

Lederne Søfart

nr. 4 | 2023



Med en samarbejds-
aftale med Servicefor-
bundet har Lederne
Søfart sat **kursen mod
rolige vande**, hvor vi
kan bruge kræfterne
på medlemmerne

Grønland vil
stramme
krydstogtregler

Ulykkerne bør
ikke kunne ske,
men ...

Mange er rigtig glade
for at sejle på danske
skibe – andre fortæller
om en bredt forankret
mobbekultur

Retten har talt
– og nej, vi fik **ikke** ret



Den nye version af foreningen bliver ikke den værste, vi har set

Da jeg skrev leder til det seneste nummer af fagbladet her, kom jeg ind på arbejdet med at beslutte, hvem vi skal arbejde sammen med fremover, og i den sammenhæng skrev jeg:

"Forhåbentligt ender det med en ny version af foreningen, der kommer til at stå knivskarpt forstået på den måde, at der er taget hånd om alt det administrative, så medlemmerne får den hjælp og støtte, de har krav på. Samtidig med at samarbejdspartnere og andre i offentligheden vil kende os som en stabil forening, hvor man har orden i pennalhuset og styr på tingene, så man er klar til at samarbejde med andre og sætte sit præg på de dagsordener, der er vigtige for søfarten".

Dette håb har jeg fortsat, og nu tror jeg faktisk, at jeg har noget at have det i. Som det har været fremme i nyhedsbreve med mere – og som I kan læse mere om længere fremme i bladet her – har bestyrelsen efter grundig research valgt at indgå et samarbejde med Serviceforbundet. Jeg er overbevist om, at dette samarbejde netop vil kunne gøre os til den nye version af os selv, som er beskrevet i citatet ovenfor.

Vi forlader Lederne, der set i bakspejlet nok ikke gav os mulighed for at være den bedst mulige fagforening for medlemmerne. Vi bliver nu igen en selvstændig fagforening, der har mulighed for at arbejde målrettet mod at forbedre medlemmernes arbejdsforhold nationalt og internationalt, hvad enten det skal ske ved forhandling, politisk interessevaretagelse, faglige voldgifter eller konflikt om nødvendigt.

Man kan sige, at vi genopstår, og jeg tror på, at vi bliver stærkere end nogensinde. Vi bliver igen Danmarks bedste talerør for ledere i søfarten og vil i endnu højere grad samarbejde med interessenter på området, herunder andre forbund, organisationer og politikere.

Vi har aftaler, overenskomster, kontakter og viden, som giver en klar identitet og varetagelse af interesser, og derigennem gør vi alle medlemmer stærkere.

Gennem Serviceforbundet bliver vi en del af FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation. Det betyder, at vi kommer til at stå fagligt stærkere, fordi vi bliver en del af den største faglige hovedorganisation.

Serviceforbundet skal løfte administrative opgaver for os som bogholderi, HR, IT og lignende og give adgang til ressourcer som advokater, socialrådgivere, kommunikation og fra dag et også adgang til strejkekassen ved lovlige konflikter. Det betyder, at vi i endnu højere grad end hidtil kan koncentrere os om vores medlemmers interesser.

Man kan sige, at vi genopstår, og jeg tror på, at vi bliver stærkere end nogensinde.

”

Vi kommer altså til at stå rigtig stærkt.

Selvfølgelig ville vi have stået endnu stærkere, hvis vi havde vundet retssagen mod Danske Rederier. Sådan skulle det imidlertid ikke gå. Retten gav os ikke ret i vores argumenter om, at Danske Rederier ikke uden videre kunne opsigse overenskomsten med os, efter at den var udløbet.

Det er ærgerligt, men jeg synes fortsat, det var rigtigt af os også at prøve at vinde overenskomsten tilbage gennem en retssag. Det lykkedes ikke, men alt andet lige er det fortsat mit håb, at der kommer det ud af vores kamp med rederierne, at vi når dertil, hvor vi anerkender og respekterer hinanden og kommer bort fra, at vi ikke taler sammen om tingene. Men når frem til en situation, hvor vi i fællesskab finder frem til løsninger på de udfordringer, søfarten står overfor og dermed løsninger, der gavner os alle sammen. I sidste ende er vi jo som ledende søfolk rederierenes repræsentanter på skibene.

Sven Thormod Petersen

Formand for Lederne Søfart





Hvorfor sker de ulykker, der ikke burde kunne ske? **Side 18**



Grønland vil stramme krydstogtregler **Side 24**



Stormfloden i oktober var hård ved mange danske erhvervshavne
Hvordan undgås noget lignende fremover? **Side 28**

En selvstændig forening i samarbejde med Serviceforbundet

Side 5

Serviceforbundet fra a til å

Side 6

Hvorfor Serviceforbundet?

Vi har spurgt de enkelte bestyrelsesmedlemmer

Side 9

Rapporten om mobning og chikane til søs kom i oktober – vi behandler emnet i tre artikler

Side 10, 14 og 16

Næstformand Barbara Weinschenk har fokus på søfolks ve og vel

Side 32

Vi holder generalforsamling 7. marts næste år

Side 37

Vores retssag er afgjort

Side 39

Nordisk netværk er nyttigt

Side 40

Skonnerten Freia er kommet godt hjem til Bornholm

Side 42

Den juridiske brevkasse

Side 45



Kære medlem

Og hvordan er stemningen så i sekretariatet her, hvor året så småt rinder mod enden? Tjah, at sige, at julefreden har sænket sig, er ikke helt rigtigt, for der er jo fortsat rigeligt med arbejdsdage tilbage af året. Men en eller anden form for fred har alligevel sænket sig, og her sigter jeg naturligvis til den fred, det har givet, at bestyrelsen har besluttet at indlede et samarbejde med Serviceforbundet.

Det betyder, at vi kan se frem til, at alt det administrative kommer til at glide – forhåbentlig gnidningsløst – efter at vi forlader Lederne Hovedorganisation næste år. Der vil være nogen, der tager sig af medlemsregistrering, IT, bogholderi og så videre. Alt det, man ikke lægger mærke til i hverdagen. Undtagen når det ikke fungerer. For så fylder det lige pludselig alt for meget.

Farvel til sårbarheden

At det basale kommer til at fungere, er noget af det, der giver trykthed for os i sekretariatet ved, at vi kommer ind i et samarbejde med Serviceforbundet. Uden et sådant samarbejde ville vi være alt for sårbare. Ja, selvfølgelig kunne vi ansætte et antal medarbejdere og købe så og så meget IT-udstyr og så og så mange IT-systemer for det beløb, vi nu skal betale til Serviceforbundet. Men nok ikke lige så mange medarbejdere, som vi nu kan trække på hos Serviceforbundet, og nok heller ikke lige så velfungerende IT-systemer, som vi nu kan benytte os af hos Serviceforbundet.

Der er jo også det med nye medarbejdere, at det tager tid, før de får erfaring nok til, at man får det fulde udbytte af dem. Og på samme måde med IT-systemer. Det er en større opgave at sætte sig ind i dem fra grunden af og få dem til at spille, som man gerne vil. Nej, så hellere en grydeklar løsning som den, vi får hos Serviceforbundet.

Her kan vi få den service, vi har brug for, uden at vi skal se dem som konkur-



renter, da de ikke er en konkurrerende fagforening, men et forbund, der yder service til fagforeninger som vores. De er der for at spille os gode, som det ville have heddet, hvis det var et håndboldhold, vi taler om. Her har vi nogen at sparre med og kan få hjælp til det, vi i dag bruger mange penge på at få eksperterne parter til at bistå os med. Eller som vi ikke kan løse i dag, fordi vi ikke er store nok til at have den nødvendige kompetence internt i huset.

Vi er godt på vej

Vi tror på, at det vil give os en helt anden ro, der gør, at vi kan koncentrere kræfterne om at tage os af jer medlemmers interesser. Der ligger jo også i aftalen med Serviceforbundet, at vi får adgang til ressourcer som advokater, socialrådgivere, kommunikation og lignende. Som medlemmer kan I altså få juridisk hjælp og hjælp fra socialrådgivere, der vil være mindst lige så god som den hjælp, I har kunnet få hos Lederne. Og det har ligget os meget på sinde at sikre dette, da vi ved, hvor stor betydning det kan have for den enkelte.

Så alt i alt er vi overbeviste om, at vi er landet et godt at sted, og at vi går en fremtid i møde, hvor vi kan være den knivskarpe fagforening for jer medlemmer, som I har krav på, og som vi altid har haft ambitioner om at være.

Rapport og retssag

Arbejdet med at finde en god løsning for foreningen efter bruddet med Lederne, er ikke det eneste, der har fyldt de seneste måneder. To andre begivenheder har også sat præg på kalenderen.

Den ene er, at rapporten om mobning og chikane i den danske handelsflåde langt om længe er blevet udsendt. Som bekendt har vi gennem en årrække kæmpet for at få lavet en undersøgelse som den, der ligger til grund for rapporten, og nu har vi så fået dokumentation for, at der er et problem, branchen er nødt til at tage sig af. Vi deltager i arbejdet med at finde løsninger på problemet og kan kun håbe på, der vil være en fælles vilje til at nå frem til løsninger, der for alvor vil kunne medvirke til, at vi får et bedre arbejdsmiljø til søs.

Begivenhed nummer to er, at vi som bekendt har fået en afgørelse på retssagen mod Danske Rederier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne. Og som sikkert også bekendt gik afgørelsen ikke vores vej. Det er bundhamrende ærgerligt, men vi respekterer naturligvis rettens afgørelse og må arbejde videre derfra. Det vil vi derfor gøre med fortsat fokus på medlemmernes interesser. Og altså nu med Serviceforbundet som ny samarbejdspartner.

Tak for året, der er gået og glædelig jul og godt nytår til dig og din familie. ■



En selvstændig forening i samarbejde med Serviceforbundet

På den ekstraordinære generalforsamling i slutningen af september, hvor der blev afholdt en vejledende afstemning om en fremtidig samarbejdspartner for foreningen, var der stort set stemmelighed mellem BLJ og Serviceforbundet, mens en stor del af medlemmerne undlod at stemme på en af de to muligheder.

Vi i bestyrelsen tog det som et signal om, at vi skulle tilbage og arbejde videre for at afklare, hvor foreningen ville stå bedst, og også inddrage andre muligheder. Vi har derfor haft nye samtaler med både BLJ og Serviceforbundet, hvor vi er kommet dybere ned i, hvordan det vil være at samarbejde med de to organisationer, og som en tredje mulighed har vi haft samtaler med 3F. På den baggrund har en enig bestyrelse truffet beslutning om, at vi indleder et samarbejde med Serviceforbundet.

Hvis vi kort skal sammenfatte vores begrundelse for, at Serviceforbundet er den rette samarbejdspartner for os på nuværende tidspunkt, kan det gøres i nedenstående punkter:

- Vi får adgang til landsdækkende faciliteter, som vil sikre os gode logistiske muligheder for at komme ud til jer medlemmer i hele landet.
- Lederne Søfart – eller Søfartens Ledere, som vi foreslår, at vi går tilbage at hedde (men det er en anden snak, vi ikke behøver tage nu) – forbliver selvstændig, juridisk og økonomisk ansvarlig og bibeholder sin nuværende demokratiske struktur.
- Vi forbliver en selvstændig aftalepart og ejer vores egne overenskomster
- Aftalen mellem Serviceforbundet og Lederne Søfart indeholder en gensidig forpligtelse til at evaluere aftalen efter behov, og vi kan derigennem håndtere eventuelle nye forhold, når og hvis de opstår.
- Vores sekretariat fortsætter som hidtil, og ved dette samarbejde kan vi samle vores kræfter om at varetage jeres interesser som medlemmer og styrke den direkte, daglige og løbende dialog med medlemmerne.

Serviceforbundet er med i CO-Søfart, og vi har fået tilbud om at deltage i dette samarbejde. Det har vi dog i første omgang valgt at takke nej til, men tilbudet står åbent, hvis vi senere finder, at det vil være en god idé.

Vi tror på, at vi går en god fremtid i møde i samarbejdet med Serviceforbundet, men naturligvis har det også spillet ind i vores overvejelser, at vi ikke finder, at andre muligheder er attraktive.

At stå alene uden at kunne trække på hjælp fra andre hænger ikke sammen økonomisk. Tilsvarende vurderer vi i bestyrelsen, at et samarbejde med 3F vil blive for dyrt. Et samarbejde med BLJ giver ikke de samme muligheder som et samarbejde med Serviceforbundet, og her var også en prøveperiode på et halvt år. Det vurderer vi vil skabe for megen uro, og i den situation vi er i, har vi tværtimod brug for at få lidt mere ro, så vi kan koncentrere os om arbejdet for medlemmerne. Endelig har det været fremme, at et samarbejde med Maskinmestrene kunne være en mulighed. Vi har imidlertid tidligere forsøgt at få et sådant samarbejde i gang, men Maskinmestrene ønskede i stedet at samarbejde med Metal Maritime. Desuden har Maskinmestrene kun ca. 10 procent søfarende medlemmer, mens resten arbejder i land.

Alt i alt finder vi således, at et samarbejde med Serviceforbundet er det bedste for os og har truffet beslutning herom på baggrund af den unikke situation, vi står i, hvor vi er tvunget ud i at finde en ny administrativ løsning.

Vi har valgt at træffe beslutningen uden at sende den til urafstemning, da der ikke er tale om en sammenslutning med en anden forening, men kun et samarbejde.

Foreningen ophører således ikke med at eksistere, men forbliver som nævnt ovenfor selvstændig, juridisk og økonomisk ansvarlig. Vi ejer fortsat vores overenskomster og formue og kan træde ud af samarbejdet med Serviceforbundet på et senere tidspunkt, hvis vi skulle ønske dette.

Da Lederne Søfart ikke længere kan indgå i Lederne, vil der på generalforsamlingen, som bliver afholdt 7. marts næste år, blive fremlagt vedtægtsændringer til afstemning, der er tilpasset den nye selvstændige situation, som foreningen vil befinde sig i til næste år.

Bestyrelsen

SERVICEFORBUNDET

FRA A TIL Å

Hvad kommer et samarbejde med Serviceforbundet til at betyde for Lederne Søfart? Det vil vi gennemgå her, og for at få så mange aspekter med som muligt vil vi gøre det fra a til å.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN



A står for **A-kasse**. Serviceforbundet arbejder sammen med Min A-kasse, hvor Ledernes Hovedorganisation arbejder sammen med Ledernes A-kasse. Det står medlemmerne frit for, om de vil være medlem af Min A-kasse.



B står for **bestyrelse**. Vores bestyrelse i Lederne Søfart fortsætter uanfægtet deres arbejde ved et samarbejde med Serviceforbundet. Hovedbestyrelsen i Serviceforbundet består af repræsentanter fra de fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, samt forbundsformand og næstformand. For de første 1.250 medlemmer en fagforening har, får den et medlem af hovedbestyrelsen og derefter et hovedbestyrelsesmedlem mere for hver 750 medlemmer.



C står for **Co-Søfart**, der er et kartel, som i sin tid blev startet af Metal Maritime, og som Serviceforbundet er medlem af. Serviceforbundet har en plads i bestyrelsen for CO-Søfart, og ved et samarbejde med Serviceforbundet kan vi vælge, om vi vil være med i samarbejdet med CO-Søfart eller ej. I første omgang har bestyrelsen besluttet at vælge dette samarbejde fra.



D står for **dygtig administration**. Det er det, vi først og fremmest får ved at samarbejde med Serviceforbundet. Siden Serviceforbundet blev dannet i 1911, har det arbejdet på at hjælpe fagforeninger, der ikke selv er store nok til at opretholde en tilstrækkelig stærk administration, med at have den administration, de ønsker.



E står for **enstemmighed**. Det er en enig bestyrelse, der står bag beslutningen om, at Lederne Søfart indleder et samarbejde med Serviceforbundet.



F står for **FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation**, som Serviceforbundet er medlem af. Det betyder, at i og med at Lederne Søfart indgår et samarbejde med Serviceforbundet, bliver vi også en del af FH. I kraft af det samlede antal medlemmer, Serviceforbundet har, har det en plads i forretningsudvalget i FH, der ofte kaldes fagbevægelsens mest magtfulde organ.

F kunne også have stået for **forretningsudvalget** i Serviceforbundet, der består af et hovedbestyrelsesmedlem fra de seks største fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet. Gennem samarbejdet med Serviceforbundet vil Lederne Søfart i kraft af vores størrelse få en af de seks pladser i forretningsudvalget.

G står for **generalforsamling**. Ved et samarbejde med Serviceforbundet vil det fortsat være vores årlige generalforsamling, der er vores højeste myndighed. Serviceforbundet holder ikke generalforsamling, men kongres hvert 4. år. Den næste bliver holdt i 2025.

G kunne også stå for **grænsedragning**. Når en fagforening bliver en del af FH, vil den være beskyttet af FH's vedtægter for eksempel omkring grænsedragning i forhold til andre foreninger.



H står for **hjælp til den enkelte**. Det er vigtigt for medlemmerne, at de kan få hjælp i situationer, hvor det er nødvendigt, og Serviceforbundet har to socialrådgivere og et antal advokater ansat, foruden at man har andre advokater tilknyttet.



I står for **IT**. Noget af det vigtigste for en fagforening i dag er, at IT-systemerne virker, og ved et samarbejde med Serviceforbundet vil vi blive koblet op på deres fælles IT-system.



J står for **juridisk rådgivning**. Jævnfør hvad vi har skrevet under H om vigtigheden af, at den enkelte kan få hjælp, når det er nødvendigt, kan medlemmerne også få juridisk hjælp i Serviceforbundet. For eksempel hvis man er på individuel kontrakt. Det kan enten være af de jurister, der er ansat i forbundet, hos de tilknyttede advokater eller af eksterne advokater med det ønskede speciale.



