder, hvor du har ret til løn.

Vær opmærksom på, at selve orloven først starter dagen efter fødslen. Hvis du gerne vil være med til fødslen, kan du prøve at aftale med rederiet, at dine udmønstingsperioder bliver tilrettelagt sådan, at du er hjemme i tilpas god tid før terminsdatoen.

Du sejler formodentlig under DIS, og derfor skal du være opmærksom på, at barselsdagpengene udbetales som bruttoløb, dvs. at du bliver beskattet af dem. ■

BREVKASSE

Her kan du stille spørgsmål til Lederne Søfarts sekretariat om faglige og juridiske spørgsmål.

Alle får direkte svar, og mere generelle spørgsmål bliver desuden offentliggjort her i bladet – i anonymiseret form.

Spørgsmål sendes til:
mail@ledernesofart.dk
Eller: Lederne Søfart
Vermlandsgade 65,
2300 København S

**90 år**

Skibsfører Arne Fischer
Henrichsen 19/03/33

85 år

Skibsfører Søren Martin
Danielsen 03/03/38
Overstyrmand Peter Funch 09/03/38

80 år

Ib Jørgen Pedersen 20/02/43
Skibsfører Eivind Birger Hartvig 08/03/43
Styrmænd Erik Christiansen 29/03/43
Leif Kronberg Christensen 01/04/43
Overstyrmand Kjeld Egon Jensen 12/04/43

75 år

Vagtchef Svend Mølgaard 07/02/48
Styrmænd Gert Høj Sørensen 29/02/48
Skibsfører Klaus Kristian
Kristensen 06/03/48
Skibsfører Bjørn Andreas
Boye Kromann 30/03/48
Skibsfører Erik Henning
Lundstrøm 04/04/48
Skibsfører Erik Winther 06/04/48
Skibsfører Poul Erik
Toftehøj Nielsen 15/04/48
Kaptajn Olav Steffensen Rømer 20/04/48

70 år

Skibsfører Harry Meinhard
Hansen 02/02/53
Sven Thormod Petersen 25/02/53
VTS operatør Ricko Stuhr 26/02/53
Pensionist Henning Iversen 01/03/53
Christian Martin Hansen 03/03/53
Skibsfører Poul Andersen 09/03/53
Skibsfører Jørgen Brandt 21/03/53
Skibsfører Niels Preben
Møller Jensen 31/03/53

Lars Wendelboe Hansen 04/04/53

65 år

Styrmænd Bent Marius Hede 03/02/58
Lods Anders Fink-Jensen 07/02/58
Kaptajn Kurt Andersen 09/02/58
Skibsfører Preben Kodbøl 13/02/58
Skibsfører Jens Brandt Jensen 14/02/58
Overstyrmand Lars Erik
Hjort Jeppesen 15/02/58
Havneassistent Arne
Bjerg Nielsen 20/02/58
Skibsfører Torben Norup
Sørensen 21/02/58
Lods Michael Kjær Emanuelson 24/02/58
Torben Tyge Andersen 04/03/58
Lead Towmaster Bjarne
Jørgensen 09/03/58
Lods Ivar Svane 13/03/58
Overstyrmand Per Dahl
Gadager Hansen 16/03/58
Overstyrmand Jørgen Stub
Holmegaard 26/03/58
Skibsfører Knud Erik
Østerberg Hansen 26/03/58
Kaptajn Lars Grinderslev 12/04/58
Skibsfører Kristian Johansen 13/04/58
David Mannov 17/04/58
Johannes Petersen Syvsig 29/04/58

60 år

Havneassistent Ole Thomsen 04/02/63
Skibsfører John Kristian Poulsen 14/02/63
Skibsfører Flemming Nielsen 14/02/63
Skibsfører Andy Rasmussen 01/03/63
Lods Poul Lund 11/03/63
Styrmænd Aage René 11/03/63
Lai Christensen
Skibsfører Stephan Bohn 22/03/63
Schjerbeck
Seniorkaptajn Jørgen Haar

Boutrup 06/04/63
Haveriinspektør Thomas Rekvad 10/04/63
Lods Sten Michael Lund 23/04/63

