

# Lederne Søfart

nr. 3 | 2023



**Som lods hænger du 2-3 gange om dagen i 5-10 minutter på siden af et skib – en situation med store risici**

## ***Hvor skal Lederne Søfart hen?***

*Læs om muligheder og udfordringer op til den ekstraordinære generalforsamling*

***Et godt råd:*** Lad være at komme til skade





# Omstillingsparat? – ja, men med en fast kerne

Tiderne skifter. Gamle skikke bliver forældet i rasende fart, og hvis du ikke er klar til at give en hånd for at hjælpe de nye tider på vej, må du hellere se at komme af vejen. Sådan sang gode gamle Bob Dylan på et album, der allerede er næsten 60 år gammelt.

Utroligt som tiden går. Og hvad enten det nu skyldes Bob Dylans vise ord fra dengang, eller om det blot har været et udtryk for den meget omskiftelige udvikling, vi har oplevet siden, så har det de sidste mange år været et af tidens gyldne sætninger i erhvervslivet, at vi skal være omstillingsparate.

Det er der megen fornuft i, for selvfølgelig skal man være parat til at følge med tiden og leve op til de udfordringer, der følger med udviklingen og alle de nye muligheder, den bringer med sig.

Når det er sagt, er det dog også værd at have med, at der er nogle ting, det er vigtigt at holde fast i uanset hvor parat, man er til at omstille sig. Vi har alle nogle grundlæggende holdninger og værdier, som det er værd at stå fast på. Det gælder ikke mindst for en forening som Lederne Søfart.

Tag nu forleden. Da blev jeg spurgt af ShippingWatch, om det, at jeg var blevet ny formand for foreningen, betød noget i forhold vores retssag mod Danske Rederier om overenskomsterne.

Nej, måtte jeg understrege og slog fast: "Det er kun formanden, der er skiftet. Holdningen er den samme, sagen er den samme."

"Man kan ikke bare slå en streg over overenskomsterne og slette de forpligtelser, man havde," uddybede jeg, og det er et eksempel på det, jeg skriver ovenfor. Ja, vi skal være parate til at omstille os til nye tider, men derfor skal vi alligevel kæmpe for det, vi tror på.

Og jeg tror på, at det rigtige må være, at vi skibsofficerer sammen med rederierne arbejder på at bringe hele søfartsbranchen fremad. Det kræver, at vi anerkender og respekterer hinanden. Og det er grundlæggende det, jeg håber, der kommer ud af vores kamp med rederierne. At

*Jeg tror på, at det rigtige må være, at vi skibsofficerer sammen med rederierne arbejder på at bringe hele søfartsbranchen fremad. Det kræver, at vi anerkender og respekterer hinanden.*

”

vi 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.

## En forening, der kommer til at stå knivskarpt

Et andet håb, jeg har, er, at de diskussioner, vi har i foreningen om, hvad vi skal styre mod som forening, og hvordan vi ser os selv fremover, vil ende med, at vi bliver enige om en ny version af foreningen, vi alle bakker op om.

Det er en diskussion, der ikke mindst vil komme til at udspille sig på den ekstraordinære generalforsamling d. 21. september. Her håber jeg på en livlig diskussion holdt i en god tone, hvor alle ideer og synspunkter kommer på bordet, og som munder ud i, at vi bliver enige om, at der populært sagt bliver fælles fodslag om, i hvilken retning vi skal gå med foreningen.

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.

## Sven Thormod Petersen

Formand for Lederne Søfart





## Der er forhandlet nye **styrmandsoverenskomster** med Færgerierne

Læs om de primære ændringer

**Side 42**



## Er **havet** verdens smukkeste arbejdsplads?

Det mener praktikant hos Esvagt

**Side 21**

## Der kan være langt fra **lods båden** op ad en **skibsside**

Det er her, ulykkerne sker for lodser

**Side 30**



### **Sven Thormod er både til eventyr og fagligt arbejde**

Side 6

### **Serviceforbundet ser det som sin fornemste opgave at spille fagforeninger gode**

Side 12

### **Samarbejdspartnerne skal være de rigtige**

Det mener de hos BLJ-samarbejdet

Side 15

### **Sidste nyt fra retssagen**

Side 18

### **Stor interesse for nyt, varieret praktikforløb**

Side 20

### **Mærsk Supply byttes ud med Esvagt**

Side 25

### **Netværk af fagforeninger hjælper internationalt**

Netværket Jason hjælper medlemmer af fagforeninger som Lederne Søfart

Side 27

### **En fin dag på vandet**

Lederne Søfart havde inviteret til sejltur med M/S Helge og efterfølgende middag den sidste dag i august

Side 28

### **”Et godt råd – lad være at komme til skade”**

Rådet bygger på en styrmands dyrekøbte erfaringer

Side 38



# Foreningsnyt:

Af Helle Andsbjerg  
Direktør, Lederne Søfart

## Kære medlem

Så gik den sommer. Mere eller mindre i hvert fald.