K står for **konflikt**. Fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, bestemmer selv, om de vil gå i konflikt, for eksempel i forbindelse med en overenskomstforhandling. Hvis de vil have politisk støtte af forbundet, og medlemmerne skal have konfliktstøtte fra den fælles strejkekasse, skal forretningsudvalget dog tjekke, at konflikten er lovlig, for i så fald hæfter Serviceforbundet for en eventuel bod pålagt af Arbejdsretten, hvis konflikten er ulovlig, og de bøder kan være meget alvorlige. Hvis konflikten er lovlig, vil Serviceforbundet eventuelt kunne koordinere sympatikonflikter med andre forbund i FH.



L står for **lodsforeninger**. Når Lederne Søfart begynder at samarbejde med Serviceforbundet, vil begge de eksisterende lodsforeninger samarbejde med Serviceforbundet. Det behøver der ikke være noget problem i. Måske vil det ovenikøbet kunne føre til, at man finder ud af noget konstruktivt.



M står for **medlemmerne**. Dem som det hele drejer sig om. Bestyrelsen er overbevist om, at det vil være det bedste for medlemmerne, at vi samarbejder med Serviceforbundet. Der er i øjeblikket 15 fagforeninger med tilsammen ca. 18.500 medlemmer, der er en del af Serviceforbundet.



N står for **Navigatørernes Hus**. Det ejes af Fonden Navigatørernes Hus, som bestyres af Lederne Søfart, men er en selvstændig fond, og derfor får et samarbejde med Serviceforbundet ikke nogen betydning for ejerskabet af Navigatørernes Hus.



O står for **overenskomster**. Fagforeningerne, der samarbejder med Serviceforbundet, ejer deres egne overenskomster. Formelt står der i Serviceforbundets vedtægter, at overenskomster skal godkendes af Serviceforbundet, men forbundets nuværende formand John Nielsen fortæller, at siden han blev forbundsformand i 2017 har ingen af de overenskomster, der er blevet indgået, været til godkendelse i hovedbestyrelsen.



P står for **påvirkning af politikere**. Med et samlet medlemstal på 18.500 og en plads i FH's indflydelsesrige forretningsudvalg giver det øget mulighed for at påvirke politikerne og få indflydelse i offentligheden at samarbejde med Serviceforbundet, end hvis man står alene.



**Q**

står for **Q/A eller spørgsmål og svar, som det hedder på dansk**, og hvis du som medlem har spørgsmål i forbindelse med samarbejdet med Serviceforbundet, er du meget velkommen til at kontakte sekretariatet. Eventuelt kan du finde svar på dine spørgsmål på hjemmesiden soefartensledere.dk, der er oprettet i samarbejde mellem Serviceforbundet og os for at give yderligere oplysninger om samarbejdet med Serviceforbundet.

R

står for **ressourcer**. Ved at samarbejde med de andre fagforeninger, der er med i Serviceforbundet, kan en fagforening som vores opnå nogle stordriftsfordele, der gør, at vi kan bruge flere af vores ressourcer på at hjælpe medlemmerne.

S

står for **strejkekasse**. Serviceforbundet har en fælles strejkekasse, som alle de fagforeninger, der er en del af forbundet, har adgang til. Den betaler man naturligvis til, og hvis man melder sig ud af Serviceforbundet på et tidspunkt, får man ikke det med sig, som man har betalt til strejkekassen.

S kunne også have stået for **suverænitet**, for en vigtig ting ved Serviceforbundet er, at de enkelte fagforeninger er suveræne i forhold til hinanden. De lever hver deres liv og blander sig ikke i, hvad de andre gør.

For den sags skyld kunne **S** også have stået for **solidaritet**, for selv om de enkelte fagforeninger er suveræne, støtter de hinanden.

T

står for **tilfælles**. Det præger ikke de fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, at de har meget tilfælles. Andet end de gerne vil have en stærk administration og den indflydelse, det giver at være mange sammen.

U

står for **udmeldelse**. En fagforening kan efter særlige afstemningsregler melde sig ud af Serviceforbundet med to års varsel til en 1. januar.

V

står for **værdi**, nemlig den værdi, det giver de enkelte fagforeninger i Serviceforbundet, at de arbejder sammen.

V kunne også have stået for **Valby**, hvor Serviceforbundet holder til, og hvor vi får kontorer ved samarbejdet med Serviceforbundet.

X

står for **X'et i ligningen – det store ukendte**. I dette tilfælde, hvad vi skulle have gjort, hvis vi ikke havde valgt at begynde at samarbejde med Serviceforbundet. Bestyrelsen synes, den har afsøgt alle muligheder for, hvem det vil være fornuftigt at samarbejde med, når vi ikke længere er en del af Lederne, og hvis det ikke skulle være Serviceforbundet, ville vi være slået tilbage til start. Med den ekstra hage, at det ville haste voldsomt med at finde en fremtidig samarbejdspartner.

Y

står for **ydelser fra det offentlige**. Det kan være vigtigt at få, hvis man for eksempel bliver syg eller får en arbejdsskade, og her kan socialrådgiverne i Serviceforbundet hjælpe.

Z

står for **z-z-z**, som er den måde, det blev angivet, at nogen sover i vores barndoms Anders And-blade og andre tegneserier, og det er netop for ikke at sove i timen, at bestyrelsen mener, den bedste løsning for Lederne Søfart er at samarbejde med Serviceforbundet fremover. Det er rettidig omhu, som man ville have sagt i et velkendt rederi.

Æ

står for **ændringer**, for selvfølgelig vil det betyde ændringer at samarbejde med Serviceforbundet. Og så alligevel ikke. Ved et samarbejde med Serviceforbundet vil vi stort set kunne fortsætte det daglige arbejde med at hjælpe medlemmerne, som vi gør i dag. Blot med nogen til at hjælpe os med administration og it med mere.



står for **øst og vest**. De fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, kommer ikke fra bestemte områder eller bestemte brancher, men arbejder i øst og vest.

A

står for **Århus og Ålborg**, og ja, vi ved godt, det er lidt af en tilsnigelse, idet mange mener, det er mest rigtigt at stave de to byer med aa, men det er bare for at sige, at Serviceforbundet ud over at holde til i Valby har regionskontorer i Aarhus, Ålborg og Fredericia.



HVORFOR SERVICEFORBUNDET? - VI HAR SPURGT BESTYRELSEN

Som det fremgår af artiklerne på de foregående sider, er det en enig bestyrelse, der står bag at indgå samarbejdet med Serviceforbundet. Vi har bedt om en kort, fyndig udtalelse fra hvert af bestyrelsesmedlemmerne om, hvorfor de hver især mener, at det er den rigtige løsning for foreningen. Her er, hvad de svarede.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN



*Hvorfor Serviceforbundet?
Fordi Serviceforbundet kan
levere den bedste løsning i
forhold til service for vores
medlemmer og sikre os det
bedste netværk”*

- Henning Andersen



*Vi skal vælge serviceforbundet,
fordi dér hvor vi er nu, er det
dem, der kan give os den bedste
løsning for medlemmerne”*

- Per Dybro

*”Hvorfor Serviceforbundet?
Simpelthen fordi lige nu har vi
brug for stabilitet. Det kan Ser-
viceforbundet tilbyde os, så vi
kan fokusere på medlemmer-
ne” - Oliver Meyer Nielsen*



*Hvorfor Serviceforbundet?
Fordi Serviceforbundet er
den forening, der leverer,
hvad vi efterspørger på
flest parametre”*

- Preben Zimmer

*”Serviceforbundet er all in-
clusive. Det giver os drifts-
sikkerhed og selvstændig-
hed. Serviceforbundet er til
for at spille os bedre – de er
der ikke for at sluge vores
medlemmer”*

- Barbara Weinschenck



Jeg mener, vores bedste mulighed for at være en stærk forening i fremtiden ligger som en forening under Serviceforbundet, da de bedst vil kunne hjælpe os med alle de administrative opgaver til den bedste pris. Jeg mener også, at Serviceforbundet er den sikreste samarbejdspartner af de tre muligheder, vi havde”

- Andreas Forsberg Nielsen

”Serviceforbundet er for mig den rette samarbejdspartner. Vi får en stemme i FH til at sætte faggrænserne og kan få indflydelse i Co-Sea kartellet. Desuden får vi adgang til en betydelig strejkefond fra dag ét; men bevarer vores selvstændighed og egen økonomi. Serviceforbundet er agilt, og vi kan fungere dér med det nuværende sekretariat. Kollektiv handling kræver mere, end vi kan klare selv. Serviceforbundet har en lang historie, der går tilbage til 1911. Tidligere hed det Dansk Funktionærforbund, som for mig egentlig siger mere end navnet Serviceforbundet. Vi er søens funktionærer og ledere”

- Sven Thormod Petersen



Søfartens Ledere skal samarbejde med Serviceforbundet administrativt og juridisk, stadig som en selvstændig fagforening, fordi Serviceforbundet umiddelbart er i stand til at allokere de ressourcer, vi som forening har brug for i forbindelse med, at vi forlader Ledernes Hovedorganisation. Vi er totalt selvstændige og beholder vores overenskomster, som de er i dag, samt retten til at forhandle disse fremadrettet. Bogholderiet og juridisk rådgivning til vore medlemmer, sagsbehandling og arbejdsskade varetages umiddelbart fra dag ét af fagligt kompetente medarbejdere i Serviceforbundet” - Niels Bergkvist Hansen

NB! Af bestyrelsens 10 medlemmer er det desværre ikke lykkedes at få en udtalelse fra Carsten Mogensen og Thomas Strange inden redaktionens deadline.



Den nyligt udsendte rapport om mobning og chikane blandt søfartende på danske skibe tegner på mange måder et dystert billede af arbejdsforholdene i den danske handelsflåde.

Mange er rigtig glade for at sejle på danske skibe – andre fortæller om en bredt forankret mobbekultur

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: IVAR SVANE

I oktober kom forskningsrapporten, der er lavet på baggrund af den undersøgelse af omfanget af mobning og chikane på danske skibe, som erhvervsministeren har bedt om at få gennemført. Lederne Søfart var de første og i lang tid de eneste, der talte for, at der skulle gøres noget ved krænkelser til søs. At undersøgelsen er blevet gennemført, kan således ses som en foreløbig kulmination på foreningens arbejde for at sætte emnet på dagsordenen.





Mange giver i rapporten om mobning og chikane udtryk for, at de er rigtig glade for at arbejde i dansk søfart.



”Rapporten med undersøgelsens resultater er vigtig, fordi den sætter fokus på arbejdsmiljøet til søs – for både mænd og kvinder – og hvor vigtigt det er, at alle inden for branchen lærer at håndtere de ofte vanskelige situationer, der kan opstå, og hvordan der kastes lys på problemstillinger, der ofte ties bort, fordi de er vanskelige at tale om”, siger Helle Andsbjerg, direktør for Lederne Søfart i en kommentar til rapporten.

”Nu er der fakta, der bekræfter, at vi har et problem”, fortsætter hun, og hvis man dykker ned i sammenfatningen af rapportens resultater, må man uvægerligt give hende ret.

”I spørgeskemaet afrapporteres et betydeligt antal tilfælde af mobning, chikane, uønsket seksuel opmærksomhed, trusler om vold og reel fysisk vold”, hedder det i rapporten, der er lavet af Center for Maritim Sundhed og Samfund på Syddansk Universitet.

På den baggrund er det ikke underligt, at hun fastslår:

”Det kan ikke være rigtigt, at der i 2023 skal herske sådanne tilstande ombord på danske skibe”.

Ikke et spørgsmål om enkeltpersoner eller enkelte rederier

Det hedder videre i rapporten, at: ”Det samlede antal rapporterede tilfælde af trusler om vold, mobning og chikane har et omfang, der gør det usandsynligt, at der er tale om enkeltindivider, enkeltrederier eller enkeltsegmenter i branchen”.

Det går på den kvantitative del af rapporten – de spørgeskemaer, som er blevet besvaret af mere end 20 procent af de sejlende på de danske skibe. Den kvantitative del er blevet suppleret af en kvalitativ del baseret på en række dybdeinterviews med enkeltpersoner, og om denne del af undersøgelsen hedder det: ”I overensstemmelse med det samlede omfang, som beskrives i de kvantitative resultater, beretter de kvalitative resultater om en bredt forankret mobbekultur, der har en negativ indvirkning på en del søfarendes mentale helbred”.

Dømt ud fra dette er det altså ikke et spørgsmål om, hvad enkeltpersoner gør, eller hvad der sker i enkelte rederier eller enkelte dele af søfarten. Det handler om ”en bredt forankret mobbekultur”. Den er svær at have med at gøre, og det er da også

derfor, at Helle Andsbjerg, når hun bliver spurgt om hvad der kan gøres, og hvem der skal gøre noget ved det, peger på, at det er myndigheder, rederier og de sejlende i forening.

”Vi skal have fat i både top og bund, og det er ikke noget, der klares på en formiddag. Vi taler om en holdningsændring, og den slags tager tid”, siger hun.

Det skal nævnes, at det understreges i rapporten, at der er mange både blandt dem, der har svaret på spørgeskemaerne, og blandt dem, der har deltaget i de dybtgående interviews, som siger, at de er rigtig glade for at sejle på de danske skibe, og at et betydeligt antal giver udtryk for tilfredshed med arbejdsmiljøet.

Det skal sammenholdes med de mange, der påpeger, at faktorer som de sociale relationer i besætningen og ledelse er faktorer, som bidrager til forekomsten af mobning, chikane og uønsket seksuel opmærksomhed på skibene. ■



Pssst! ...Hvordan går det med din pensionsopsparing?

Vi giver dig hurtigt overblik over
din opsparing, dit afkast og dine
forsikringer på mitpfa.dk

PFA

Har jeg ikke hørt om det før? Jo, og dengang lærte jeg, at jeg skulle sige fra, for det er over alles grænser.

Nogenlunde sådan håber rektor for Marstal Navigationsskole, Helle Bak Poulsen, at unge søfolk, der har været igennem undervisningsmaterialet "Sæt kursen. Undervisningsmateriale om køn og kommunikation i søfarten", vil reagere, hvis de oplever eksempler i stil med dem, der er med i materialet. På den måde håber hun, at materialet kan give dem et værktøj til at håndtere situationer med mobning og chikane, de risikerer at komme ud for, når de er ude at sejle. Hun var projektleder for arbejdet med at udvikle materialet.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: IVAR SVANE OG PRIVATFOTO

Undervisningsmaterialet "Sæt kursen" er udviklet for de maritime uddannelser for at gøre de studerende klogere på spørgsmål om magt og grænser til søs. Det er et eksempel på, hvordan man kan arbejde på at sikre et bedre arbejdsmiljø til søs ved at gøre nye generationer af søfarende mere bevidste om mobning og chikane. Som leder af projektet med at udarbejde materialet var Helle Bak Poulsen, der er rektor for Marstal Navigationsskole, dybt involveret i de mange diskussioner om, hvordan materialet skulle udformes, og hun er glad for, at materialet kan bruges i arbejdsmiljøundervisningen på skolen.

Men mener også, at man ville kunne gøre ting anderledes, hvis man skulle udvikle det i dag.

"Nogle synes, eksemplerne i materialet er alt for grove i forhold til, hvordan virkeligheden er ude på skibene. Andre synes, det er alt for pussenusset, så måske har vi ramt en meget god balance med materialet. Men det betyder ikke, at vi ikke ville kunne udbygge det med nye eksempler, hvis vi skulle lave en ny version i dag", siger hun.

I materialet præsenteres eleverne for en række cases med eksempler på situationer med mobning og chikane med og

uden seksuelle undertoner, som man kan komme ud for, når man er ude at sejle. På baggrund af de forskellige cases lægges op til diskussion mellem elever og studerende, og tanken er, at det kan være en måde at komme til at tale om følsomme emner, uden at det bliver for personligt og for eksempel tager udgangspunkt i én, der sidder med en traumatisk oplevelse.

Noget burde gøres

Materialet blev udviklet i 2021 og 2022, da man stadig diskuterede, om der skulle laves en undersøgelse om, hvordan det stod til med chikane og mobning i dansk søfart.

"Mens nogle pressede på for at få lavet en undersøgelse, mente andre, at det var bedre, at vi gik i gang med at gøre noget for at afhjælpe problemet, for alle havde jo en fornemmelse af, at vi havde et betydeligt problem med arbejdsmiljøet til søs, selv om man ikke ville sige det højt. Det

Rektor for Marstal Navigationsskole, Helle Bak Poulsen, håber, at uddannelsesmateriale som det, hun har været med til at lave om køn og kommunikation, spiller en rolle, så der i fremtiden vil være en øget bevidsthed – både blandt ledere og almindelige medarbejdere – om, hvordan man undgår mobning og chikane på skibene, og hvad man gør, hvis man overværer, at det forekommer.





Efterhånden som lederne på de danske handelsskibe bliver bedre uddannet i at forebygge mobning og chikane, vil vi forhåbentlig se, at problemet bliver mindre.

handlede helt banalt om om, at vi skulle kunne tiltrække flere til faget – også kvinder. Så spørgsmålet var, om vi skulle vente på en undersøgelse, eller om vi skulle gå i gang med at gøre noget. Og efter at innovationsbureauet Is it a bird på vegne af Uddannelses- og Forskningsministeriet havde lavet et etnografisk studie på nogle af de maritime uddannelsesinstitutioner af, hvorfor det var svært at tiltrække kvinder til de maritime uddannelser, gav samme ministerie de maritime uddannelsesinstitutioner mulighed for at lave undervisningsmateriale, der beskæftigede sig med emnet og skubbede til fastlåste kulturer og adfærdsmønstre, herunder opfattelsen af, hvad det ville sige at være en sømand, og om kvinder og minoriteter generelt”, fortæller Helle Bak Poulsen.