50 år

Skibsfører Kasper Riis 03/02/73
Havneassistent Morten Nygaard
Rasmussen 11/02/73
Vessel Maintenance Rasmus
Frederiksen 21/02/73
Skibsfører Mads Andrias winther
Olsen 23/02/73
Overstyrmand Gunnar F. e.
Isaksen 23/02/73
Overstyrmand Martin Revald
Christoffersen 26/02/73
Studerende Kystskipper Jakob
West Rasmussen 26/02/73
Dual senior officer Dennis
Pollow 27/02/73
Skibsfører Mads Kristoffur
Hentze 02/03/73
Havneassistent Dan Erik
Næsby Korf 13/03/73
Chief Operating Officer Jan
Sand Schanke-Jørgensen 14/03/73
Skibsfører Morten Heide 15/03/73
Skibsfører Henrik Madsen 27/03/73
Kaptajn(skibsfører) Michael
Niebuhr 21/04/73

Afdøde

Styrmænd Gunnar Skindhøj 59 år
Skibsfører Jens Steffen Løbner
Ingemann Mejdal 68 år
Skibsfører Wenzel Gommesen 95 år
Skibsfører Max Edvard Eilgaard 92 år

Æret være deres minde

Foto: Colourbox

Se tidligere numre af Lederne Søfart og foreningens nyhedsbreve for kontaktoplysninger til foreningen.

Formand/Ansvarshavende
Chefredaktør
Jens M. Sørensen
mail@ledernesofart.dk

Redaktionen

Redaktør Morten Egholm
Andersen,
Telefon 26701734
mortenegholm@outlook.dk

Journalist, Pia Elers (DJ)
piaelers@gmail.com

Journalist, Line Rømer
kontakt@lineromer.dk

Annoncer:

Redaktør Morten Egholm
Andersen,
Telefon 26701734
mortenegholm@outlook.dk

Deadline:

Fire uger før udgivelse

Layout og illustrationer:

Camilla Thyrring Ludvigsen

Tryk:

JØRN THOMSEN/ELBO A/S

Udgivelser

2023: uge 18, 27, 41, 51

Oplag:

3500 stk.

Forsidefoto:

Colourbox

Distribution:

Lederne Søfart sendes til alle medlemmers hjemme-
adresse i ind- og udland,
alle dansk disponerede skibe,
velfærdsinstitutter, sømands-
kirker, rederier og myndigheder.
Manglende levering til skibe
og manglende eller
uregelmæssig levering på
hjemmeadressen meddeles
Lederne Søfart

Citater

Artikler i Lederne Søfart kan ci-
teres med kildeangivelse jf. loven
om ophavsret. Lederne Søfarts
politik udtrykkes i lederen og
i artikler, hvoraf dette direkte
fremgår.

Samarbejde hjælper medlem

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: PIA BECK NIELSEN

Selv om juristerne hos Lederne Søfart gør et stort arbejde med at rådgive medlemmerne og kæmpe for deres rettigheder, er det ikke hver dag, de ligefrem får blomster. Men en dag i begyndelsen af december takkede et tilfreds medlem juridisk konsulent Pia Beck Nielsen med en flot buket.

Hun og Eva Tor Hansen, der er jurist i a-kassen, havde på hver deres måde kæmpet for at få medlemmets forhold på plads. Han arbejdede på et dansk-ejet skib, som sejlede under cypriotisk flag og var administreret af et managementfirma i Singapore, så det var virkelig en international sag.

Reglen er, at i sådanne tilfælde skal sociale bidrag indbetales til flagstaten – altså her Cypren. Det var imidlertid ikke sket, og medlemmet havde derfor hverken ret til sygedagpenge fra kommunen eller dagpenge fra a-kassen og havde også mistet sin ret til efterløn.

Eva Tor Hansen søgte og fik dispensation fra både Udbetaling Danmark, Kontoret for International Social Sikring og STAR – Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering – hvilket betød, at medlemmet bevarede alle sine rettigheder i det danske system.

Pia Beck Nielsen forhandlede i første omgang med managementfirmaet i Singapore. Det kom der ikke meget ud af. I stedet indledte hun en dialog med den danske ejer, og kort fortalt endte det med, at skibet skiftede til at sejle under dansk flag, og at der kom i orden i tingene i og med, at ansættelsen i sin helhed kom ind under de danske regler.

Sagen har taget flere år, og som Pia Beck Nielsen ser det, er den et eksempel på, at man kan komme langt gennem et godt samarbejde mellem organisation og a-kasse.

Eva Tor Hansen fik da også ligesom Pia Beck Hansen en velfortjent buket fra medlemmet. ■



Et godt samarbejde mellem juristerne hos Lederne Søfart og a-kassen resulterede i, at forholdene for et medlem blev bragt i orden i en rodet international sag. Han takkede med den flotte buket her til juridisk konsulent Pia Beck Nielsen og en anden til jurist Eva Tor Hansen i a-kassen.

Lederne Søfart ønsker alle læserne glædelig jul og godt nytår