Tilbage på arbejdet er der naturligt nok en ting, der fylder mere end det meste andet for os i sekretariatet for Lederne Søfart. Senest til april næste år vil vi ikke længere være en del af Ledernes Hovedorganisation. Og hvad så? Ja, det er det, der er det store spørgsmål, som af gode grunde fylder godt op i kontorlandskabet og tager det meste af arbejdsdagen.

Der er mange aspekter af spørgsmålet i og med at det jo fører mange praktiske ting med sig i forhold til, hvordan vi løser opgaverne. Det er den ene side af det. Den anden er, at vi arbejder på at skabe så grundigt et beslutningsgrundlag som muligt med hensyn til, hvad foreningen skal fremover, og præsentere det så udførligt som muligt for medlemmerne. Alt sammen så vi på den ekstraordinære generalforsamling d. 21. september kan få den mest kvalificerede diskussion i dansk fagbevægelses historie. Eller noget, der ligner i det mindste.

### Vi hører os for

Efter instrukser fra bestyrelsen har vi identificeret to mulige samarbejdspartnere (Serviceforbundet og BLJ-samarbejdet som beskrevet længe inde i bladet), og en god del af vores tid op til generalforsamlingen er gået med at høre nærmere ind til, hvordan de to organisationer hver for sig kan understøtte vores fremtidige arbejde i foreningen. Og hvordan et samarbejde med den ene eller den anden af organisationerne vil tage sig ud, og hvad det vil indebære.

Det er foregået ved, at repræsentanter fra bestyrelsen og sekretariatet har besøgt de to organisationer. De har begge præsenteret sig selv på et bestyrelsesmøde, og efterfølgende har vi fra sekretariatets side stillet uddybende spørgsmål til de mulige samarbejds-



partnere, fået råd af vores advokat og revisor og opstillet budgetter for og regnet på, hvordan vi vil være stillet, hvis vi vælger at gå den ene eller den anden vej.

### Ene, men stærk, eller hvad?

Vi har for den sags skyld også regnet på, om vi skulle vælge at stå alene fremover, men har fundet, at det ikke er realistisk. Det er kravene til en forening som vores simpelthen for store til i vore dage med administration, it, sagsbehandling, juridisk bistand og så videre.

På den måde vil vi ikke kunne tilbyde jer medlemmer den hjælp, I har krav på, og i alt arbejdet med at finde ud af, hvad vi skal fremover, har det været det ultimative omdrejningspunkt. Den nye version af Lederne Søfart skal være en version, hvor hjælpen til medlemmerne er i fokus. Det skal være en forening, hvor medlemmerne kan genkende sig selv og en forening, der til enhver tid er klar til at understøtte dem i deres arbejdsdag.

### Nyhedsbreve

En af de praktiske ting, vi har arbejdet med, er et nyt system, vi kan bruge til at sende nyhedsbreve til jer medlemmer. Lederne er her i september gået over til

at benytte et nyt system til at sende deres nyhedsbreve ud efter, og i og med at vi jo skal gå hver vores veje, har det ikke givet mening, at vi blev koblet på deres nye system.

I stedet har vi fået udviklet vores eget system, så I fremover vil få nyhedsbreve fra os via et nyt system. Det betyder blandt andet, at nyhedsbrevene bliver sendt fra en ny mailadresse. Så når I fremover får nyhedsbreve fra os fra en anden mailadresse, end I vant til, er det altså ikke, fordi, at der er noget galt, men et led i, at vi er ved at frigøre os fra Lederne.

### Hvad ellers?

Arbejdet med at nå frem til det bedst mulige grundlag, I medlemmer kan træffe beslutningen om foreningens fremtid på, har som sagt fyldt meget i sekretariatet i de seneste måneder, men der har også været tid til andet. Blandt andet er der forhandlet nye styrmansoverenskomster for Færgerederierne, som I kan læse om på side 42.

Desuden kan nævnes, at vi i forskellige sammenhænge har mødtes med søfolk i Danmark og udlandet, senest til Nordisk Navigatørkongres i Finland i slutningen af august. ■



# Ses vi til den ekstraordinære generalforsamling d. 21. september?



- Du får noget at vide,
- der bliver debat, og
- du får mulighed for at give din mening til kende.

Der er al mulig grund til at komme til den ekstraordinære generalforsamling i Lederne Søfart.

**Hvornår:** Torsdag d. 21. september kl. 12-16

**Hvor:** Vermlandsgade 65 på Amager eller virtuelt. Alle afstemninger vil foregå virtuelt (nærmere information følger)

**Om hvad:** Dagsorden følger, men vi kan allerede nu sige, at der skal stemmes om de ting, vi ikke var

beslutningsdygtige til at vedtage på den ordinære generalforsamling i marts (alle punkter blev indstillet til at blive vedtaget).

**Vigtigere er dog nok:** At vi skal diskutere foreningens fremtid, og at der vil blive præsenteret mulige løsninger og forslag til organisationer, vi eventuelt kan arbejde sammen med. Det skal understreges, at der ikke vil blive truffet en endelig beslutning på generalforsamlingen. Det vil være op til en efterfølgende urafstemning blandt medlemmerne. ■

## Vil du gøre en indsats i bestyrelsen?

**Magt?** Ikke så meget.

**Indflydelse?** Ja, det er snarere det, man får ved at blive medlem af bestyrelsen i Lederne Søfart.

**Rigdom?** De nuværende medlemmer af bestyrelsen er endnu ikke færdige med at slå sig på lårene af grin efter at have læst dette.