Et sidespor, man fulgte omkring det med at styrke rekrutteringen til søfarten, var, at man også diskuterede, hvordan man i samarbejde med World Careers kunne forbedre kendskabet blandt folkeskoleelever til, hvordan det er at arbejde til søs. Man talte om, at det var vigtigt, at Danmark i lige så høj grad blev opfattet som en søfartsnation som et landbrugsland. Det kunne for eksempel være ved, at man fik nogle eksempler ind i matematikundervisningen, så eleverne ikke kun skulle have regnestykker, der handlede om, hvor meget man fik ud af dyrke en mark, men også om, hvor langt et skib kunne sejle inden for et bestemt tidsrum. Den del blev dog aldrig gennemført.

Tæt samarbejde om casene

Med hensyn til arbejdet med materialet om chikane og mobning var der mange tanker fremme, og på indledende møder mellem repræsentanter fra alle uddannelsesinstitutionerne og erhvervet blev

der enighed om, at det var en god idé at få eksterne konsulenter med på opgaven. Derfor spurgte man videnscentret Kvinfor, om de kunne hjælpe, da de er vant til at arbejde med problemstillinger om køn og ligestilling.

Herfra fandt de frem til de cases, der er med i materialet. De talte med de informanter, der har fortalt dem om casene, og de har gjort et stort arbejde ud af at sikre sig, at casene er baseret på virkelige hændelser.

Helle Bak Poulsen arbejdede tæt sammen med dem om præsentationen af casene. Ikke sådan at forstå, at hun lavede om på noget i casene, men på den måde, at hun var med til at sikre, at de søfartsfagligt blev præsenteret på den rigtige måde, så det ikke skar i øjnene på søfolk.

Det indledende materiale og metoden blev præsenteret på en ny workshop, hvor der også var studerende til stede, og de gav udtryk for, at de godt kunne lide at arbejde med cases på den måde, der blev lagt op til i materialet.

Overvældende

Helle Bak Poulsen samarbejdede forsat med den konsulent, der lavede materialet. Mens de sad og arbejdede med det i december 2021, blev der fremlagt en undersøgelse fra erhvervsnetværket WIS-Denmark (Women in shipping). Den var baseret på svar fra 180 kvinder i shippingbranchen og viste blandt andet, at 28 procent af dem havde følt sig udsat for seksuel chikane inden for en periode på fem år.

”Det var vildere, end vi troede, og åbnede for helt nye aspekter ved det at arbejde i branchen. Vi havde slet ikke tænkt, at der også var problemer for dem, der arbejdede på shippingkontorerne”, siger Helle Bak Poulsen.

Arbejdet med undervisningsmaterialet skred fremad, og en testversion blev sendt til alle maritime uddannelsesinstitutioner. På baggrund af de tilbagemeldinger, de fik, lavede de en færdig version, og den indgår i dag som en del af arbejdsmiljøundervisningen på Marstal Navigations-skole.

Uddannelse, uddannelse og uddannelse

Nu er den store forskningsrapport om mobning og chikane i den danske handelsflåde så kommet, og om den siger hun:

”For mig var det en blandet oplevelse, da rapporten kom. Vi vidste godt, at problemet var der, men jeg havde håbet, at omfanget var knap så stort.

Hun er ikke den, der har den store forkromede løsning på, hvad vi gør ved problemet, men siger dog:

”Det bliver nævnt i rapporten, at ledelse er en vigtig faktor, og jeg tror da også, det spiller ind, at søfarten er så hierarkisk opbygget, som den er med officerer og menige og en ledelse på nogle af skibene, der er næsten enevældig. Jeg tror dog ikke, man kan reformere det hele. Der er nødt til at være et hierarki. Man kan jo ikke gøre det til en social beslutning, om man skal dreje til den ene eller den anden side, før man støder ind i et andet skib”.

”På den anden side tror jeg, det er vigtigt, at lederne bliver bedre uddannet i det at være ledere, og det er noget af det, vi arbejder meget med på skolerne. På navigatøruddannelserne er der i dag mange ledelsesfag, og jeg håber, at det kommer til at virke, så vi i fremtiden ser ledere på skibene, der blandt andet er klædt bedre på både til at forebygge mobning og chikane og at håndtere det, når det sker”, fortæller hun. ■

Glem alt det der med sir – hvad hedder du? Det skal jeg prøve at huske

I forskningsrapporten om mobning og chikane i den danske handelsflåde bliver det fremhævet, at to faktorer i arbejdsmiljøet især bidrager til forekomsten af mobning, chikane og uønsket seksuel opmærksomhed. Den ene er karakteren af de sociale relationer i besætningen. Den anden er ledelse. Det fremhæves i rapporten, at ”ledelse er en faktor, der nævnes i næsten enhver sammenhæng, og der er bred enighed om, at der er behov for at klæde ledere bedre på til at forebygge mobning, chikane og uønsket seksuel opmærksomhed”. For at høre mere om, hvad ledelse betyder for arbejdsmiljøet til søs, har vi talt med Niels Bergkvist Hansen, der er skibsfører hos Torm.

Niels Bergkvist Hansen, skibsfører hos Torm, mener, at selvfølgelig er det nødvendigt med et hierarki ombord på skibene, men gennem åben ledelse tilstræber han, at alle ombord har en forståelse for, at de arbejder sammen om at løse opgaverne. Det betyder meget for arbejdsmiljøet ombord og i sidste ende også for, om der foregår mobning og chikane.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: PRIVATFOTO



”Der bliver mere og mere fokus på ledelsen ombord på danskflagede skibe. Mit indtryk er dog, at vi ikke er nået så langt, som vi gerne skulle, og at vi stadig halter en del bagud”, siger Niels Bergkvist Hansen, skibsfører hos Torm og med i bestyrelsen for Lederne Søfart.

”På uddannelsen til skibsofficer er der mange ledelsesfag i dag, og når man kommer ud at sejle og får større og større ansvar, bliver man også tilbudt mange ledelseskurser. I sidste ende er det dog op til den enkelte kaptajn at føre den gode ledelse ud i livet”, fortsætter han.

Åben ledelsesform

Selv prøver han at praktisere en meget åben ledelsesform.

”Når jeg for eksempel starter på en ny sejlads og møder min nye besætning, er det ofte mennesker fra en anden kultur, hvor man har et andet forhold til ledelse og autoriteter, så det er noget med yes, sir

og no, sir. Men jeg plejer at fortælle dem, hvad jeg hedder, og siger, at de skal glemme det der med sir og spørger, hvad de selv hedder og lover dem, at jeg vil prøve at huske det. På den måde søger jeg at bryde barrieren mellem os ned”, fortæller han.

Det gør han, fordi han langt hen ad vejen gerne vil gøre det at sejle skibet til et teamwork, der bygger på dialog mellem dem, der er ombord.

”Hvis vi officerer lytter til de øvrige medarbejdere og respekterer, når de kommer med en god idé, føler de, at de bliver taget alvorligt, og det giver dem en forståelse for, at det virkelig er et teamwork at få det hele til at fungere ombord. Og en ting er, at opgaverne bliver bedre løst på den måde. En anden er, at jeg oplever, at det betyder meget for stemningen ombord og dermed også medvirker til at undgå ting som mobning og chikane”, siger han.

Frygt og usikkerhed

Han mener, at søfarten generelt er meget præget af hierarki, og at det kan give frygt og usikkerhed, hvilket igen kan give sig udslag i et dårligt arbejdsmiljø og dermed i ubehagelige episoder.

”Tag for eksempel det med, at yngre officerer skal have en udtalelse fra skibsføreren, hver gang de afslutter en sejlads. En dårlig udtalelse kan følge dem mange år frem i tiden, og der er derfor stor nervøsitet for, hvordan udtalelsen bliver”, påpeger han.

Han er med på, at der er situationer, hvor det er nødvendigt, at der er et hierarki ombord, men sætter spørgsmålstegn ved, om hierarkiet behøver gennemsyre hele forholdet mellem sømændene ombord på skibene på den måde, som det gør mange steder i dag. ■

Vidste du ...

... at forsikringspakken
hos TJM Forsikring
er Bedst i test?



Scan QR-koden, eller læs mere på
tjm-forsikring.dk/ledernesoeefart



Sammenhold
betaler sig

De seneste måneder har vi igen hørt om alvorlige ulykker med kollision og grundstødning i farvande ikke så langt fra Danmark. En kollision sydvest for Helgoland mellem bulkcarrieren Polesie og det mindre tørlastskib Verity har været meget omtalt, og det samme gælder grundstødningen af den svenske færge Marco Polo i Sydsverige. Den første ulykke resulterede på tragisk vis i, at ud af Veritys samlede besætning på syv omkom fem, mens to overlevede. Ved den anden ulykke skete der olieudslip, men heldigvis kun materiel skade.

Alle er enige om, at ulykker som de nævnte ikke bør kunne ske, men alligevel sker de. Vi har talt med to erfarne kaptajner og undersøgelseschefen for Den Maritime Havarikommission om, hvorfor ulykkerne sker, og om der kan gøres andet, end der allerede er gjort, for at undgå, at lignende ulykker sker i fremtiden.



Ulykkerne bør ikke kunne ske, men ...

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: IVAR SVANE OG PRIVATFOTO

”Den fornemste opgave på en søvagt er at sørge for, at der ikke sker kollision med andre skibe, eller at skibet ikke støder på grund. Man har ét job, som det hedder med et moderne udtryk. Og det er det job, man skal sørge for, bliver gjort forsvarligt”, siger Sven Thormod Petersen, formand for Lederne Søfart og sejlede og kaptajn gennem en menneskealder.

”De første år, jeg sejlede, holdt vi udkig ved at se ud ad vinduerne. De radarer, vi havde dengang, skulle helst ikke stå tændt hele tiden, og reglen var derfor, at vi holdt skarpt udkig, og kun hvis vi blev i tvivl om noget, tændte vi for radaren. I dag er det omvendt. Man orienterer sig via instrumenterne, og kun hvis man bliver i tvivl om noget, ser man ud ad vinduerne”, fortæller han og fortsætter:

”Under alle omstændigheder har vi skibsførere en vigtig rolle med at sørge for, at der ikke sker ulykker”.

Udkig, ikke Excel-ark

Når det er sagt, har han dog også en opfordring til rederne.

”I dag er officererne på skibene pålagt mange administrative opgaver fra rederernes side. Vi skal udfylde key performance indicator og have styr på alverdens ting. Optællinger og forbrug af stores, opdatering af vedligeholdelsesplaner for skibet, kemikaliedatabase og registrering af arbejdstimer og hviletid. Bestilling af proviant og reservedele, arrangering af besætningsskift og kommunikation med rederi og agenter i havnene. Det kan man let komme bagud med, og så er det fristende at udføre administrativt arbejde og udfylde Excel-ark, når man alligevel bare skal holde vagt. Den går bare ikke. Det er en uskik og en dårlig vane, der kan gøre, at man glemmer det vigtigste. Man skal ikke sende mails til rederen, når man skal sørge for, at der bliver holdt udkig. Man skal koncentrere sig om, at der bliver holdt udkig og ikke lade sig forstyrre af administrative pligter”, påpeger han.

Han har for den sags skyld forståelse for, at rederiet gerne vil kunne se, hvordan det går med skibet, og at der derfor kan være grund til, at der skal indsendes KPI'er. Der skal bare afsættes tid til, at de

ansvarlige kan gøre det. Det skal ikke gøres på søvagten.

I forlængelse heraf understreger han, at rederierne ikke skal acceptere, hvis der angives noget forkert i logbøgerne. At der for eksempel bliver anført, at der har været sat en menig medarbejder til at holde fysisk udkig, hvor reglerne kræver det, mens vedkommende i virkeligheden slet ikke har været på sin plads, men har ligget og sovet.

”Så får vi dobbeltstandarder, hvor alle officielt bakker op om, at der skal holdes forsvarligt udkig, mens virkeligheden er, at det bliver accepteret, at der slækkes på, hvordan det bliver gjort. Vi skal sikre, at der ikke bliver taget let på opgaven med at holde udkig – at ligegyldigheden ikke får lov at tage over. Og det er op til skibsofficerer, de menige medarbejdere og rederne i fællesskab at sikre, at det sker”, slår han fast.

Der skal også males dæk

Vi har også talt med Niels Bergkvist Hansen, som ligeledes har været kaptajn gennem mange år – og også er med i besty-



Med de instrumenter, skibe er forsynet med i dag, og de udførlige regler om vagt-hold og udkig, der gælder, bør det ikke kunne ske, at skibe fortsat kolliderer. Men det sker. Typisk, når et farvand er tæt trafikeret. Umiddelbart kan man stille sig selv spørgsmålet hvorfor, men måske er søfart til syvende og sidst så kompliceret, at man i virkeligheden bør stille spørgsmålet om, hvorfor ulykker ikke sker oftere, trods de fine instrumenter og de udførlige regler.

”Den fornemste opgave på en søvagt er at sørge for, at der ikke sker kollision med andre skibe, eller at man ikke støder på grund. Man har ét job, som det hedder med et moderne udtryk. Og det er det job, man skal sørge for, bliver gjort forsvarligt.

Sven Thormod Petersen.





Budskabet safety first i forskellige varianter er i dag malet med store bogstaver på mange skibe. Det bør også indebære, at der er en bevidsthed på skibene og i rederierne om, at det har topprioritet, at der holdes ordentligt udvig.

relsen for Lederne Søfart. Han sejler i dag som kaptajn for tankskibsrederiet Torm og supplerer, hvad Sven Thormod Petersen siger om de mange administrative opgaver, officererne bliver pålagt i dag, ved at pege på, at besætningen også pålægges mange vedligeholdelsesarbejder under sejladsen i dag.

”Det kan godt være, at vi er så og så mange besætningsmedlemmer på et skib i dag, og at der derfor bør være nok ombord til, at man altid kan sætte en menig medarbejder til at holde fysisk udvig. Men hvis vi også skal sikre, at der er medarbejdere, der maler så og så mange kvadratmeter af dækket hver dag, så kan hviletidsbestemmelserne betyde, at der ikke er de medarbejdere, der skal være til at holde fysisk udvig”, siger han.

Træthed og kedsomhed

Hviletidsbestemmelserne skal blandt andet sikre, at de søfarende er friske og udhvilede, når de passer deres opgaver, herunder at holde udvig, og derfor er det naturligvis vigtigt, at de bliver overholdt. For Niels Bergkvist Hansen er helt enig med Sven Thormod Petersen i, at den ansvarlige navigatør skal sikre, at der bliver holdt ordentligt udvig, og her kan menneskelige forhold som for eksempel træthed spille ind. Det skal undgås, og derfor er det vigtigt, at alle på vagtholdet er friske og udhvilede.

Noget andet er, at det helt banalt kan være kedeligt og ensformigt at holde vagt. Man sidder der og falder hen, og så griber nogle måske til den underholdning, de fleste har på elektroniske medier som smartphones og tabletter i dag.

”De unge er vant til at være på hele tiden i dag – være med på beatet og altid have deres profiler på de sociale medier opdateret. Derfor er der et stigende pro-

blem med, at ipads og telefoner afleder især unge officerers opmærksomhed”, mener Niels Bergkvist Hansen.

Han understreger, at selv om det godt kan være rimeligt kedeligt at være på vagt, er det typisk på steder, hvor det ikke er kedeligt, at der sker ulykker med kollisioner. Det er trafikerede steder med mange skibe, og derfor er det vigtigt, at man har øjnene på, hvad der sker sådanne steder.

Åben ledelse

En faktor, der også kan spille en rolle ved ulykker, er alkohol. Det er dog ikke Niels Bergkvist Hansens indtryk, at det er et omfattende problem i dag. Det var det måske tidligere, men med de lovbestemmelser omkring alkohol, der er i dag, og de klare regler om alkohol, man har i de fleste rederier, mener han ikke, at det spiller så stor en rolle længere.

Skal han pege på en sidste ting, han mener, der kan have betydning for, at der bliver holdt ordentligt udvig, og at vagtholdene fungerer ordentligt på et skib, er det ledelseskulturen på skibet. Der skal være rummelighed og en fælles forståelse for, at tingene gøres ordentligt, herunder en forståelse for, hvor vigtig opgaven med vagten og at holde udvig er.

Han mener, at især unge uerfarne navigatører kan have problemer på nogle skibe. De er måske nervøse for at forstyrre kaptajnen, hvis der sker noget uforudset. Det kan være uheldigt, og derfor er det vigtigt, at der er en åben ledelseskultur, og at frygt og nervøsitet ikke kommer i vejen for, at man har en god kommunikation om de ting, der opstår. Det kan være en overset faktor, der spiller en stor rolle for, at opgaven med vagt og udvig altid bliver udført ordentligt.

Hvorfor sker der ikke flere ulykker?

”Det spørgsmål, vi skal stille, er måske snarere, hvorfor der ikke sker flere ulykker, end hvorfor der sker de ulykker, der sker”, siger Øssur Jarleivson Hilduberg, der er undersøgelseschef for Den Maritime Havarikommission. Det betyder, at han er med til at udarbejde rapporter over, hvorfor der sker ulykker, når et dansk skib er involveret, eller ulykken sker i danske farvande, og Danmark altså er kyststat, som det hedder.

Når han og hans kolleger går i gang med en undersøgelse, er det første, de gør, at prøve at finde ud af, hvordan dagligdagen normalt forløber på de involverede skibe.

”Det første, vi kortlægger, er ikke ulykkens forløb. Det er, hvordan man normalt arbejder på skibene. Vi kortlægger en normal drift. Det gør vi ved at tale med dem fra skibene (forudsat at hele besætningen ikke er omkommet). Eller med nogen, der tidligere har arbejdet på skibene. Eller med andre fra lignende skibe. I de fleste tilfælde viser det sig, at der er meget lille forskel på den måde, man gør tingene på normalt, og den måde, man gjorde tingene på, da ulykken skete. Det fortæller os, at problemet ikke er, hvorfor det skete, men hvorfor det ikke hele tiden sker. Det er det gode spørgsmål”, fortsætter Øssur Jarleivson Hilduberg.

Faktorerne er der altid

Han uddyber ved at pege på, at de faktorer, der var grunden til ulykken, normalt er tilstede, men at de ikke altid interagerer på en måde, som får en ulykke til at ske. På et givent skib kan farvandene normalt være svære at overskue, besætningen har normalt travlt, brovagtalarmer er normalt slået fra, der er normalt et al-

koholforbrug ombord og så videre. Det er normale betingelser som besætningen arbejder under, men besætningen kan som regel håndtere det. På ulykkesdagen interagerer faktorerne på en ny måde. Og så sker ulykken.

”Så er det almindeligt, at man prøver at finde ud af, hvem der har skylden. Det, der var normal adfærd i går, kalder vi en menneskelig fejl i dag. Det ligger i vores natur. Vi vil gerne have, at vi har kontrol over tingene. Og kontrollen bliver genoprettet, hvis vi kan give nogen skylden. Men sandheden er måske, at vi ikke har kontrol over alting altid. Der sker ulykker, og det kommer vi nok aldrig uden om”, mener Øssur Jarleivson Hilduberg.

Svært at sammenligne

På spørgsmålet om, om der sker flere ulykker i dag end tidligere, svarer han, at det er svært at sige.

”Vi har ikke særlig pålidelige statistikker til, at vi kan udtale os. Det statistiske materiale er ikke godt nok. Vi kan ikke sige, hvordan det er på verdensplan, og for den sags skyld heller ikke, om der er flere ulykker på danskflagede skibe i

forhold til andre. Helt banalt er det svært at tælle. Hvis et skib snitter et andet skib i en havn – er det så en ulykke? Og hvis en færge sejler ind i en mole – er det så en grundstødning eller en kontaktskade? Måden, vi taler om hændelser på, gør det svært at tælle. Spørgsmålet er også, hvad vi skal bruge det til. For at se om vi gør det bedre eller dårligere? Jeg ved ikke, om det er vigtigt. Statistik er en dårlig måde at måle sikkerhed på, mener jeg. Antallet af ulykker er ikke en god indikation for, hvordan det går. Det er vigtigere med en kvalitativ markør, som når vi går ombord på skibene og snakker med mennesker om, hvad der er sikkert. Det er en god markør”, uddyber han.

Han fremhæver også, at søfart ikke er det samme i dag som for femten år siden eller længere tilbage. Derfor er det svært at udføre statistiske sammenligninger, fordi vi i et historisk perspektiv kommer til at sammenligne æbler og pærer.

En anden ting er, at skibsfart er mange ting, der i virkeligheden ikke har ret meget til fælles. Specialiseringen inden for det spektrum, vi kalder skibsfart, er meget stor, og vilkårene på de forskellige skibs-

typer er langt fra ens. Skibe sejles forskelligt afhængigt af, om det er containerskibe, tankskibe, bulkcarriers, fiskeskibe eller andet. Selv om du er uddannet skibsfører, kan du ikke nødvendigvis sejle på et hvilket som helst skib. I praksis giver grunduddannelsen dig langt hen ad vejen kun mulighed for at sejle på de skibstyper, du har været aspirant på. Du kan skifte fra et tankskibsrederi til et andet, og hvis du ikke er så langt henne i din karriere og for eksempel sejler som 2. styrmand med nogen over dig, kan du skifte, men ikke hvis du sejler som overstyrmand.

”

Det spørgsmål, vi skal stille, er måske snarere, hvorfor der ikke sker flere ulykker, end hvorfor der sker de ulykker, der sker.”

Øssur Jarleivson Hilduberg



Mange steder bruges der i dag mange ressourcer på at vedligeholde skibene under sejladsen. Det kan der være gode grunde til, men arbejdspressen kan være en af de faktorer der i samspil med andre faktorer, spiller ind, når der sker ulykker.

”Hvis man ønsker, at man skal bruge al sin tid på broen på at holde udkig, hvorfor er der så al det andet? Du må i princippet ikke lave administrativt arbejde på vagt, men hvorfor er der så en computer og en printer på broen?”

Øssur Jarleivson Hilduberg

”

Søfart er komplekst, og det er imponerende, som søfolk forstår at håndtere mange ting i dagligdagen. Distractioner, utilstrækkelig uddannelse i at bruge udstyret ombord på skibene og en udkigspraksis, der ikke er stringent, kan være tre grunde til, at der alligevel sker ulykker.



Ord betyder noget

Udkigstjenesten er også forskellig fra skibstype til skibstype. At holde udkig kan betyde mange forskellige ting.

"Hvad vil det sige at holde udkig?", spørger Øssur Jarleivson Hilduberg og svarer selv:

"Hvis vi tager udgangspunkt i reglerne, skal vi holde behørigt udkig, men hvordan ved vi, om udkig er behørig? Den er i princippet kun behørig i det omfang, du ikke sejler ind i noget eller nogen".

Hans pointe er, at det er meget vigtigt, hvordan vi bruger ordene.

"Når der sker ulykker, er det meget let at stille spørgsmål om, hvorvidt de involverede var kompetente, eller hvorfor de ikke gjorde, hvad de skulle eller lignende spørgsmål. Men måske skal man hellere stille spørgsmål som, hvordan introduktionen var for de pågældende. Det kan være, man er påmønstret et containerskib i Hong Kong og er blevet præsenteret for en type elektroniske søkort, man aldrig har set før. Arbejdspresset kan have haft betydning. Det er ret normalt – mere normalt på nogle skibstyper end andre. Hvor var toilettet henne, og hvad gjorde man, hvis man skulle på toilettet. Ringede man efter en anden, eller hvad? Nogle steder kigger man rigtig godt på radaren og ud ad vinduet og skynder sig så. Andre steder tisser man i en kop. Hvorfor var brovagtalarmeren slået fra? Var det nødvendigt, fordi den distraherede hele tiden. Hvorfor var der alkohol ombord på skibet? Og så videre. Når vi begynder at stille sådanne spørgsmål, så ser vi, at det har meget lidt med den enkelte at gøre, at der sker ulykker. Det er de omgivelser, de bliver tilbudt, der er afgørende", siger han og tilføjer:

"Selvfølgelig er der marginale tilfælde, hvor det helt klart spiller en rolle, hvordan den enkelte har reageret, men det er eks-

tre tilfælde, der ikke betyder så meget i den store sammenhæng. Vi har haft situationer, hvor folk har drukket sig fulde og er gået i seng, så skibet er sejlet ubemandet videre, men det er undtagelser. Marginaltilfælde må ikke blive et problem, som vi vurderer alle andre ulykker ud fra. Vi skal ikke tale om generelle ulykker ud fra et enkelt tilfælde. Vi skal se på, om de betingelser, som de søfarende bliver tilbudt at arbejde med, er gode nok".

Alt er flimrende

"Jeg ville være forsigtig med at påkalde, at de søfarendes moral gør en forskel. Der er jo ingen søfarende, der er ligeglade med, om de sejler ind i nogen eller støder på grund. Det er almindelige mennesker, der går på arbejde og prøver at gøre deres bedste", understreger han.

"Der er noget galt med de mennesker. Sad de og snorksov, er der dem, der spørger, når der er sket en ulykke. Vi siger: Gad vide, hvad der spillede ind, når vi går i gang med at undersøge årsagerne til en ulykke. Hvordan kunne det ske, spørger mange forfærdet, men jo mere vanvittigt, det lyder, jo mere nysgerrige bliver vi. Umiddelbart kan det være svært at forstå, hvorfor en ulykke sker, men går man dybt ned i detaljerne, dukker forklaringen som regel op", fortæller han.

Han rammer en pæl igennem den udbredte opfattelse, at alt normalt er velfungerende. Han mener tværtimod, at alt er flimrende.

"Søfolk skal håndtere mange ting i dagligdagen, og det er de utroligt dygtige til. De er forbløffende gode til at tilpasse sig omstændigheder, der skifter hele tiden og vurdere, hvornår de gør hvad. De jonglerer problemerne og håndterer kaos", siger han.

Tre ting

Han kan godt pege på tre ting, man kan gøre for at forhindre ulykker:

Fjerne distraktioner fra dem, der holder udkig, uddanne dem, der skal bruge det forskellige udstyr på skibene bedre i, hvordan de gør det, og sikre en stringent udkigspraksis.

Men han ved godt, at det ikke kommer til at ske.

For at tage det med distraktioner som eksempel, så skelner han ikke imellem, om distraktioner er gode eller dårlige. Der er alle mulige distraktioner lige fra mobiltelefoner til administrativt arbejde og udstyr, som ikke virker, og de er alle sammen et problem.

Når han og hans kolleger undersøger ulykker, undersøger de broen på skibene som arbejdsplads, både når det gælder udstyr og adfærd. Det, de ofte ser, at broen ikke bare er et sted, hvorfra man styrer skibet. Der kan være en kontorplads, en sofa og stå 15 kaffekopper. Det viser, at broen foruden at være bro også er et hvilested, en kontorplads, et samlingssted, et socialt opholdsrum, ja, mange ting.

"Hvis man ønsker, at man skal bruge al sin tid på broen på at holde udkig, hvorfor er der så alt det andet? Du må i princippet ikke lave administrativt arbejde på vagt, men hvorfor er der så en computer og en printer på broen?", spørger han og slår fast, at når der er alt det på broen, er det svært at gøre broen til et sterilt område, hvorfra man ikke laver andet end at holde udkig.

Et kaos til søs

"At sejle skibe i snævre farvande med meget trafik er komplekst – et kaos. Man prøver at skabe orden for eksempel ved hjælp af trafikseparation som en vej til at gøre tingene lineært, men i andre områder er trafikmønstrene meget komplicerede og det kan skabe problemer", mener Øssur Jarleivson Hilduberg.

Vi skal ikke bare acceptere niveauet af ulykker, for selvfølgelig skal alle gøre, hvad de kan for at undgå ulykker, men hvis vi helt skal undgå f.eks. kollisioner, kræver det, at besætningen får bedre omstændigheder at arbejde under, herunder bedre indretning af skibets bro, bedre træning i anvendelse af udstyr, bedre tilrettelæggelse af vagthold, færre fritids- og arbejdsrelaterede distraktioner – problemer som kontinuerligt bliver påpeget, men det er tvivlsomt, om der nogensinde vil blive rettet op på dem. ■



Når undersøgelseschef for Den Maritime Havarikommission, Øssur Jarleivson Hilduberg, og hans kolleger går i gang med at undersøge årsagerne til en ulykke, stiller de sig spørgsmålet: Gad vide, hvad der spillede ind?



Grønland vil stramme krydstogtregler

TEKST: MORTEN BONDO PEDERSEN | FOTOS: SIRIUS/ARKTISK KOMMANDO

I visse grønlandske farvande bør krydstogtsejlads enten forbydes helt eller kun foregå inden for bestemte rammer, mener den grønlandske minister Naaja H. Nathanielsen, der er ansvarlig for sejladsikkerhed.

Et rekordstort antal krydstogtanløb i år har skabt debat om fremtidens krydstogtturisme i Grønland. Debatten fik ekstra blus, da krydstogtfartøjet Ocean Explorer grundstødte i Nordøstgrønland i september.

Nu ønsker Grønlands regering strammere regler for krydstogtsejlads. Helt kon-

kret arbejder regeringen på et udspil om at dele grønlandske farvande ind i zoner, hvor aktiviteter og sejlads enten skal være tilladt, tilladt under bestemte betingelser eller helt forbudt. Det oplyser Grønlands minister for Erhverv, Handel, Råstoffer, Justitsområdet og Ligestilling, Naaja H.

Nathanielsen i en skriftlig kommentar til Lederne Søfart.

”De kommende tiltag må formodes at medføre færre togter, men det er ikke selve formålet med vores arbejde. Et scenarie kan jo også være, at togter spredes over flere sæsoner, har andre ruter eller foregår med bedre egnede skibe. For nuværende kan jeg kun melde ud, at fremover vil der være områder, krydstogtskibe enten ikke kan komme i eller kun kan sejle i under bestemte rammer. Umiddelbart forventer jeg, at i de zoner, hvor der kommer helt eller delvist forbud mod at sejle, kan restriktionerne omhandle størrelsen på skibet, sikkerhedsforholdene ombord,





beliggenheden eller hensyn til for eksempel fangststyr. Vi ønsker at indføre disse ændringer, så hurtigt vi kan, men også efter en proces med dialog med de berørte parter og aktører”, lyder det fra Naaja H. Nathanielsen.

Arbejdet med zoneinddelingen tager form over de næste to måneder, hvorefter det sendes i høring. Det er Søfartsstyrelsen, som i sidste ende er ansvarlig for sejladsikkerhed i grønlandske farvande. Søfartsstyrelsen er i løbende dialog med Grønlands Selvstyre om nye tiltag og initiativer.

Naaja H. Nathanielsen forklarer, at motivet bag zoneinddelingen dels er et sikkerhedsaspekt, dels hensyn til andre interesser såsom beskyttelse af fangerhvervet og fiskeriet.

Lodspligt også for mindre krydstogtfartøjer

Et andet forslag, som Grønlands regering arbejder på, handler om at indføre lodspligt, også for mindre krydstogtskibe med under 250 passagerer såsom Ocean Explorer, der havde 206 personer ombord, da det grundstødte. De mindre fartøjer er i dag ikke underlagt krav om at tage lods ombord.

”Det er et forslag, vi arbejder med, og vi forventer, at skibene overholder de regler, der gælder,” lyder det fra Naaja H. Nathanielsen.

Når det gælder sejladsikkerhed, er det især de mindre fartøjer, der har været genstand for debat i Grønland på det seneste. Det skyldes ikke mindst, at fartøjer med under 500 passagerer kan sejle under betegnelsen ekspeditions-krydstogter og besøge fjernliggende og øde områder. Det kan eksempelvis være i nationalparker og i fjordsystemer som Alpefjorden i Nordøstgrønland, hvor Ocean Explorer grundstødte.



Historien om Ocean Explorers grundstødning og ikke mindst, hvordan det blev trukket fri af forsknings-skibet Tarajoq, er gået verden rundt.

Cirka tre ud af fire krydstogtfartøjer, der i år har sejlet langs Grønlands kyst, er mindre fartøjer med under 500 personer ombord, viser tal fra Visit Greenland.

Fokus flyttet fra større til mindre fartøjer

Grønlands minister for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, Kalistat Lund, mener, det er for nemt for operatører at kalde sig ekspeditions-krydstogtsoperatør og på den måde skaffe sig adgang til nationalparker og fjordsystemer, hvor der foregår traditionel fangst og fiskeri.

Omvendt mener krydstogtrederierne, at netop ekspeditions-krydstogterne tager særlige hensyn til både sikkerhed og det lokale miljø. Anders La Cour Vahl er vicedirektør i Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO), der er en frivillig samarbejdsorganisation af krydstogtsrederier, der opererer i det arktiske område. Han siger til den grønlandske avis Sermitsiaq, at AECO arbejder systematisk med sikkerhed, søg og redning og har et omfattende samarbejde med arktiske søg- og redningsenheder.

Hos center for Arktiske Sikkerhedsstudier ved Forsvarsakademiet har lektor Rasmus Dahlberg, der er historiker, ph.d. og specialist i katastrofer og beredskab, fulgt forholdene omkring sejladsikkerheden ved Grønland gennem en årrække.

Han forklarer, at fokus de seneste 10 år er skiftet fra kæmpekrydstogtskibe til ekspeditions-krydstogterne. I dag er risikoen for en katastrofe med kæmpekrydstogtskibe nedbragt betydeligt med vedtagelsen i 2017 af IMO's polarkode og implementeringen af sikkerhedskravene herfra i danske søfartsbestemmelser, oplyser han.

Rasmus Dahlberg vurderer, at sikkerheden også er højnet betydeligt for de mindre krydstogtfartøjer.

”Når det gælder sejladsikkerhed, er det mit indtryk, at man er kommet langt. De mindre skibe har som regel redningsudstyr til, at passagerne kan holde varmen i to-tre døgn, de fleste er isklasede og så videre. Men det betyder jo ikke, at det ikke er relevant at diskutere et adgangsforbud i visse områder af hensyn til natur og miljø”, siger han. ■

Ocean Explorer, der er indregistreret på Bahamas, **grundstødte den 11. september** i Alpefjorden i Nordøstgrønland med 206 personer ombord.

Da Arktisk Kommando modtog meldingen om det grundstødte skib, var det nærmeste større fartøj fra kommandoen inspektionsfartøjet Knud Rasmussen, som på det tidspunkt var 1200 sømil fra krydstogtskibet. Arktisk Kommando betragtede på intet tidspunkt situationen som en nødsituation, og Arktisk Kommando reagerede heller ikke som om, det var en nødsituation. Man har haft personel fra Sirius om bord på det grundstødte krydstogtskib for at få det bedst mulige indtryk af situationen og flyttede Knud Rasmussen tættere på, så man kunne reagere, hvis det skulle udvikle sig til en nødsituation.

Efter tre dage blev Ocean Explorer trukket fri af Grønlands Naturinstituts fartøj Tarajoq. Aktionen blev gennemført, efter at der var indgået en kommerciel aftale mellem instituttet og rederiet bag Ocean Explorer.





Det kommer til at betyde meget for sikkerheden ved at sejle i de grønlandske farvande, at der kommer nye og opdaterede søkort.