**Hyggeligt selskab?** I den grad.

**Mulighed for at gøre noget for de øvrige medlemmer af foreningen?** Nu nærmer vi os noget centralt, for det er nok mest af alt det, du opnår ved at blive medlem af bestyrelsen.

For at sammenfatte – It's a dirty job, but someone has to do it, som de siger på engelsk. En forening som Lederne Søfart kan ikke fungere uden at der er nogen, der gør en indsats i bestyrelsen, og nej, det er ikke et voldsomt træls arbejde, men først og fremmest en mulighed for at have det sjovt med gode kolleger samtidig med, at man har indflydelse på, hvordan foreningen udvikler sig.

Har du lyst til at stille op til valg til bestyrelsen på næste års generalforsamling i foråret, må du meget gerne kontakte et af de nuværende medlemmer af bestyrelsen eller sekretariatet inden december i år. ■





# Sven Thormod er både til eventyr og fagligt arbejde

Den nye bestyrelsesformand for Lederne Søfart, Sven Thormod, har været vidt omkring i sin maritime karriere og ligeledes været tillidsmand i flere omgange. Det er også på den baggrund, han har sagt ja til at stille sig i spidsen for foreningen midt i en brydningstid.



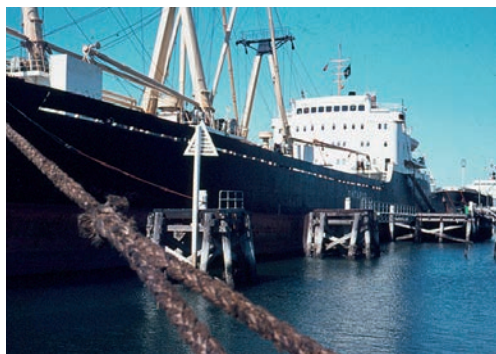
På baggrund af en lang karriere til søs, hvor han har været vidt omkring, har Sven Thormod sagt ja til at stille sig i spidsen for Lederne Søfart i den brydningstid, foreningen går igennem i øjeblikket.

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PRIVATFOTOS

Han var 22 år, da han stod med sine skibsførerpapirer i hånden, og bare 24 år, da han købte sit første hus på Thurø. Sven Thormod Petersen har haft fart på sin maritime karriere og har også været vidt omkring i mere end en forstand. Han har sejlet med alt fra store stykgodsskibe, krydstogtskibe og mandskabsbåde. I modsætning til mange af sine kolleger, der for eksempel startede som aspiranter i Mærsk og blev der lige til pensionen, er det helt andre veje, Sven Thormod er



Sven Thormod havde en spændende tid som styrmandsaspirant på DFDS' skoleskibe. Han kom ud at se verden, der var masser af gode oplevelser, et fantastisk leben på skibene og et gevaldigt sammenhold mellem aspiranterne.



gået. Han startede ganske vist som styrmandsaspirant i DFDS i 1971 og blev i rederiet i 18 år, men ellers er han bestemt ikke gået den snorlige vej.

”Som de fleste andre unge, der står til søs, var det da drømmen om at komme ud og se verden, der trak i mig. Og mine forventninger blev i hvert fald til fulde indfriet, da jeg som styrmandsaspirant kom til at sejle med DFDS's skoleskibe, der sejlede på Sydamerika. Det var 150 meter lange stykgodsskibe med 36 mand ombord, hvoraf 16 af os var aspiranter. Vi anløb nogle virkelig spændende pladser og kunne snildt ligge op mod 10 dage under land, så der var tid nok til at komme fra borde og få nogle fine oplevelser,” fortæller Sven Thormod med begejstring i stemmen og husker en sjov oplevelse, da han første gang skulle mønstre Ontario.

”Vi skulle mønstre skibet i den chilenske havn, Valparaiso, og i stedet for at flyve sejlede vi med Nebraska fra København til Buenos Aires. Men eftersom Ontario var forsinket, blev vi seks styrmandsaspiranter indlogeret på et hotel i Buenos Aires i en hel uge. Vi havde det helt sikkert sjovt, men som man kan forestille sig, slap pengene hurtigt op. Det betød, at da vi endelig skulle med et fly til Valparaiso, turde vi ikke spise maden, vi fik serveret af stewardesserne, eftersom vi troede, vi skulle be-

tale for den. Ja – klogere var vi ikke, men for de fleste af os var det altså vores første flyvetur.”

### Elev hos DFDS

Det lå nu ellers overhovedet ikke i kortene, at købmandssønnen fra Odsherred skulle stå til søs. Efter realeksamen arbejde han hos en cykelsmed og tog samtidig forberedelseskurset for at komme ind på Polyteknisk Læreanstalt (i dag Danmarks Tekniske Universitet, DTU). Men efter at en kammerat, der havde været styrmandselev i rederiet Lauritzen, havde fortalt om alle sine spændende oplevelser, så var interessen for søfart vakt. Og da han kort tid efter så en annonce i Politiken, hvor DFDS søgte aspiranter, var sagen klar. April 1971 startede han på Kogtved Søfartsskole som styrmandselev hos rederiet, og efter sommerferien gik turen over Atlanterhavet til Sydamerika.