73 nye grønlandske søkort ventes klar i 2026

TEKST: MORTEN BONDO PEDERSEN | FOTOS: COLOURBOX

Nye søkort over farvandene ved Grønland er på vej. Det vil betyde meget for sikkerheden ved at sejle i farvandene.

Efter flere forsinkelser ventes en omfattende opmåling af grønlandske farvande færdig i 2026. Hvis tidsplanen holder, vil 73 nye søkort være klar til brug, både digitalt og på papir, om to år. Tilsammen dækker de farvandet fra Prins Christians Sund i det sydligste Grønland op langs vestkysten til Upernavik.

Af de 73 kort, som skal produceres, er 55 færdige ved udgangen af 2023. Kontorchef i Geodatastyrelsen Elizabeth Hagemann forventer, man med en ny tre-årig

bevilling på finansloven vil nå i mål med de sidste kort i 2026.

Ifølge Geodatastyrelsen er der ingen tvivl om, at nye og opdaterede søkort generelt set er et vigtigt bidrag til sejladsikkerheden i Grønland. Et af hovedproblemerne med de eksisterende søkort er, at de ikke kan bruges til GPS-navigation, da de ikke er positioneret korrekt i forhold til GPS-systemet. Visse steder er afvigelsen op til en kilometer og andre steder er det ikke muligt at definere en afvigelse.

Som Rasmus Dahlberg, lektor ved Forsvarsakademiet, fortæller: "Jeg var en morgen ude at løbe ved Nuuk med min gps slået til. Da jeg kom hjem, kunne jeg se på telefonen, at jeg havde løbet et stykke af turen ude i havet." Han har på Forsvarsakademiet blandt andet beskæftiget sig med sejladsikkerhed ved Grønland.

De mest benyttede sejlruiter opmålt

Selvom der kommer nye søkort, er det langt fra alle farvande ud for Grønlands sydvestkyst, som bliver opmålt og nykortlagt.

"I et så stort område med så mange skær og småøer er det ikke muligt at opmåle alt," forklarer Elizabeth Hagemann fra Geodatastyrelsen. Hun uddyber:

"Vi prioriterer farvandene indenskærs mellem byerne og de kystnære sejlruiter, som der i dag ikke er ordentlige data for. Desuden er indsejlinger til de væsentligste havne prioriteret, ligesom ruter med betydelig passagersejlad bliver opmålt, herunder de ruter, som er mest benyttede af krydstogtskibe."

Geodatastyrelsen har en løbende dialog med Selvstyret og Selvstyrets Nauti-



I et så stort område som Grønland med så mange skær og småøer vil det være dyrt og besværligt at opmåle alt. Der er også farvande, hvor det er meget sjældent, der overhovedet er nogen, der sejler.

ske Udvalg om, hvilke områder, der skal prioriteres.

”Der er lige nu ingen planer om at lave nye søkort over andre grønlandske farvande, når området ved den sydvestgrønlandske kyst efter planen er nykortlagt i 2026. Men der er sat et arbejde i gang med at danne sig et overblik over, hvad Geodatastyrelsen har af eksisterende data for øvrige grønlandske farvandsområder, og hvilke områder der skal prioriteres kortlagt i de resterende dele af Grønland, hvis vi får finansiering til at lave yderligere kortlægninger,” siger Elizabeth Hagemann.

Jeppe Strandsbjerg, der er lektor ved Center for Arktiske Sikkerhedsstudier i Nuuk og for nylig har udgivet en rapport om kortlægningen af Grønland, forklarer, at vil det være dyrt, besværligt og omfangsrigt at kortlægge alle grønlandske farvande.

”Det vil jo i sagens natur kræve, at der er nogen, der sejler i de farvande. Og selv forsvaret sejler kun sjældent i Nordøstgrønland. Det er enorme områder, som det vil være meget omfangsrigt at skulle måle op,” siger han.

Stadig brug for traditionelle navigationsteknikker

Indtil der er produceret nye søkort, er det nødvendigt at bruge de gamle søkort og traditionelle navigationsteknikker. De gamle kort baserer sig typisk på oplysninger fra 1950'erne og 1960'erne. Efter Hans Hedtofts forlis i 1959 blev der sat et kortlægningsarbejde i gang for hele Grønland.

”Kortlægningen fra dengang er ganske nøjagtige, men ikke så detaljerede som de

nye søkort, vi laver i dag, og så kan man jo ikke regne med, at de er positioneret korrekt i forhold til gps-systemet. Derfor er det ikke nødvendigvis fantastiske kort, som store skibe har at navigere efter i dag, når de skal ind i små fjorde. Det er noget, som både Søfartsstyrelsen, IMO og Den Internationale Hydrografiske Organisation (IHO) gør opmærksom på ved sejlads i arktiske farvande,” siger Elizabeth Hagemann. ■

UNØJAGTIGE SØKORT IKKE ÅRSAG TIL ULYKKER

Geodatastyrelsen har kendskab til rapporten ”Marine Environmental Risk Assessment – Greenland, Defence Command Denmark” fra 2015, som omhandler potentielle fremtidige skibulykker i Grønland. I rapporten er unøjagtige søkort ikke beskrevet som årsag til ulykker.

Af rapporten fremgår det, at der statistisk set forekommer 1,6 skibulykke pr. år i de grønlandske farvande, hvoraf de fleste skyldes grundstødninger. Det var blandt andet tilfældet med Ocean Explorer, der gik på grund i Alpefjorden i Nordøstgrønland i september i år. Der er ifølge Den Maritime Havretskommission ikke empirisk belæg for, at grundstødninger har skyldtes eller vil skyldes dårlige søkort.

Danske havne skal rustes bedre til klimaforandringer

Stormfloden i oktober medførte skader for trecifrede millionbeløb i de danske erhvervshavne. Og nu er spørgsmålet, hvad der vil være de bedste løsninger for at undgå lignende situationer i fremtiden.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PRIVATFOTOS

”Det var et forfærdeligt syn, der mødte os.” Sådan beskriver havnedirektør i Kolding Havn, Heino Svenningsen, situationen, da han lørdag d. 21. oktober kørte ned på havnen for at besigtige skaderne efter at kaskader af vand var skyllet ind over havnen i nattens løb. ”Alle havde da forberedt sig på det værste, både virksomheder og vi andre på havnen, men hverken sandsække eller andre beskyttelsestiltag havde kunnet modstå presset fra vandmængderne. Resultatet var, at porte på

pakhuse var trykket ind, hele området omkring havnen stod under vand, og vi kunne slet ikke operere på havneområdet, da vi ikke havde strøm til hverken pumper eller vores elektrisk drevne kraner”, forklarer havnedirektøren.

Da Lederne Søfart fanger ham på mobilen fire uger efter stormfloden, er han stadig lidt rystet over, at skaderne blev så omfattende. Foruden havnens bygninger er det også gået ud over en del materiel som gaffeltrucks og elforsyningska-

be, men det er godset i pakhuse, det er gået hårdest ud over.

”Hovedparten af det gods, vi håndterer her på havnen, er bulk i form af træpiller og foderstoffer, der jo typisk ikke er på paller, men ligger i løs vægt på gulvet inde i pakhuse. Så derfor var det en katastrofe, at de pakhuse blev oversvømmet, for lige præcis gods som træpiller suger mængder af vand til sig og mister dermed sin værdi. Det er selvfølgelig virksomhederne, der bærer de økonomiske tab, men

Kaskader af vand skyllede ind over Kolding Havn under stormfloden d. 20. oktober. Her er et billede fra inderhavnen, hvor man kan se havnens slæbebåd Caspar og sejlskibet Frem. Det er fra sidst på eftermiddagen, og vandet steg i flere timer endnu, måske 40 cm mere.



det kan ikke undgå også at gå ud over vores forretning som havn. Vi plejer at have anløb af 30-40 skibe om måneden, i løbet af de første to uger af november har vi kun haft 10 anløb. Det behøver selvfølgelig ikke være direkte afledt af stormfloden, men det er da lidt bekymrende”, siger Heino Svenningsen, der endnu ikke har nogen ide om, hvor meget de materielle skader løber op i. Han håber, det ender med et etcifret millionbeløb, men frygter et tocifret.

Våde træpiller var ved at ødelægge pakhuse

Alvorligt bekymret blev han og de andre på havnen om mandagen, hvor vandstanden ellers var faldet, og havneområdet var blevet nogenlunde farbart, så arbejdet kunne genoptages. Men i et af de store pakhuse havde et kæmpestort lager af træpiller suget så meget vand til sig, at de var vokset til noget i retning af tre eller fire dobbelt størrelse. Nu var træpillerne begyndt at presse så voldsomt på pakhusesider, at de risikerede at give efter. Der blev slået alarm til både politi og brandvæsen, som besluttede at afspærre området omkring pakhuset herunder den befærdede Jens Holms vej.

”Der var en reel risiko for, at de opsvulmede træpiller kunne skyde pakhusesider ud, og så ville både stål, beton og piller komme væltende ud over både vej og cykelsti og bringe trafikanterne i fare. Vi havde også fået tilkaldt eksperter, der skulle vurdere risikoen, men for at være på den sikre side blev de store veje afspærret, så ingen mennesker skulle komme til skade”, forklarer Heino Svenningsen.

Næsten normal aktivitet

Nu er der igen næsten normal aktivitet på Kolding Havn, men som havnedirektøren siger, er det måske meget betegnende for situationen, at de to skibe i havnen er i gang med at laste våde træpiller og vådt foderstof. Det har taget sin tid at få tømt pakhuse for vådt gods og få bygningerne tørret så meget ud, at de igen kan bruges til at lagre tørlast. Men efterspillet i forhold til udbetaling af erstatning efter stormfloden – det er først lige begyndt og kan trække i langdrag. Ganske vist er Kolding Havn ligesom de fleste andre havne erklæret som stormflodsområde, hvor det er Naturskaderådet, der står for at udbetale erstatning. Men endnu er der ikke sket noget.



I Åbenrå Havn havde de også deres at se til og gjorde alt, hvad de kunne for at sikre materiel med mere. I starten af ugen lød prognoserne på, at vandet ville stige til 1,86 meter over dagligt vand. Senere blev det hævet til 2,18 meter, hvilket ramte meget godt med, at vandet endte med at stige til 2,16 meter over dagligt vand.

”Når en anden instans på den måde træder til med en eventuel stormflodserstatning, så trækker ens normale forsikringsselskab sig jo. Vi har da også haft en taksator på besøg, men det er vi foreløbig ikke blevet meget klogere af. Og det er faktisk en anelse frustrerende ikke at vide, om vi er dækket ind, for vi har ret mange ting, der er gået til. Også lidt ærgerligt i forhold, at vi har en almindelig forsikring, hvor vi betaler 1 million om året – ret meget i forhold til vores omsætning på 33 millioner”, påpeger Heino Svenningsen.

Og så er der det spørgsmål, som alle havne og kommuner stiller sig selv: Hvad gør vi næste gang, en stormflod indfinder sig? Og her skæver man selvfølgelig til, hvad man har gjort sig af erfaringer rundt omkring. I mange havne har man forsøgt at sætte en stopper for vandmængderne med de såkaldte watertubes, altså kæmpestore mobile enheder der kan fyldes med vand og fungerer som en dæmning. Dem overvejer de også at anskaffe sig i Kolding.

”Men jeg tror nu nok, vi skal have en dialog med kommunen, om det nu også er den bedste løsning, for der er faktisk eksempler på, at disse watertubes er bristet – og så står man virkelig i problemer. I det hele taget skal vi selvfølgelig have

lagt en aktionsplan, der beskriver, hvad vi gør, næste gang vi får varslet så høj vandstand. Denne gang nåede vi op på 2 meter og 9 centimeter over dagligt vand. Ifølge DMI's eksperter ville det statistisk ellers først ske om godt 20 år, men med de voldsomme klimaforandringer, vi oplever nu, kan vi sagtens risikere at stå i en lignende situation inden for ganske få år”, vurderer Heino Svenningsen.

Kommunen i gang med at klimasikre

Kolding Kommune er faktisk i fuld gang med at klimasikre byen, og her er det lidt specielt, at klimaeksperten peger på, at risiko for oversvømmelse af byen er størst fra baglandet og altså ikke nødvendigvis fra fjorden. Derfor har kommunen nu sat gang i et kæmpe projekt med pumpestationer og sluser, der skal lede vandet væk fra byen – et projekt der skal stå færdigt i 2026.

”Vi har selvfølgelig nogle specifikke problemer på havnen, som vi skal have diskuteret – altså hvordan vi kunne have sikret noget af vores materiel og strømforsyning bedre. Og så har virksomhederne bestemt også fået noget at tænke over i forhold til de oversvømmede pakhuse. Her skal der nok udtænkes nogle løsninger





I Køge Havn løftede vandets kræfter en gangbro mere end en meter til højre.

ger, så vi ikke havner i denne her trælse situation igen”, siger Heino Svenningsen og tilføjer, at der nu også kom noget positivt ud af det kaos, alle pludselig befandt sig midt i.

”Jeg indkaldte alle berørte til møde på havnekontoret søndag eftermiddag efter stormfloden. Og her var det selvfølgelig slemt at høre om alle skaderne, men det var virkelig godt at mødes og få snakket tingene igennem og konstatere, at folk omkring havnen virkelig var indstillede på at hjælpe hinanden. Det var i hvert fald glædeligt”.

Aldrig set så store bølger i fjorden

Lidt længere nede ad den østjyske kyst ligger Aabenraa, og her har de også haft deres at se til, siden stormfloden ramte landet – og især gik ud over østvendte havne. Og som havnedirektør Henrik

ThykJær bemærker, var han glad for, at de allerede i 2020 efter to højvandshændelser i henholdsvis 2015 og 2017 havde fået udarbejdet en aktionsplan.

”Ligesom i andre havne gjorde vi jo alt, hvad vi kunne for at sikre materiel og især al det, der havde med strømforsyning at gøre. Derudover fik vi i samarbejde med Brand & Redning og Beredskabsstyrelsen udlagt en watertube på over 1 kilometer for at forsøge at beskytte både havn og by. Men det betyder jo samtidig, at man så ikke kan operere på havnen, fordi denne mobile dæmning spærrer for trafikken, så man ikke kan bringe materiel ind på området”, siger Henrik ThykJær.

De fleste virksomheder heriblandt foderstoffabrikken Ewers indstillede deres aktiviteter torsdag aften, og så var det ellers bare at vente. Ifølge varslerne ville vandstanden stige til mellem 1,86 og 2,18

meter over dagligt vande, og det kom nogenlunde til at holde stik, da de landede på 2,16 meter.

”Når man stod der og kiggede ud over Aabenraa Fjord, gik det virkelig op for en, hvor voldsomme naturens kræfter er. Jeg har i hvert fald aldrig set så store bølger i fjorden. Det var lige så vildt som Vesterhavet. Vandet væltede bare ind over kajen og oversvømmede store arealer på havnen, og det kunne jo ikke undgå at gå ud over meget af det gods, der lå rundt omkring – herunder skærverne. De mister selvfølgelig værdi, når de har været søbet ind i saltvand, for så kan de ikke leve op til deres standard som et klassificeret produkt”, forklarer havnedirektøren.

En kaj og en vej skyllet væk

Når han gør skaderne op efter stormfloden, handler det primært om, at en kaj og en vej på havnen er blevet skyllet væk, men derudover er der også tale om ødelagte elskabe og andet materiel. Hans umiddelbare overslag er, at skaderne kan løbe op på 3 millioner kroner, og som han bemærker, vil det gøre et ret stort indhug i havnens pengekasse.

”Vi har heldigvis penge på bogen, men hvis vores overslag holder stik, så vil det æde halvdelen af vores overskud, og det er jo ærgerligt. De penge ville vi selvfølgelig hellere have brugt på nye investeringer. Men nu må vi så i stedet forberede os så godt som muligt på fremtidige oversvømmelser. Og her taler vi allerede nu om en mere stationær form for dæmning, så vi kan skære ned på længden af den watertube, der sådan set har en udmærket funktion, men også blokerer for en hel del arbejde på havnen”, påpeger ThykJær.

Ligesom Kolding Havn har Aabenraa anløb af mange skibe med bulkods, hvilket er fast eller flydende gods som skærver, foderstoffer og biomasse, der typisk transporteres upakket. Og her kunne havnedirektøren godt tænke sig, at de kunne få lavet en slags stationær dæmning, så fritliggende gods som skærver ikke ville blive skadet af saltvand, næste gang Aabenraa Havn bliver ramt af oversvømmelse.

Bornholmerfærgen var vendt om

Det var dog ikke kun østvendte havne i Jylland, det gik ud over. Det kan de tale med om i Køge Havn, der både tager imod store handelsskibe og ligeledes lægger kaj til den Bornholmerfærgen, der primært transporterer lastbiler. Havnedirektør

Thomas Kampmann starter med at konstatere, at de egentlig kom meget godt igennem stormfloden, men at der alligevel er sket skader for et millionbeløb, han endnu ikke kan sætte tal på.

”Den nye del af havnen er klimasikret til 2,80 meter over dagligt vande, så ingen problemer der. Men det gik ret hårdt ud over vores gamle havn og ikke mindst den sydlige mole, der skal skærme af for resten. Den fik virkelig nogle tæsk – af den slags, der beskrives som en hundredeårshændelse. Det var voldsomt, for nogle af de høfdesten, der udgør fundamentet for denne mole og som vejer i omegnen af et tons stykket, dem blev der flyttet grundigt rundt på. Det siger ret meget om, hvor store kræfter, der var på spil den nat”, siger Thomas Kampmann og tilføjer, at det i øvrigt er denne 800 meter lange sydlige mole, der beskytter havnen, og hvis ikke den havde været der, var det givetvis gået meget værre for sig inde i selve havnen.

Heller ikke Bornholmerfærgens leje gik helt fri. Der blev flyttet rundt på noget belægning, og så røg strømforsyningen til de automatiske bomme. Færgen nåede nu heller aldrig til Køge den fredag nat, hvor vandstanden og bølgerne var på sit højeste, for den vendte om umiddelbart efter afgang fra Rønne. Med hensyn til de øvrige mindre skader blev de ret hurtigt udbedret, så der var normal operation på havnen allerede om mandagen. Men sydmolen er en anden sag, for det kommer til at tage tid at få den til at ligne sig selv igen.

”Bortset fra det er jeg fortrøstningsfuld, også fordi Køge Kommune er ret langt fremme med planer om beskyttelse af havne og kystområder. Projektet hedder Køge Dige og vil være en kombination af diger og sluser, der skal strække sig hele vejen fra Solrød til Stevn på Sjællands østkyst. Og her på havnen er vi også klar til aktion, næste gang en stormflod truer”, forsikrer Køges havnedirektør. ■



Kaj og havnebassin gik næsten i et i Køge Havn.



FORBRUGER
▲●▼ RÅDET
tænk

Bedst i test
JUN. 2023

Lån & Spar er den bedste bank til andelsboliglån

Det er ikke tilfældigt, at lån til andelsboliger ligger os særligt på sinde. Som en bank, ejet af mere end 50 fagforeninger, ved vi nemlig, hvad fælles ejerskab kan.

Bor du i andelsbolig, er det vigtigt at få gennemgået dit lån med jævne mellemrum – tænk, hvis 'huslejen' kan blive billigere. Du kan læse mere på lsb.dk/andelsbolig

Du får:

- En lav, konkurrencedygtig rente
- Hurtigt svar

Kontakt os og få
en uforpligtende
gennemgang.

Ring
3378 1969,
book møde på
lsb.dk/ls
– eller skriv til
ls@lsb.dk



Lån & Spar

NÆSTFORMAND **BARBARA WEINSCHENCK** HAR **FOKUS** PÅ SØFOLKS VE OG VEL

Barbara Weinschenck startede sin karriere i handelsflåden med fem måneders effektiv sejltid på Mærsk's containerskibe.



TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PRIVATFOTOS

Den 33-årige navigator har prøvet lidt af hvert, hvilket giver hende nogle særlige kompetencer i forhold til ledelse. Det er også på den baggrund, hun har sagt ja til at gå ind i Lederne Søfarts bestyrelse i en periode, hvor foreningen står over for store udfordringer.

Ubefaren hos Esvagt. Kirketjener på Ærø. Overstyrmand hos Svitzer. Barbara Weinschenck har været vidt omkring i sin foreløbige karriere, og hun har mod på at tage endnu flere livtag med tilværelsen. Men lige nu har hun fokus på sit nye job som navigator på Sviters slæbebåde. Og på som næstformand at få Lederne Søfart tilbage på ret kurs.

”Jeg synes, det er enormt vigtigt at huske på fagforeningernes historie – uanset om det er vores eller alle de andres. For det er fagforeningerne, der gennem tiderne har sikret os alle de pri-



Med containerskibene fra Mærsk havde Barbara Weinschenck nogle fine ture fra Europa til Asien og kom også i land spændende steder – i Singapore blandt andet.

”*Noget af det, der ligger mig stærkt på sinde, er, at vi nu får skabt arbejdsro, så vi kan være der mere for medlemmerne.*”

vilegier, vi har i dag – såsom en anstændig løn, kortere udmønstringer og betalt ud- og hjemrejse. Det synes jeg ofte, folk glemmer – og netop derfor skal vi gøre en indsats for at holde fast i vores historie og videreudvikle vores forening,” siger Barbara Weinschenck, der som ubefaren skibsassistent var medlem af Metal Maritim. På baggrund af sine mindre positive erfaringer med den forening, er hun meget indstillet på at give den en skalle og arbejde for, at Lederne Søfart bliver bedre til at håndtere medlemmernes eventuelle problemer. Men som hun indrømmer, så er der lige nogle helt essentielle ting omkring Lederne Søfart, der først skal falde på plads. Derom senere – først skal vi lige høre om hendes lidt utraditionelle vej ind i det maritime fag.

Snørklet maritim karrierevej

Når man kigger på hendes CV, kan man nemlig ikke lade være med at undre sig over, hvorfor hun bliver kadet hos Mærsk i 2013, starter på Svendborg Søfartsskole i 2018 og derefter mønstrer ud som ubefaren skibsassistent. Men, som hun siger med et skævt grin, det er der en naturlig forklaring på.

”Jeg havde som 20-årig meldt mig til Marinehjemmeværnet, fordi jeg syntes, det gav meget god mening at være med til at beskytte civilsamfundet. Noget med

at udlægge flydespærringer ved olieudslip og eventuelt deltage i redningsaktioner. Jeg fik da også lært at sejle deres store gummibåde og syntes ret godt om at være til søs. Og det var faktisk en af mine hjemmeværnsskammerater, der foreslog mig at søge ind som officersaspirant hos Mærsk,” fortæller hun.

August 2013 begyndte hun på uddannelsen som dual-officer på SIMAC i Svendborg. De første to semestre på skolen gik så nogenlunde, selvom hun ikke var så imponeret af studiemiljøet. Men så er det jo altid godt at komme ud at sejle og få afprøvet teorierne i praksis.

”Jeg havde to udmønstringer på rederiets containerskibe, som tilsammen gav mig fem måneders effektiv sejltid, og hvor vi som kadetter havde det okay og havde nogle fine ture fra Europa til Asien. Det er jo flot at sejle på de store oceaner, og vi kom da også i land flere spændende steder som Hong Kong og Singapore. Men da jeg kom tilbage til Svendborg og begyndte på 3. og 4. semester på SIMAC, følte jeg mig ikke ret godt tilpas i det konkurrenceprægede studiemiljø og valgte til sidst at kaste håndklædet i ringen og droppe ud,” fortæller hun og indrømmer, at det også var noget af et nederlag at give op på den måde.

Til søs eller ej

Det varede dog ikke længe, før hun var i gang igen med en ny uddannelse, nemlig professionsbachelor i Kristendom, Kultur og Kommunikation. Det var både et rigtig fint pusterum og et uddannelsesforløb, hun var ret godt tilfreds med. Men da regeringen vedtog det såkaldte uddannelsesloft, som betød, at der skulle gå seks år mellem to uddannelser, var hun tvunget til at vælge – enten den nye professionsbachelor eller søen.

”Jeg vil ikke sige, jeg gik helt i panik, men jeg var da nødt til at træffe nogle valg. Jeg måtte gøre op med mig selv, hvad der var vigtigst, og hvor jeg så mig selv i fremtiden. Nu havde jeg jo min sejltid som aspirant i Mærsk og søgte derfor hyre som ubefaren skibsassistent. Men her gik det op for mig, at det kun kunne lade sig gøre, hvis jeg havde det samlede grundforløb, som man typisk får på et skoleskib eller en søfartsskole. Så derfor begyndte jeg på Svendborg Søfartsskole i foråret 2018 og fik hyre hos Esvagt umiddelbart efter,” siger Barbara Weinschenck, der altså nu var kommet tilbage på det maritime spor.

Herefter sejlede hun godt et år med Esvagt Njord, et SOV-skib, der huser vindmølleteknikere i en vindmøllepark i England. Dermed fik hun optjent den fornødne sejltid, så hun kunne begynde på





Udsigten over en vindmøllepark fra et Esvagt-skib kan være rigtig flot.

Marstal Navigationsskole august 2019. Og her oplevede hun et helt andet varmt og inkluderende studiemiljø, end det hun havde mødt på SIMAC.

”Det var en god oplevelse at komme til Marstal, hvor jeg straks følte mig hjemme. Mine medstuderende var en god blanding af modne folk, flere af dem over 40 år med forskellige former for erhvervs erfaring, heriblandt fiskere og lastbilchauffører. Generelt var folk meget indstillede på at hjælpe hinanden, når vi hver især var udfordret fagligt. Og det er vel forventeligt, hvis man ikke har studeret i mange år og har forskellige styrker og svagheder. På SIMAC syntes jeg, folk havde en ten-

dens til at holde noterne for sig selv, hvorimod vi i Marstal i langt højere grad delte viden, og den tilgang til samarbejde og fællesskab passede mig rigtig godt,” fortæller den 33-årige navigatør og kommer i tanke om en anden vigtig forskel på de to maritime uddannelsesforløb.

”En af fordelene ved Marstal er, at man tager uddannelsen i etaper, og selvom man af en eller anden udefrakommende grund er nødt til at afbryde uddannelsen, så har man sin kystskipper eller sin sætteskipper, og dermed har man papirer til at sejle. Det er jo slet ikke tilfældet med den måde, forløbet på SIMAC er skruet sammen på. Jeg oplevede i hvert fald, at jeg

ikke kunne bruge de to år, jeg havde gået på SIMAC til noget som helst – bortset fra at jeg fik merit for mine fem måneders sejltd som aspirant. Det er en styrke og en kæmpe fordel ved Marstal Navigations-skole, som jeg håber, folk vil sige videre, da virkeligheden bare er, at man aldrig ved, hvad livet bringer én,” understreger hun.

Styrmand på ÆrøXpressen

Marstal og Ærø blev herefter hendes base, hvor hun også tog et job som kirketjener ved siden af studierne. Da hun nåede frem til sidste semester, blev stillingen som styrmand på ÆrøXpressen ledig. Her var det hendes vurdering, at den stilling



I godt et år sejlede
Barbara Weinschenck
for Esvagt.

nok ville være besat, når hun afsluttede sin uddannelse et halvt år senere, så det var en mulighed, hun blev nødt til at gribe. Det blev til et intenst halvt år med fuldtidsarbejde og studier.

ÆrøXpressen er en færge, marstallerne har skilliget sammen til, så de ikke længere skal til Ærøskøbing for at komme til Svendborg. Nu er det næsten blevet som i gode gamle dage med en færge direkte fra Marstal til Rudkøbing, hvorfra man kunne tage bussen til Svendborg eller en Flixbus, hvis man vil hele vejen til København.

”Det var da rigtig fint for mig at komme ud og sejle et stort skib og anvende mit foreløbige sønæringsbevis som sætteskipper. Selvfølgelig gik jeg af og til glip af nogle timer på navigationskolen, men dem måtte jeg så få indhentet på anden vis. Det fungerede i hvert fald, og da jeg stod med min skibsførereksamen december 2021, kunne jeg fortsætte på færgen. En af fordelene ved ÆrøXpressen er i øvrigt, at den er 600 BRT og dermed har en størrelse, så man kan optjene sejl tid med en skibsførereksamen. Det var derfor et godt springbræt, og så var det også dejligt at sejle med en færge med så stor folkelig opbakning, hvor man mærker styrken af et lokalsamfund,” påpeger hun og kommer i tanke om en sjov hændelse, der netop viser, hvor glade marstallerne er for deres færge.

”Det er måske ikke verdens største opgave, men i de år jeg arbejdede ombord, var det direktørens kone, der stod for at vaske viskestykker, håndklæder og klude. Nu var der kommet en ny direktør, og der var så ingen til at vaske. Nu står der næsten altid nogen på kajen, når vi lægger til med færgen, og derfor gik jeg derhen og sagde: ”Vi mangler en til at vaske en gang om ugen, er der en frivillig?” Tommy mente, at det kunne han og konen godt klare. Det synes jeg er et fint eksempel på en stærk lokal opbakning, og det er også noget af det, der giver arbejdsglæde ved sådan et færgejob.”

Nye udfordringer

Det blev til to et halvt år med Marstal-færgen, så mente hun, det var tid at komme videre. Ikke fordi hun var utilfreds med færgesejladsen – på ingen måde, men som hun siger, så bliver det af og til lidt rigeligt det samme og det samme, når man hele tiden sejler den samme rute.

”Jeg blev ret bevidst om, at jeg var nødt til at give mig selv nogle nye udfordringer, så jeg kunne få det navigationsmæssige håndværk på plads. En færge sejler af gode grunde den samme rute hver dag, så hvis jeg skulle blive dygtigere og få mere rutine i at anvende alle de forskellige instrumenter, der findes på en bro, så måtte jeg ud at sejle et sted, hvor de anvendes i langt højere grad. Og så ville jeg også gerne have mere erfaring i forhold til radiokommunikation og ruteplanlægning,” forklarer Barbara.

Fra flere bekendte havde hun hørt meget godt om Svitzer, som derfor blev det første sted, hun søgte hyre. Det gav pote, så oktober i år mønstrede hun Svitzer Hermod, som primært opererer i danske farvande. Selvom hun i skrivende stund kun har været ude på en enkelt udmønstring, er hun meget tilfreds med sin nye arbejdsplads.



”Det var dejligt at sejle med en færge med så stor folkelig opbakning”, siger Barbara Weinschenck om sine to et halvt år som styrmand på ÆrøXpressen.

BLÅ BOG: BARBARA WEINSCHENCK

- 2010 – Student fra Solrød Gymnasium
- 2013 – 2015 – Officersaspirant hos Mærsk
- 2015 – 2023 – Professionsbachelor, Kristendom, Kultur, Kommunikation
- 2018 – Svendborg Søfartsskole
- 2018-2019 – Ubefaren skibsassistent, Esvagt
- 2019 – 2021 – Marstal Navigationskole
- 2020 – 2021 – Kirketjener, Ærø Pastorat
- 2021 – 2023 – Overstyrmand, ÆrøXpressen
- Marts 2023 – Næstformand, Lederne Søfart
- Oktober 2023 – Overstyrmand Svitzer





Barbara Weinschenck havde hørt meget godt om Svitzer, som hun nu sejler for.



Jeg mener, det ville være en tiltrængt forbedring, hvis skibsofficerer i løbet af uddannelsen fik mere viden om kulturforståelse og personlig ledelse.”

”Jeg har i hvert fald haft en god første tur med en fin besætning, så det lover godt. Det er fedt at lære noget mere om manøvrering i mange forskellige situationer, og arbejdsopgaverne varierer også en del. Der er både de daglige opgaver med at slæbe skibe ind til og ud af havn eller dok, og så har vi også lidt mere specielle opgaver som den, vi fik efter stormen i oktober. Der lå vi i 20 timer oppe i Frederikshavn og skubbede på det 332 meter lange skrotskib, Zafiro Producer, der havde revet sig løs under stormen og ramt både en borerig og dokken. Vi blev også involveret i at fiske en jolle op i Storbælt, inden nogen sejlede ind i den, og jeg ser frem til flere spændende opgaver på min næste udmønstring,” siger Barbara Weinschenck.

Engageret næstformand

Udover jobbet i Svitzer bruger hun som næstformand i Lederne Søfart også en del tid på det faglige arbejde, som hun mener

er vigtigt at prioritere, især nu da foreningen står over for nogle vigtige beslutninger om det fremtidige tilhørsforhold.

”Noget af det, der ligger mig stærkt på sinde, er, at vi nu får skabt arbejdsro, så vi kan være der mere for medlemmerne. Folk skal kunne ringe til foreningen og få hjælp, når de har brug for det, men den interne uro har jo været dræbende for de fleste aktiviteter. Derfor håber jeg, at vi snart finder en løsning, så vi kan begynde at se fremad. Det er i hvert fald på høje tid,” understreger Barbara og fortsætter: ”Derudover håber jeg, at vi som forening kan involvere os mere i at sikre et godt arbejdsmiljø på skibene. Det er selvfølgelig rederne, der skaber rammerne, men jeg tror, at mange af de konflikter, der opstår ombord, kan undgås eller løses, hvis de, der har ledelsesansvar, ved mere om, hvordan de kan lede forskelligt og engageret,” påpeger hun og fortsætter: ”Hvis man kigger i de uddannelsesbøger, vi skal have udfyldt under vores uddan-

nelse til skibsofficerer, står der stort set intet om ledelse. Jeg mener, det ville være en tiltrængt forbedring, hvis skibsofficerer i løbet af uddannelsen fik mere viden om kulturforståelse og personlig ledelse. Og jeg er i hvert fald taknemmelig for, at jeg via min uddannelse i civilsamfundsudvikling og ledelse har fået nogle gode værktøjer, som jeg håber, kan gøre en forskel både ude på skibene og i mit virke som næstformand”.

Men, som hun også erkender, first things first. Først og fremmest skal Lederne Søfart have genvundet fodfæstet, og overordnet set er Barbara Weinschenck ret optimistisk og tror på, at det nok skal lykkes at finde en model for foreningens fremtidige virke. Og så kunne hun i øvrigt godt tænke sig at skifte det nuværende navn ud med det gamle, så fagforeningen igen kommer til at hedde Søfartens Ledere. ■

7. marts næste år

– en god dag at holde generalforsamling

Som medlemmer af Lederne Søfart må I meget gerne sætte kryds i kalenderen d. 7. marts 2024, hvor vi holder generalforsamling. Det bliver ligesom sidste år i Odense. Vi vender tilbage med det nøjagtige sted og program med videre.

Allerede nu kan vi sige, at to af bestyrelsesmedlemmerne er på valg.

Det er:
**Preben Zimmer og
Thomas Strange**

Herudover skal de tre medlemmer af bestyrelsen, som den øvrige bestyrelse i årets løb har godkendt som nye bestyrelsesmedlemmer, vælges af generalforsamlingen.

Det er:
**Per Dybro
Carsten Mogensen og
Andreas Forsberg Nielsen**

Sidst, men ikke mindst, stiller et medlem op som nyt medlem af bestyrelsen.

Det er:
Jonathan Hacke

Nedenfor og på næste side bringer vi en kort præsentation af de fire nye kandidater, og hvorfor de gerne vil gøre et stykke arbejde i bestyrelsen.

Nye kandidater:



Per Dybro



Jeg hedder **Per Dybro** og er 54 år gammel. Jeg startede indenfor det maritime erhverv i 1985.