”Der var jo et fantastisk leben på et skib som Ontario med så mange ombord, og selvfølgelig et gevaldigt sammenhold mellem os 16 aspiranter, hvoraf 12 var på dækket og 4 i maskinen. Og så er det vildt at tænke på, at der dengang blev bakket op i hele fem messer ombord. Kaptajn, chief og overstyrmand i den store salon med deres egen stewardesse. Derudover var der officersmessen og aspirantmes-

sen, og agter var der messer for matroser og fyrbøderne og endelig hele restaurationspersonalet,” beretter Sven Thormod og fortsætter: ”Faktisk var det et ualmindelig godt tilrettelagt forløb for os aspiranter. Vi gik i en fast tørrn, hvor det var 1 dag med skole, derefter 1 dag med søvagt og endelig 1 dag som dagmand – altså arbejde på dækket. Jeg hører, at flere rederier overvejer at genoptage elementer fra denne gamle model, og det kunne måske gøre det mere attraktivt for unge at søge ind som aspiranter.”

### Fart på karrieren

Men som han også bemærker, så er der selvfølgelig slet ikke på samme måde tid til at komme ud på eventyr, som man kunne i gamle dage, da han selv var aspirant. Dengang lå skibene stort set i havn halvdelen af tiden, fordi det tog relativt lang tid både at laste og losse de gammeldags stykgodsskibe.

Selvom der var masser af gode oplevelser på Sydamerika-farten, havde Sven Thormod et klart mål, og det var at få optjent de 24 måneders sejltid så hurtigt som muligt, så han kunne starte på navigationsskolen. Udover skoleskibet Ontario var han også ude med fem andre skibe, og sommeren 1973 var han klar til at starte på Svendborg Navigationsskole.







”For mig kunne det kun gå for langsomt at blive færdig med min sejltid, så i mine to år som aspirant havde jeg nærmest ikke fri – altså jeg brugte ikke mange dage på at holde ferie mellem udmønstringerne – kun syv for at være helt præcis. Når jeg tog min sejltid i et hug, var det fordi jeg havde indset, at jo før jeg blev færdig på Navigationsskolen, jo før ville jeg begynde at tjene en højere løn og få penge på lommen. Og så ville jeg også få råd til at købe et hus i Svendborg,” påpeger Sven Thormod, der blev færdig som skibsfører i 1975 og derefter påmønstrede ”Dana Regina” som 2. styrmand på overfarten Esbjerg-Harwich.

”Jeg kan godt fortælle dig, at jeg sparere op – hver en krone. Så derfor var jeg som 24-årig i stand til at lægge udbetalingen på et hus på Thurø. Og så skete der i øvrigt det interessante på ”Dana Regina”, at der var et par stewardesser, der åbenbart syntes jeg var en meget flink fyr – i hvert fald lå der tit søde sager på min tallerken, når vi kom ind til kaffepause,” siger Sven med et grin og tilføjer:” Og der

*For mig kunne det kun gå for langsomt at blive færdig med min sejltid, så i mine to år som aspirant havde jeg nærmest ikke fri – altså jeg brugte ikke mange dage på at holde ferie mellem udmønstringerne – kun syv for at være helt præcis.*

”

var særligt en, jeg fik et godt øje til, nemlig Pia, som altså gik hen og blev min hustru. Måske trak det heller ikke fra, at jeg havde fået købt det der hus, i hvert fald blev jeg forlovet et halvt år efter, at jeg var blevet husejer.”

### DFDS i 18 år

Og så gik det ellers slag i slag med DFDS som fast omdrejningspunkt de næste mange år. Indimellem blev det til nogle afstikkere fra rederiets skibe, for eksempel da han i 1982 fik et tilbud om at tage en tårn som underviser på Kogtved Søfartsskole. Det sagde han gladeligt ja til, og i foråret 1983 fik han en henvendelse fra Søfartsstyrelsen om at fungere som skolechef på skoleskibet ”Danmark” under skibets 50 års jubilæumstog. Derefter fulgte en periode, hvor han blev udlånt til rederiet Lauritzen, der havde kastet sig ud i krydstogt i Det Fjerne Østen.

”I 1984 påmønstrede jeg ”Pearl of Scandinavia”, og vi havde da nogle spændende ture, hvor vi anløb havne i både Japan, Kina og Indonesien. Men det var åbenbart ikke den helt store økonomiske succes, så i 1986 var jeg tilbage i DFDS. Men her var der også lidt problemer med at få det hele til at løbe rundt, og derfor måtte jeg affinde mig med at være sommerferieafløser og så finde på noget andet om vinteren. Det var også okay, for så fik jeg da prøvet andre muligheder af,” siger Sven Thormod.