De fleste af mine år til søs har været i specialskibe, og en del af dem har været under norsk flag.

I de første mange år sejlede jeg på dækket, men i 2016 tænkte jeg, at hvis jeg skulle blive ved som sømand, måtte jeg starte med at læse til styrmand, så det gjorde jeg.

Jeg har altid som person været meget optaget af fagforeningsarbejde og det politiske i det, og i perioden fra 1999 til 2018 har jeg siddet i bestyrelsen for 3F sømændene enten som bestyrelsesmedlem eller suppleant, men

mente da jeg begyndte at sejle som styrmand, at det var bedst at trække mig.

Det, jeg ser, at vi skal kæmpe for i Lederne Søfart, er, at vi har indflydelse i de nationale samt internationale maritime organisationer og gøre os gældende på den politiske bane for at blive hørt.

Jeg ser frem til at være en del af Lederne Søfarts bestyrelse, hvor vi skal styrke os selv og gøre os mere synlige og vise, at vi er den rette fagforening for navigatører. Emner, som jeg ser, er vigtige at arbejde med, er det psykiske arbejdsmiljø og mobning og chikane. ■





Carsten Mogensen



Mit navn er **Carsten Mogensen**. Jeg er 52 år gammel og bor ved Frederikshavn. Jeg har valgt at stille op til bestyrelsen i Lederne Søfart for at bidrage med min maritime erfaring til mine kollegaer i foreningen.

Min maritime rejse startede i 1991 på skoleskibet Danmark, og siden har jeg sejlet coaster, tank, slæbebåde og passagerskibe, ligesom jeg en kort periode var i Søfartsstyrelsen som skibsinspektør. Jeg har været underviser og kvalitetskoordinator ved Martec i det nordjyske og fungerer stadig som censor ved de maritime uddannelser samme sted.

Jeg er uddannet skibsfører fra Svendborg i 1997 og sejler som lods ved Portus Pilot. Jeg

har altid fulgt med i foreningens arbejde og var en periode talsmand for styrmændene i Svitzer. Jeg ser vores forening som et utroligt vigtigt fællesskab, der er opbygget omkring traditioner og faglig stolthed.

Vi skal som forening fremstå med troværdighed og have vores profil og organisation på plads til forsat at præge bl.a. international søfartspolitik og til at kunne fastholde de retmæssige forhandlingsrettigheder for navigatørernes overenskomster. Jeg tror også, det bliver spændende at arbejde med bestyrelsens mærkesager. ■

Andreas Forsberg Nielsen



Jeg hedder **Andreas**, er 35 år gammel, bor i København sammen med min kæreste Mille og sejler til dagligt som styrmand og DPO i Esvagt. Jeg er uddannet dual junior officer og skibsfører fra SIMAC i 2012 og har siden sejlet i Mærsk Tankers, Mærsk Line, A2Sea, Sundbusserne, Kulhuse færgen og altså nu i Esvagt.

Jeg vil gerne være en del af bestyrelsen, fordi jeg brænder for, at vi også skal have et "Søfartens ledere" i fremtiden. Vi har haft nogle udfordrende år og står over for et stort arbejde for at kunne komme videre som forening, og dette arbejde vil jeg gerne være en del af. Jeg mener også, det er vigtigt, at vi får

flere unge og studerende ind i foreningen, så vi også i fremtiden har et eksistensgrundlag.

Min helt store passion er uddannelse og fastholdelse af unge mennesker, som gerne vil arbejde i den maritime branche, og jeg fungerer derfor også som uddannelsesofficer hos Esvagt. Jeg oplever desværre tit, at vores nye elever slet ikke ved, hvad Søfartens Ledere er, ej heller har taget stilling til, om de vil være med i en fagforening eller ej. Det er derfor vigtigt, at vi som forening gør mere for at gøre opmærksomme på os selv hos de studerende. Et arbejde, jeg meget gerne vil tage del i. ■

Jonathan Hacke



Mit navn er **Jonathan Hacke**. Jeg er 27 år, bor i Ringsted, og til daglig sejler jeg for Langelandslinjen som overstyrmand.

Siden jeg var med Georg Stage i 2014, har jeg arbejdet til søs. Jeg har haft det meste af min ubefarenstid i Esvagt og Danske Færger, hvor jeg fandt ud af, at færgefarten tiltalte mig mest.

I 2020 færdiggjorde jeg skibsførereksamen på Marstal Navigationsskole, hvorefter jeg fik min første styrmandshyre ved Ærøfærgerne, som senere blev skiftet ud med DFDS. Efter to gode år i DFDS valgte jeg at søge tilbage til færgefarten og fik fast hyre på Langelandslinjen. Jeg er senere hen blevet talsmand for

styrmandsgruppen på overfarten, da jeg interesserer mig meget for det faglige arbejde.

Jeg har i hele min navigatørtid været medlem af Lederne Søfart og fulgt passivt med i foreningens udvikling. Efter at jeg er blevet talsmand, mener jeg, at det er på tide, jeg påtager mig en mere aktiv rolle, så jeg kan bidrage til, at foreningen kommer godt videre. Og så jeg kan være med til at sikre, at vi står stærkt sammen, så vi kan sikre de bedste arbejdsvilkår for os danske navigatører. Derfor vil jeg gerne stille op som kandidat til at være en del af vores bestyrelse. ■

Retten har talt - og nej, vi fik *ikke* ret

Vores sag ved Arbejdsretten mod Danske Rederier er blevet afgjort, og afgørelsen faldt ikke ud til vores fordel, idet retten ikke gav os ret i de punkter, vi gerne ville have retten til at tage stilling til.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: COLOURBOX



”Vi er skuffede over, at vi ikke fik medhold i Arbejdsretten, men vi tager naturligvis rettens afgørelse til efterretning”, siger direktør Helle Andsbjerg fra Lederne Søfart.

Sagens kerne er kort fortalt, om det var i orden, når Danske Rederier opsagde den overenskomst, de havde med Lederne Søfart på DRO2-området, og lagde den sammen med overenskomsten på DRO-1.

”Det mente vi helt klart ikke, det var. Først og fremmest fordi, at langt de fleste af de navigatører, som overenskomsten vedrører, er medlemmer hos os. Derfor anlagde vi sagen, men nu har retten altså afgjort, at juridisk var der ikke noget i vejen for, at Danske Rederier gjorde, som de gjorde, og at vores overenskomst ikke havde en beskyttelse mod opsigelse”, fastslår Helle Andsbjerg.

Et vigtigt skridt

”Vi fandt, at det at anlægge retssagen var et vigtigt skridt som et led i at afprøve alle muligheder for at bevare overenskomsten, og vi vil gerne takke alle, der har bidraget til arbejdet med sagen. Anstrengelserne bar desværre ikke frugt, men vi håber, at det på lang sigt vil kunne lade sig gøre, at der etableres et samarbejde i branchen, så vi som arbejdstagere står stærkere, når der skal forhandles overenskomst”, fortsætter Helle Andsbjerg og tilføjer:

”Som fagforeningen for ledere og specialister i det maritime Danmark fortsætter vi i Lederne Søfart vores kamp for medlemmernes rettigheder. Vi arbejder med alle vores øvrige overenskomster og ikke mindst ved at støtte de mange medlemmer, der er på individuelle kontrakter”.





Mødet i Turku i august i år fandt sted på fuldriggeren Suomen Joutsen, som var forsyningsskib under 2. verdenskrig. Siden fungerede skibet som søfartsskole, og i dag tilhører det søfartsmuseet Forum Marinum.

Det er vigtigt for Lederne Søfart at have et internationalt netværk af to grunde. For det første udspringer det meste af lovgivningen på søfartsområdet fra regler, der bestemmes internationalt. For det andet arbejder mange af medlemmerne i perioder i andre lande og kan derfor få behov for både formel og uformel viden om udenlandske forhold inden for søfart. Det gælder ikke mindst i vores nabolande i resten af Norden. Derfor er vi meget glade for det tætte netværk, vi har med vores broderorganisationer i Nordisk Navigatørkongres.

Nordisk netværk er nyttigt

TEKST: MAI VALENTIN NIELSEN | FOTOS: PRIVATFOTOS

Lederne Søfart er aktivt engageret i de internationale forsamlinger, der beskæftiger sig med navigatørers og andre søfarendes arbejdsvilkår. På europæisk plan og verdensplan kan nævnes Nautilus International (se artiklen i sidste nummer af fagbladet), IFSMA, ITF, ETF, IMPA og EMPA. Men der er også en international forsamling, der er mere lokal og dermed

tættere på os herhjemme, nemlig Nordisk Navigatørkongres.

Det er en traditionsrig forsamling, der blev grundlagt i Stockholm i 1910 og mødes hvert halve år. I starten var det navigatørforeningerne fra Danmark, Norge, Sverige og Finland, der deltog. Siden er også Island og Færøerne kommet til. Møderne går på skift mellem de seks foreninger. Lederne Søfart var værter for

Nordisk Navigatørkongres i København i januar i år, og den seneste kongres fandt sted i august i Turku i Finland.

Lille sluttet kreds, der gør samarbejdet lettere

Som regel deltager der 1-2 personer fra hver organisation, så det er en lille sluttet forsamling, hvor man hurtigt lærer hinanden at kende. Det gør det nemt for

medarbejderne i de enkelte landes sekretariater lige at gribe telefonen eller sende en mail, når man sidder med en arbejdsopgave, der involverer et eller flere af de andre nordiske lande. I Lederne Søfart har vi fx spurgt vores norske kolleger om rekrutteringsforholdene i Norge, fordi et norsk rederi var begyndt at søge efter danske navigatører. Derigennem kunne vi få bekræftet, at der var et reelt ønske om at ansætte danskere pga. mangel på norsk arbejdskraft, og at rederiet havde ordnede forhold.

Vi har også sparret med vores færøske kolleger om dobbelte arbejdsmarkedsbidragsbetalinger for færinger, som arbejder i Danmark, og med vores svenske kolleger om forskellen på de danske og svenske regler for sygedagpenge, da et svensk medlem ansat på et dansk skib kom i klemme på det område.

I øjeblikket taler vi med vores finske kolleger om at kunne tilbyde vores medlemmer på langfart en attraktiv forsikring via IFSMA. Da forsikringselskabet kræver, at et bestemt antal medlemmer skal tegne forsikringen, er det en fordel, hvis vi kan pulje vores forsikringstagere med Finlands.

Starter med "bordet rundt"

Dagsordenen for møderne i Nordisk Navigatørkongres starter altid med 'bordet rundt', hvor hver forening præsenterer nøgletal for sin organisation og sit land – såsom medlemstal, kontingentsatser, indgåede overenskomster, lønudvikling, ledighedstal og optag på de maritime uddannelser – og fortæller om den seneste politiske udvikling. Det sidste fører os ofte vidt omkring. På kongressen i Finland i august talte vi fx om så forskellige emner som konsekvenserne af sanktioner mod Rusland på Færøerne, krænkelsesundersøgelsen i Danmark og risikoen for vulkanudbrud på Island, hvor man pt. frygter udbrud i to vulkaner, der kan blive lige så alvorlige som Eyjafjallajökull-udbruddet i 2010.

Derudover kan hver forening indsende sager, de gerne vil have på dagsordenen, og der kan være gæstrepræsentationer om et specifikt relevant emne. På mødet i København havde vi fx et oplæg om sejladssikkerhed i Arktis ved en kommandørkaptajn fra Arktisk Kommando i Nuuk. I Turku i august havde Norge sat rekruttering på dagsordenen, da manglen på mandskab er et kæmpe problem for dem (og for de fleste af de andre nordiske lande inklusive Danmark). Et problem, som



Øverst: Her er deltagerne på mødet stillet op til gruppefoto.

Nederst: Som det ses, gik det meste af mødet med indædte drøftelser og udveksling af informationer.

kun ser ud til at blive større i fremtiden, når man kigger på de demografiske data.

Står stærkere

I det hele taget er Nordisk Navigatørkongres et godt forum for at samarbejde om emner, der har relevans for søfarten, og vi står stærkere med vores politiske udspil, når der er seks landes foreninger bag. Tidligere har vi bl.a. lavet et fælles udspil om sejladssikkerhed i Arktis og om nødvendigheden af at gribe kraftigere ind over for pirateri. Det næste nordiske udspil kommer sandsynligvis til at handle om uddannelse og rekruttering.

Der er tradition for, at søfartsstyrelsesdirektøerne fra hvert land bliver inviteret til hvert andet møde, så de får en chance for at høre, hvad der samlet set optager de nordiske navigatørforeninger. Det har givet rigtig gode dialoger og større gennemslagskraft for vores politiske mærkesager, men det kom desværre lidt ud af kurs i coronaperioden. Vi håber dog, at søfartsdirektøerne får mulighed for at deltage i Nordisk Navigatørkongres igen, når vi i januar 2024 mødes i Göteborg. ■

Skonnerten Freia er kommet godt hjem til Bornholm

Et flok ildsjæle og en bred folkelig opbakning har sikret det 130 år gamle skib en værdig pensionisttilværelse på klippeøen, hvor kølen i sin tid blev lagt. Nu arbejder støtteforeningen Freias Venner målrettet på at holde hende flydende og give medlemmerne gode oplevelser.



En solnedgangstur forbi Hammershus er en god fælles oplevelse.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: FREIAS VENNER

Det var lidt af et sats, da Henrik Olsen og Freias mangeårige ejer Bo Mathiesen en novemberaften satte sig ned og blev enige om, at nu skulle det være – og så måtte det briste eller bære. Freia skulle ikke længere friste en hensygnende tilværelse som oplagt charterskib i Svendborg – nu skulle den gamle dame hjem til Bornholm, hvorfra den smukke stålskontert havde sejlet fragt i 75 år. Derfor var der også mange på øen, der kendte skibets historie og sågar havde sejlet med skibet eller kendte nogen, der havde.

”Det var helt oplagt at få Freia tilbage til Bornholm, hvor kølen blev lagt i 1896. Købssummen var til at overskue, den var nemlig kun 1 krone, men vi var jo nødt til at få hende synet og gjort i sejlklar stand, så hun kunne klare turen over Østersøen. Her var vi så heldige, at flinke mennesker gerne ville låne os de penge, så Freia kunne komme på bedding på Ring Andersens værft i Svendborg. Det var jo også meget rart at få styr på, at det ikke var en sminkeket lig, vi overtog,” fortæller formand for Støtteforeningen Freias Venner, Henrik Olsen, der er indehaver af Nordskoven Strand Camping ved Rønne.

Hjem til folkemødet

Efter klargøringen i Svendborg blev kursen sat mod Bornholm, og det var nærmest et historisk øjeblik, da den smukke slanke stålskontert i juni sidste år lagde til i Allinge, hvor hun skulle fungere som base for Danmarks Naturfredningsforening under Folkemødet. Netop denne begivenhed, hvor tusindvis af mennesker lægger vejen forbi Allinge havn, viste sig også at være et genialt udstillingsvindue for hele Freia-projektet. Og i løbet af sommeren voksede støtteforeningen til mere end 100 medlemmer, hvor mange, udover at betale 500 kroner og få en sejl-tur i ny og næ, også meldte sig til at give en hånd med, når renoveringsarbejdet skulle i gang.

”Vi blev hurtigt klar over, at der lå et kæmpestort arbejde foran os, hvis vi overhovedet skulle gøre os håb om at holde skibet flydende. Stævnrøret havde det ikke alt for godt, nogle af stålpladerne var næsten tæret igennem, og så voksede der simpelt hen svampe visse steder inde bag garneringen, så vi var nødt til at gå grundigt til værks, hvis projektet skulle lykkes,” fortæller Niels-Jørn Jensen, der har påtaget sig at føre dagligt tilsyn med skibet og organisere renoveringsarbejdet. Han bor


i fyrmesterboligen ved Hammer Fyr, og derfor var det oplagt, at Freia skulle ligge i nærheden, nemlig i Hasle Havn.

Ærligt skib

Efter Folkemødet sidste år gik han og et hold af frivillige i gang med det projekt, de har døbt ”ærligt skib”. Det handlede bogstaveligt talt om at gå til stålet. Al det møblement, der var blevet sat ind i skibet, så det kunne fungere som charter-skib, blev hevet ud. Det samme gjaldt den garnering, der var sat uden på stålskroget. Det hele blev revet ned og smidt op på kajen, så Freia nu fremstod med et lastrum, sådan som hun oprindeligt var bygget.

”Det var selvfølgelig et stort arbejde med al det træ, der skulle ud, og skibet littede da også 10 centimeter. Men det var helt nødvendigt at få al det gamle og til dels fugtige træ ud af skibet, så vi kunne komme helt ind til stålskroget. Det er derfor, vi kalder det ”ærligt skib”, for når du er helt inde ved stålet, ved du, hvad du har med at gøre og kan begynde at bygge op derfra. Det er nu ikke meningen, at der skal ny aptering ind, vi vil beholde det som et stort rum, som kan bruges til forskellige former for arrangementer. Så nu er vi i gang med at gennemgå stålplader-





Her i november var kursen sat mod Nexø, hvor Freia er en del af julemarkedet hele december.

ne en for en og få dem rustbehandlet og malet,” forklarer Niels-Jørn Jensen.

Trods det store arbejde han lægger i projektet, har han ikke ønsket at være med i foreningens bestyrelse, for som han siger, har han rigeligt at gøre med at organisere arbejdet omkring skibet. Så må andre tage sig af at forhandle med myndigheder, skaffe fondsmidler og holde kontakten til Skibsbevaringsfonden. Sidstnævnte har gennem årene ydet tidligere ejere lån og værdifuld sparring, og den funktion har fonden stadig for den bornholmske støtteforening.

Arbejdsindsats og donationer

Indtil videre går det ifølge formand Henrik Olsen ganske godt med at skaffe penge til renoveringen. Dels fra forskellige fonde, dels fra lokale virksomheder, der gerne vil støtte projektet, fordi det også er med til at sætte Bornholm på landkortet. For eksempel har det lokale savværk doneret det træ, der med de frivilliges ihærdige indsats er blevet til en ny storbom. Savværket leverede bommen som et ottekantet stykke træ, og så måtte de frivillige i gang med båndsliberen. Netop medlemmernes arbejdsindsats er også en vigtig forudsætning for, at projekt Freia kan lykkes.

”Vi har arbejds hold på skibet hver lørdag, og der er jævnt hen en halv snes stykker, der møder op. Derudover er der også nogle folk, der påtager sig enkeltopgaver som for eksempel at renovere en elmotor. De kan jo selv rettelægge arbejdet. Men det skal ikke være arbejde det hele, der skal også være gode fælles oplevelser, som når vi for eksempel tager en solnedgangstur forbi Hammershus, eller når vi bare mødes til fælles spisning. Jeg tror, den slags fælles aktiviteter er vigtige for at fastholde folks engagement,” påpeger formanden for støtteforeningen.

Blandet flok

Lige nu har folkeoplysningsforeningen Freias Venner godt 200 medlemmer, hvoraf langt de fleste er sejlede medlemmer. Man skal nemlig være medlem for at kunne sejle med skibet, og det betaler man 500 kroner for om året. Medlemmerne er en meget blandet flok – ikke kun det grå guld, men også en del yngre, der er tiltrukket af det fællesskab, der opstår omkring sådan et skib. Og så er der selvfølgelig også søfolk blandt medlemmerne, hvilket er helt nødvendigt, da der skal nogen til at sejle skibet. Det har den mangeårige medarbejder i BornholmsTrafikken/BornholmerFærgen, kaptajn Finn Esben Hansen, allerede gjort en hel del gange.



I juni sidste år lagde Freia til i Allinge for at fungere som base for Danmarks Naturfredningsforening under Folkemødet



Der skal være nogen til at sejle Freia, så det er godt, at der er søfolk blandt medlemmerne af Freias Venner.



”Jeg synes da, det er fantastisk flot, at det er lykkedes at redde Freia og få det fine gamle skib hjem til Bornholm, hvor hun i sin tid blev bygget. Det ville jeg selvfølgelig gerne støtte, og som gammel sømand kunne jeg jo være en af dem, der stod bag roret. Men man behøver i øvrigt ikke være skibsfører med store papirer for at føre skibet, for Freia er omregistreret til lystfartøj, så der kun kræves en yachtskipper 3 og en motorpasserprøve,” siger Finn Esben Hansen.

Udlånt til julemarked

Midt i november blev der atter sat sejl på den gamle skude, og kursen blev sat mod Nexø, hvor Freia er udlånt til byens julemarked hele december. Men derefter skal der rigges af og dækkes til med presenninger, så Freia kan gå i vinterhi i Hasle. Og her bliver hun liggende indtil påske,

hvor Niels-Jørn allerede har en lang liste over arbejdsopgaver.

”Vi skal jo have et sted at være ombord, når det regner, eller vi bare har brug for læ i en kaffepause. Derfor sætter vi den gamle skipperkahyt agter i stand som noget af det første. Og så er det også meningen, at vi med tiden skal have lukket ude for renoveret og indrettet med fire køjepladser. Men ellers skal det være et så ”ærligt skib” som overhovedet muligt,” siger Niels-Jørn Jensen med et grin og tilføjer, at målet dog ikke er at føre Freia tilbage til den originale udgave fra 1897. ”Nej, det ville slet ikke være realistisk. Det vigtigste er, at vi holder hende i god stand og sørger for, at mange bornholmere kan få gavn af det historiske skib.” ■

STÅLSKONNERTEN FREIA

Tomastet sletskonneret bygget på Bornholms Maskinfabrik i Rønne 1896/97.

Længde 22,6 meter –
bredde 5,65 meter
– dybgang 2,15 meter
– lasteevne 110 tons.

De følgende 75 år havde Freia base på Bornholm og sejlede med fragt i Østersøen – primært granit, korn og landbrugsprodukter.

Freia fik først motor installeret i 1921 og blev i 1959 omrigget til galease.

I 1972 blev Freia lagt op i Rønne og havde dermed sejlet den sidste tur som fragtskib.

Herefter købte bornholmske Jens Lund skibet og brugte en større sum penge på at renovere hende og rigge om til skonneret. Desuden blev Freia indrettet til chartersejlsads med passagerer.

Siden har skibet skiftet ejer tre gange, inden Støtteforeningen hentede hende hjem til Bornholm sommeren 2022.

BREVKASSE

Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent



Hej Lederne Søfart.

Jeg er ansat som havneassistent i en kommunal havn. Nu har min arbejdsgiver skrevet til mig, at jeg har fået udbetalt for meget i løn, fordi de er kommet til at beregne en forkert sats på mine forskudt-tidstillæg ved en tidligere regulering af satserne. De vil trække pengene i min løn i mindre rater, indtil jeg har betalt beløbet tilbage. Kan de det?

Hilsen fra havneassistenten

Hej havneassistent.

Det er desværre en problemstilling, vi sommetider støder på. Fænomenet opstår tit nok til at have sit eget juridiske navn – *condictio indebiti* – hvilket dækker over, at nogen ved en fejl har udbetalt for meget til en anden og bagefter kræver at

få det for meget udbetalte retur. Det kan både ske i ansættelsesforhold og i andre situationer, men en stor andel af disse sager opstår netop ved udbetaling af løn, hvis lønkontoret laver en fejl i beregningen af lønnen. Det sker tit i forbindelse med, at lønnen på én eller anden måde ændrer sig, fx ved at der skal indføres nye lønsatser efter en overenskomstforhandling, eller fordi medarbejderen ændrer arbejdstid eller får andre opgaver, som også kan betyde, at lønnen ændrer sig.

Hvem har ansvaret?

Som udgangspunkt er det arbejdsgiveren, der har ansvaret for at udbetale den korrekte løn – arbejdsgiverens lønafdeling forventes at have en større erfaring end de enkelte medarbejdere og dermed bedre styr på tingene. Samtidig bliver der

generelt stillet større krav til offentlige arbejdsgivere end til private, især hvis der er tale om små private virksomheder.

Det betyder dog ikke, at du som lønmodtager bare kan læne dig tilbage og overlade hele ansvaret til arbejdsgiveren. Du skal selv sørge for at tjekke dine lønsedler, og hvis du kan se – eller har mistanke om – at du har fået udbetalt for meget i løn, har du pligt til straks at gøre din arbejdsgiver opmærksom på det. Det er bedst at reagere skriftligt, så du kan dokumentere, at du har handlet på sagen.

Rigtig mange lønmodtagere får ikke tjekket deres lønsedler hver måned, men hvis du ved et hurtigt gennemsyn ville kunne konstatere en fejl, kan du ikke undskylde dig med, at du ikke har kigget lønsedlen efter i sømmene.

Skal jeg betale pengene tilbage, hvis min arbejdsgiver er kommet til at betale mig for meget i løn – og hvis ja, kan han så trække pengene i min løn?



Foto: Colourbox



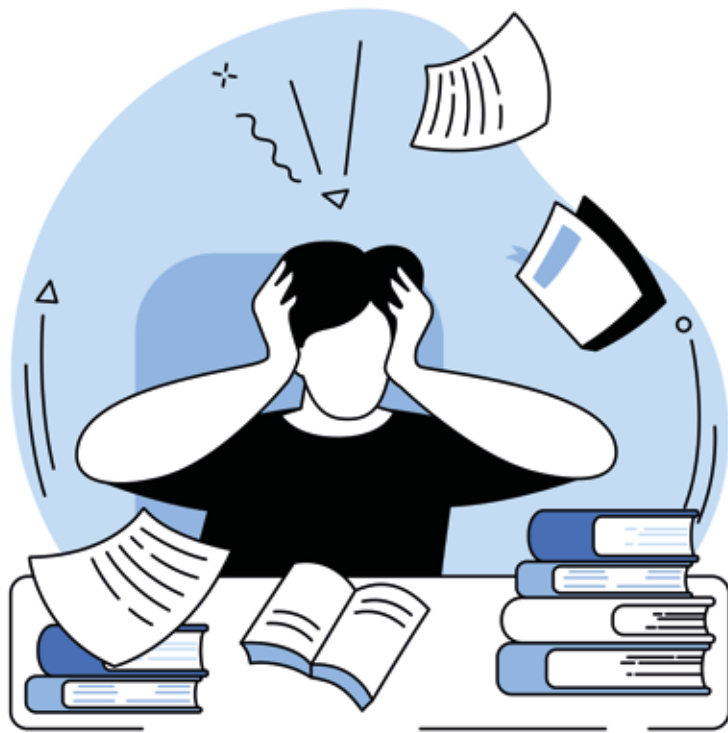


Foto: Colourbox



I nogle tilfælde kan det være svært at gennemskue, hvad man rettelig skulle have haft i løn. Det kan for eksempel være, hvis man får mange variable tillæg (eksempelvis ulempebetaling for diverse former for "skæve" arbejdsvilkår), eller hvis lønnen er blevet reguleret efter en overenskomstforhandling. I så fald vil forventningen om, at man burde have vidst, der var noget galt, være mindre.



God contra ond tro

Når det skal vurderes, om du har pligt til at betale for meget udbetalt løn tilbage, er det afgørende, om du har fået pengene i god tro, eller om du godt vidste (eller burde vide), at der var noget galt. Hvis lønnen er meget enkelt opbygget, og du får det samme hver måned (fx hvis du er på en fast løn og ikke får nogen variable tillæg), vil det være nemt for dig at se, om der er noget usædvanligt ved lønnens størrelse, og selv små afvigelser kan betyde, at du bør reagere. I så fald vil du have svært ved at argumentere for, at du ikke kunne se, at du fik for meget – så har du været i såkaldt ond tro.

Hvis lønnens sammensætning til gengæld ikke er let at gennemskue, forholder tingene sig anderledes. Det kan eksempelvis være, hvis du får mange variable tillæg (for eksempel ulempebetaling for diverse former for "skæve" arbejdsvilkår), eller hvis lønnen er blevet reguleret efter en overenskomstforhandling, hvilket kan indebære efterreguleringer

flere måneder tilbage i tiden. Jo sværere det er at overskue lønnen, beløbene og forholdene, jo mindre vil forventningen være om, at du selv kan se evt. fejl. Vær opmærksom på, at fejl ikke kun kan opstå ved den direkte udbetalte løn, men også ved beregning og indbetaling af pensionsbidrag, feriepenge og andet, der er en del af arbejdsgiverens betaling til en medarbejder.

Problemstillingen kan også opstå den modsatte vej, fx ved at en arbejdsgiver betaler for lidt til en medarbejder, glemmer at indbetale pensionsbidrag til pensionselskabet eller ikke får afregnet ferie ved fratræden. Også i disse situationer har medarbejderen selv et ansvar for at holde øje med, om lønnen bliver udbetalt korrekt, og om der bliver afregnet pensionsbidrag mv.

Løntræk eller ej?

Det vil altid afhænge af en vurdering af de konkrete omstændigheder, om arbejdsgiveren kan kræve for meget udbetalt løn

retur, og mange forskellige elementer kan spille ind, herunder en vurdering af, om det overordnet set vil være urimeligt at kræve, at medarbejderen skal betale det for meget udbetalte tilbage.

Tilbagebetaling via løntræk er kun en mulighed, hvis der er enighed om kravets eksistens og størrelse – arbejdsgiveren kan altså ikke uden videre beslutte at foretage løntrækket, hvis medarbejderen protesterer mod kravet, selv om nogle desværre gør det alligevel. I sidste ende kan det være nødvendigt at få sagen afklaret ved en retssag.

I din situation vil du formentlig godt kunne protestere mod både selve kravet og trækning af pengene i din løn, fordi det kan være svært for dig som medarbejder at gennemskue konsekvenserne af centrale satsreguleringer.

Hvis sagen ikke løser sig, og du får brug for mere rådgivning om din situation, er du altid velkommen til at kontakte os for en mere konkret vurdering. ■

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

**80**

Skibsfører Curt Otto Schildknecht
Hoé 11/01/44
Skibsfører Ole Eskild Andersen 26/02/44
Skibsfører Steen Belter 19/03/44
Overstyrmand Knud Ludvig
Ludvigsen 23/03/44
Maritim Konsulent Per
Kristiansen 28/03/44

75

Skibsfører Finn Holger Jensen 12/01/49
Skibsfører Steen Lom 04/02/49
Olaf Andersen 09/02/49
Skibsfører Svend Anker Hilkjær 09/02/49
Overstyrmand Torben Juul
Fedder 04/03/49

70

Overstyrmand Palle Rolf
Pedersen 22/01/54
Overstyrmand Jan Klintebjerg
Thomsen 24/01/54
Hans-Jørgen Roed Jensen 10/02/54
Overfartsleder Ove Jensen 22/02/54
Overstyrmand Anton Thure
Møller 10/03/54
Skibsfører Niels Christian
Nielsen 12/03/54
Skibsfører Ole Bo Madsen 20/03/54
Havnemester/Færgeansvarlig
Hans Lasse Vendelbo 29/03/54

65

Skibsfører Jens Fredborg
Nielsen 07/01/59
Skibsfører Frede Christian
Mejer 17/01/59
Michael Larsen 18/01/59
Kaptajn Børge Bæk Jensen 21/01/59
Skibsfører Jørgen Boye 22/01/59

Skibsfører Flemming Koch 15/02/59
Kaptajn Niels Godthaab Hansen 17/02/59
Kaptajn Lars Ole Olsen 23/02/59
Overstyrmand/Kaptajn Michael
Falcke Nilou 01/03/59
Skibsfører Jens Kristian
Bøgelund 03/03/59
Styrmand Jakup Jacobsen 11/03/59
Styrmand Johan Pieter Rog
Jens Petersen 18/03/59
Jens Michael Kierkegaard 24/03/59
28/03/59

60

Kim Michael Kofoed Jensen 02/01/64
Marine Operation Coordinator
Jean Kløe 07/01/64
Troels Eske Nielsen 13/01/64
Skibsfører Finn Jensen 17/01/64
Skibsfører Kristen Rindom 18/01/64
Maskinchef Rene Holmberg 23/01/64
Senior skibsinsektor Wytse
Ludzer van der Molen 27/01/64
Skibsfører Rene Nolsøe Fischer 27/02/64
Chief Engineer Henrik
Andersen 28/02/64
HSE Specialist Finn
Bahl-Ginnerup 28/02/64
Styrmand Kim Østergaard
Hansen 12/03/64
Kaptajn Peter Morten Søgaard 13/03/64
Kaptajn Herjolvur Tausen 19/03/64
Chefkaptajn Nils Villadsen
Nielsen 25/03/64

50
Sales Director Jacob Jonathan
Fogh 06/01/74
Skibsfører Kenneth Lyhne 21/01/74
Navigatør Tommy Kristensen 22/01/74
Havneassistent Kresten Hjelm
Pedersen 25/01/74
Skibsfører Frank Espersen 28/01/74

1. Styrmand Peder Hoelgaard
Ruby 28/01/74
Leder Jimmy Westermann 29/01/74
Konsulent Lasse Lee
Christensen 03/02/74
Overstyrmand Rasmus Jon Iisberg
Larsen 08/02/74
Skibsfører Kristian Tambour
Hansen 12/02/74
Overstyrmand Michael Hagen
Olesen 23/02/74
Kaptajn Danny Gravesen
Christensen 25/02/74
Overstyrmand Dan Ranzau
Gaarslev 02/03/74
Overstyrmand Símun Petur
Anthoniussen 04/03/74
Første styrmand Glenn Ib
Jensen 05/03/74
Kennet Ginnerup Mortensen 14/03/74
Driftschef Mikal Nielsen 16/03/74
Havne kaptajn Claus Lyse 16/03/74
Styrmand Morten Munch
Lund-Nielsen 17/03/74

Afdøde

Skibsfører Erik Klitgaard 85
Skibsfører Erik Nymann Gotfredsen 80
Skibsfører Jørgen Gundhus Møller 76
Skibsfører Eli Anker Knudsen 74
Lods John Engelbrecht Pedersen 69
Overstyrmand Kurt Søgaard Jensen 67
Skibsfører Eddie Vraagaard
Mikkelsen 63
Overstyrmand Kim Witthøft
Christensen 56

Æret være deres minde

Du kan kontakte Lederne Søfart på telefon 33 45 55 65. Ellers se tidligere numre af bladet her og foreningens nyhedsbreve for kontaktoplysninger til foreningen.

Formand/Ansvarshavende redaktør:

Sven Thormod Petersen
mail@ledernesofart.dk

Redaktionen

Redaktør Morten Egholm
Andersen,
Telefon 29 86 15 70
mad@ledernesofart.dk

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

Annoncer:

Redaktør Morten Egholm
Andersen,
Telefon 29 86 15 70
mad@ledernesofart.dk

Deadline:

Fire uger før udgivelse

Layout og illustrationer:

Camilla Thyrring Ludvigsen

Tryk:

JØRN THOMSEN/ELBO A/S

Udgivelser

2023: uge 11, 22, 37, 49

Oplag:

3500 stk.

Forsidefoto:

Ivar Svane

Distribution:

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

Citater

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

*Lykkelig er den, der lever
i interessante tider,*

*som de efter sigende siger
på kinesisk.*



Vi takker for et spændende år med afstemning om mulig konflikt, retssag, formandsskifte, krænkelserapport, varslet udtræden af Lederne, ekstraordinær generalforsamling og valg af ny samarbejdspartner.



*Og ønsker læserne
en rigtig glædelig jul
og et godt nytår.*