### Logistik på land

I flere vintre sejlede han således for Danida, der sendte ulandsbistand ud til forskellige lande i verden i form af skibe bygget på Morsø Værft. Han var skipper på de fire færger, der skulle sejles til Bangladesh og derefter på to slæbebåde til Mozambique, så han havde bestemt ingen problemer med at skaffe job. Alligevel havde han besluttet sig for at gå efter noget mere fast end at fungere som free-

Med DFDS som fast omdrejningspunkt har Sven Thormod sejlet på mange forskellige slags skibe. Blandt andet var han skolechef på skoleskibet Danmarks 50 års jubilæumstog og har haft nogle spændende ture med krydstogtskibet ”Pearl of Scandinavia”.

lance navigatør. Derfor søgte han i 1989 ind hos MT Group, der stod for tunnelbyggeriet ved Storebæltsforbindelsen, og her var der brug for transport af mandskab mellem Korsør og Sprogø.

”Det var jo en helt anden type job, men jeg havde det fint med at være skipper på mandskabsbådene med plads til over 100 passagerer. På det tidspunkt havde min hustru og jeg også fået to børn, Troels og Signe, og derfor ville jeg også gerne være lidt mere hjemme på Thurø og se dem vokse op. Ordningen hos MT Group var også fin nok, da vi arbejdede en uge, hvor vi boede og var standby i Korsør, og derefter en uge fri. Det passede mig udmærket, og jeg blev der da også i fem år,” fortæller Sven Thormod, der dog fik ni måneders orlov undervejs, fordi han fik tilbudt et job i Cambodia. Her skulle der være parlamentsvalg, og i den forbindelse havde FN chartret det canadiske lufttransportfirma Skylink Aviation til at tage sig af logistikken for de mange valgobservatører, der skulle sikre, at valget gik ordentligt for sig.

”Jeg skulle tage mig af de administrative og organisatoriske opgaver. Og når man skal arrangere alt for de 360 mand, der skulle rundt i landet med 46 helikoptere, så var der nok at se til. Det handlede om alt fra at skaffe boliger, klare transport og udbetale lønninger. Så det var ikke ligefrem et job, hvor jeg skulle gøre brug af mine maritime kompetencer og måske var det heller ikke karrierefremmende. Men jeg synes virkelig, det var berigende at rejse ud på den måde og opleve andre

Det har ikke kun været til søs, at Sven Thormods karriere er foregået. En berigende oplevelse har været at arbejde for FN med at tage sig af administrative og organisatoriske opgaver for hundreder af valgobservatører, der skulle flyves rundt i helikopter ved parlamentsvalg i lande som Cambodia, Østtimor, Haiti og Congo.



folkeslag og kulturer på tæt hold. Det havde i sig selv en stor værdi, og så var lønnen faktisk også højere end den, jeg ellers kunne opnå som navigatør,” forklarer Sven Thormod, der med tiden fik flere tilbud fra Skylink og flere gange tog ud som projektleder i fjerne egne såsom Østtimor, Haiti og Congo.

### Skipper på CTV'ere

Da tunnelbyggeriet under Storebælt stod færdigt i 1994, var det tid til at finde en ny hyre, og det blev i første omgang hos Elite Shipping, derefter J. Poulsen i Korsør efterfulgt af færger i de

hjemlige farvande indtil 2013. Derefter rettede den erfarne navigatør blikket mod offshore-branchen, hvor der tydeligvis var brug for skipperne til de mange CTV'ere, der skulle fragte mandskab ud til de mange forskellige platforme, der blev arbejdet på i Nordsøen.

”Det har så i store træk været min primære beskæftigelse siden, og det har jeg det helt fint med. På en måde kan man sige, at man som skibsfører er overkvalificeret til at sejle de relativt små mandskabsbåde, der ret beset kun kræver en kystskipper. Men jeg føler mig på ingen måde overkvalificeret, faktisk er det under





ret svære betingelser man sejler de små fartøjer, hvor det bimler og bamler omkring én. Der er rigtig meget trafik omkring vindmøllerne i Nordsøen, ofte er det tåget eller dårligt vejr, hvor det kan være svært at se bøjerne. Så man skal i hvert fald være meget fokuseret, når man sejler de her både,” understreger Sven Thormod, der i sin tid startede i norske Fred Olsen og i dag mest arbejder på kontrakt for det tyske rederi Supersail.

”Når jeg ser tilbage på mine 52 år som søfarende, kan jeg da godt se, at jeg ikke har haft nogen snorlige maritim karriere. Men da jeg i flere omgange havde været udlånt fra DFDS til andre jobs, var det ikke så nemt at komme tilbage. Og selvom det nu er rigtig mange år siden, jeg sejlede i rederiet, føler jeg mig stadig som DFDS’er. Jeg kender stadig nogen af de andre fra elevtiden, hvor vi fik opbygget et værdifuldt fællesskab, som man aldrig rigtig glemmer. Gennem årene har jeg prøvet at sejle i mange forskellige skibstyper og jeg har fået mange berigende oplevelser gennem de mere landbaserede jobs, jeg

har haft indimellem. Så i den forstand er der ikke meget, jeg kunne have ønsket mig anderledes,” konkluderer den 70-årige skipper.

### Fagligt engagement

For 10 år siden blev han valgt ind i bestyrelsen for Søfartens Ledere, som foreningen stadig hed i 2013. Men hans faglige engagement går helt tilbage til 1989, hvor han sejlede mandskabsbåde for MT Group i forbindelse med tunnelbyggeriet på Storebælt. Her påtog han sig hvervet som tillidsmand.

”Der var en tendens til, at folk ikke blev behandlet ens, og derfor ville jeg gerne gå ind og diskutere overenskomster med arbejdsgiveren. De fleste af os var ganske vist på individuelle kontrakter, men jeg arbejdede for, at vi skulle behandles ens og have ordentlige arbejdsforhold. Jeg tror da også nok, at det lykkedes i den forstand, at kontrakterne blev lidt mere standardiserede, og at vi fik nogenlunde de samme penge for vores arbejde,” fortæller Sven Thormod.

Så hans faglige engagement er bestemt ikke af nyere dato, og da han i maj blev opfordret til at overtage formandsposten, efter at Jens Marquard Sørensen havde trukket sig, var han heller ikke i tvivl om, at han skulle sige ja – også selvom det måske lige for tiden er noget af en uriaspost. For det er ingen hemmelighed, at Lederne Søfart har været ude i en meget turbulent periode, og at det kræver en solid indsats hele vejen rundt, hvis foreningen skal overleve og komme styrket ud på den anden side.

”Det er rigtigt, at vi har flere uafklarede sager hængende over hovedet. Som bekendt har vi en sag kørende mod Danske Rederier, der har valgt at se bort fra os som overenskomstpart efter sammenlægningen af de to arbejdsgiverorganisationer DR01 og DR02 og i stedet har valgt Metal Søfart som modpart. Derudover skal vi ud at finde en ny måde at organisere os på, efter at Lederne Hovedorganisation har opsagt vores samarbejdsaftale med virkning fra april næste år,” forklarer Sven Thormod og uddyber: ”I foråret varsle-

## BLÅ BOG: SVEN THORMOD PETERSEN

### Født i Holbæk 1953

**1969:** Realeksamen fra Tølløse Realskole

**1971:** Styrmandsaspirant hos DFDS

**1975:** Skibsfører fra Svendborg  
Navigationsskole

**1975-1982:** DFDS passager- og Ro-Ro skibe

**1982-83:** Lærer på Kogtved Søfartsskole og skolechef på ”Danmark”

**1984-85:** JL krydstogt i Asien, ”Pearl of Scandinavia”

**1986-88:** DFDS og afleveringsrejser for Danida

**1989-94:** MT Group, skipper på CTV’ere til Storebæltsbyggeriet

**1993:** Assistant manager for Skylink Aviation, Cambodia

**1994-95:** Elite Shipping container feeder

**1996-99:** J. Poulsen, Korsør heavy lift multi-purpose skibe

**2000:** Molslinjen – Århus-Kalundborg

**2000-07:** Site manager Skylink Aviation, Congo og Trans Capital Air, Liberia

**2008-11:** Molslinjen – Århus-Kalundborg

**2011-13:** Fåborg-færgen til Lyø og Avernakø

**2013:** Valgt ind i bestyrelsen for Lederne Søfart

**2013-nu:** Skipper på CTV’ere i Nordsøen og Østersøen  
p.t. tilknyttet det tyske rederi SuperSail

**Maj 2023:** Bestyrelsesformand for Lederne Søfart

Gift med Pia Leth, med hvem han har to voksne børn. I dag bor parret i København.

de vi jo strejke i protest mod, at vi havde mistet retten til at forhandle disse overenskomster. Lederne syntes, det var helt uhørt, at man kunne gribe til den slags metoder. Men vi er altså en fagforening, der kæmper for medlemmernes rettigheder, og her indgår strejke også som et middel til at opnå nogle mål. Men der var vi tydeligvis meget langt fra hinanden rent værdimæssigt, og så måtte samarbejdet ophøre.”

### Ro på bagsmækken

Spørgsmålet om, hvordan Lederne Søfart skal organiseres fremover, er blevet diskuteret i bestyrelsen og skal endeligt besluttes på den ekstraordinære generalforsamling 21. september. Her kan der i princippet også blive valgt en ny formand, men Sven Thormod håber, at han kan blive på posten og få mulighed for at skabe mere ro og stabilitet over hele linjen.

”Der har været utrolig meget uro og stor udskiftning i sekretariatet. Nu vil jeg i første omgang bruge mine kræfter på at sørge for, at forholdene i sekretariatet bliver sådan, at folk har lyst til at blive og loyalt arbejde efter de retningslinjer, som bestyrelsen udstikker. Det håber jeg meget kan lade sig gøre, så vi kan overleve som fagforening for skibsofficerer – uanset i hvilket regi, det så end kommer til at foregå.” ■

*For det er ingen hemmelighed, at Lederne Søfart har været ude i en meget turbulent periode, og at det kræver en solid indsats hele vejen rundt, hvis foreningen skal overleve og komme styrket ud på den anden side.*

”



De seneste år har Sven Thormod arbejdet i offshore-branchen som skipper på nogle af de mange CTV'ere, der fragter mandskab ud til de forskellige platforme i Nordsøen.





Serviceforbundets formand John Nielsen kan se mange fordele ved, at Lederne Søfart – eller Søfartens Ledere, som han foretrækker at kalde os – bliver en del af Serviceforbundet.

# *SERVICEFORBUNDET SER DET SOM SIN FORNEMSTE OPGAVE AT SPILLE FAGFORENINGER GODE*

De fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, har meget lidt til fælles. Andet end et ønske om en stærk administration. Og det har Serviceforbundet fundet ud af, at de er rigtigt dygtige til at hjælpe fagforeningerne med. Det fortæller John Nielsen, der er formand for Serviceforbundet, nærmere om her.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: SERVICEFORBUNDET OG COLOURBOX

Serviceforbundet er ejet af 15 fagforeninger, der ikke har meget andet tilfælles, end at de gerne vil have en stærk, faglig, dygtig administration, så de fremstår professionelle over for deres medlemmer og synlige i offentligheden. En sådan administration har Serviceforbundet arbejdet på at levere, siden det blev dannet af nogle forsikringsfolk i 1911, og derfor har man efterhånden en vis erfaring i at hjælpe fagforeningerne med at administrere.

”Vores opgave er at servicere de fagforeninger, der er en del af os, og på den måde

spille dem større og stærkere. Internt har vi ikke siloer og magtkampe, og det betyder, at vi kan gøre det godt, når vi hjælper fagforeningerne. Hele tiden arbejder vi dog på at gøre det bedre og bedre og billigere og billigere”, fortæller John Nielsen, der er formand for Serviceforbundet.

”De fleste af vores fagforeninger har en størrelse, hvor det ikke er muligt for dem alene at opretholde en administration af en vis kaliber. Derfor har de valgt at gå sammen med de andre fagforeninger i Serviceforbundet og på den måde få

nogen stordriftsfordele, der gør, at de kan have den administration, de ønsker. Nogen har brug for hjælp til noget – andre til noget andet. Der findes ikke en endegyldig måde at gøre tingene på, men i sidste ende handler det om, at vi servicerer fagforeningerne, så de kan bruge ressourcerne på det, der i bund og grund er formålet med dem – nemlig at hjælpe deres medlemmer”, fortsætter han.



Serviceforbundet holder kongres hvert 4. år. Den seneste blev holdt i 2021, hvor daværende beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard var en af talerne.

### Et meget blandet udvalg

Fagforeningerne, der er en del af Serviceforbundet, har ikke tilfælles, at de kommer fra bestemte områder eller bestemte brancher. De har hver deres liv, er suveræne i forhold til hinanden og blander sig ikke i hinandens gøremål.

”Selvfølgelig er der en eller anden form for solidaritet. Når man er en del af Serviceforbundet, holder man sammen og støtter hinanden, men vores fagforeninger arbejder i øst og vest. Man mødes til hovedbestyrelsesmøder, og her kan nogen have noget nyt at fortælle om deres arbejdsområde, og så gør de det, men ellers er det ønsket om en professionel og billig administration, der binder fagforeningerne sammen”, siger John Nielsen.

### Den samlede størrelse giver indflydelse

Når det er sagt, er der dog også en anden fordel ved at indgå i fællesskabet i Serviceforbundet. Man kan bruge forbundets

samlede størrelse som løftestang til at få politisk indflydelse.

”En af mine vigtigste opgaver som forbundsformand for Serviceforbundet er at holde kontakt til og etablere møder med politikere, ministre, embedsfolk, borgmestre og folk i regionerne, og det lader sig gøre i kraft af vores størrelse. Vi plejer at sige, at alle vores fagforeninger har 18.500 medlemmer, som er det samlede medlemstal for de 15 fagforeninger. Det er det, der åbner dørene. Også fordi, at vi som en følge af, at vi har det antal medlemmer, vi har, sidder i forretningsudvalget i FH, der ofte kaldes fagbevægelsens mest magtfulde organ. Sidder man her, vil folk godt tale med en”, påpeger John Nielsen.

”I og med at Serviceforbundet har den størrelse, det har, og sidder i de rigtige organer, bliver jeg inviteret med til mange ting og begivenheder, hvor der er politikere til stede. Det kan være landspolitikere eller lokale eller regionale politikere, og ved den slags arrangementer undlader

jeg ikke at benytte mig af lejligheden til at snakke med politikerne og eventuelt bringe emner op, der er vigtige for en eller flere af vores fagforeninger. I samarbejde med den pågældende forening naturligvis. Alting hos os foregår i samarbejde med vores fagforeninger”, understreger han.

### Hjælp til den enkelte

Hvis Lederne Søfart skulle vælge at blive en del af Serviceforbundet, er det naturligvis vigtigt for medlemmerne, at de administrative ting fungerer. Det er et nøglepunkt på det generelle område. En anden ting er, at det enkelte medlem også skal kunne få hjælp i situationer, hvor det er aktuelt, og om det fortæller John Nielsen:

”Når det gælder hjælp til de enkelte medlemmer, har vi to socialrådgivere ansat, der kan hjælpe, hvis man for eksempel er blevet syg eller har fået en arbejdsskade. Herudover har vi et antal advokater ansat og har andre advokater tilknyttet, som vi også kan trække på, hvis man for eksempel er blevet fyret. Det betyder, at vi kan sikre, at man kan få hjælp af den helt rigtige person. Og hvis Lederne Søfart vælger at blive en del af Serviceforbundet, vil vi kigge efter også at få personer ansat eller tilknyttet, der har kompetencer inden for jeres branche. Og her er det først og fremmest advokater, jeg tænker på”.

*En af mine vigtigste opgaver som forbundsformand for Serviceforbundet er at holde kontakt til og etablere møder med politikere, ministre, embedsfolk, borgmestre og folk i regionerne, og det lader sig gøre i kraft af vores størrelse.*

”





*Noget af det vigtigste ved Serviceforbundet er den suverænitæt, de enkelte fagforeninger har. Her er der ingen, der hverken kan eller ønsker at være dommer og sige, at tingene skal være sådan og sådan.*

”

### Overenskomster

”Vores faglige afdeling får også en opgave med at sætte sig ind i, hvad der er særlig vigtigt med hensyn til overenskomster på jeres område”, fortsætter han.

Her understreger han dog, at det er de enkelte fagforeninger, der selv ejer deres overenskomster. Serviceforbundet ejer ingen overenskomster, men tilbyder hjælp til at forhandle overenskomster på plads, hvis fagforeningerne ønsker det. Der er ikke nogen tvang om, at Serviceforbundet skal ind over en fagforenings overenskomstforhandlinger, men hvis en forening har brug for hjælp, kan den få al den hjælp, den ønsker. Det er dog kun medlemmerne af den enkelte forening, der stemmer om overenskomsten.

Skulle en forening vælge at gå i konflikt som et led i en overenskomstforhandling, står der i Serviceforbundets vedtægter, at forretningsudvalget skal godkende det. ”Baggrunden for det er, at det så vil være forbundets fælles strejkekasse, der skal finansiere konflikten, og derfor skal forretningsudvalget sikre, at konflikten er lovlig i forhold til de fagretslige regler, da Serviceforbundet ellers vil blive idømt en millionbod af arbejdsretten”, siger John Nielsen.

### En del af FH

Vælger Lederne Søfart at blive en del af Serviceforbundet, vil den også blive en del af FH, og det har foreningen ikke tidligere været.

John Nielsen mener dog ikke, at det vil give et stort chok for medlemmerne.

”Af de sidste fire fagforeninger, der er blevet en del af os, var de to af dem ikke tidligere medlemmer af FH, og det har mig bekendt ikke givet de store bølgeskvulp. Tværtimod har de oplevet en medlemstilgang, fordi de er kommet med i

Normalt siger man, at man ikke skal blande æbler og pærer, men selv om de enkelte foreninger, der er en del af Serviceforbundet, er meget forskellige, mener John Nielsen, at det giver stor værdi, at de arbejder sammen i Serviceforbundet.

noget større og stærkere – blevet en del af det store FH-fællesskab. Det betyder jo blandt andet, at man også har adgang til FH’s faglige afdeling, der er meget stærk”, fortæller han.

”I det øjeblik en fagforening bliver en del af FH, vil den i øvrigt være beskyttet af FH’s vedtægter. For eksempel omkring grænsedragning i forhold til andre FH-foreninger. Det vil også gælde for jer”, betoner han.

### CO-Søfart

Serviceforbundet er medlem af det kartel, der hedder CO-Søfart, som i sin tid blev startet af Metal Maritime. John Nielsen mener dog ikke, det vil give problemer i forhold til, hvis Lederne Søfart skulle blive medejer af Serviceforbundet.

”Co-Søfart er et sted, hvor man kan få rådgivning. De har ingen indflydelse på de enkelte fagforeninger, der er en del af Serviceforbundet, så i forhold til CO-Søfart jeg ser ingen konflikt i, at Lederne Søfart bliver medlem hos os. I CO-Søfart ved de godt, at vores to organisationer – Serviceforbundet og Lederne Søfart – taler sammen, og de hilser det velkomment og synes, det er positivt. De synes, det vil være en fordel for alle parter”, siger John Nielsen.

Han kan heller ikke se nogen konflikt i, at den ene af de to lodsforeninger, der eksisterer, i forvejen er medlem af Serviceforbundet, og at den anden lodsforening også vil blive medlem af Serviceforbundet, hvis Lederne Søfart melder sig ind i og med, at den er en del af Lederne Søfart.

”Noget af det vigtigste ved Serviceforbundet er den suverænitæt, de enkelte fagforeninger har. Her er der ingen, der hverken kan eller ønsker at være dommer og sige, at tingene skal være sådan og sådan. Jeg gør det i hvert fald ikke”, understreger han og tilføjer, at noget andet er, at man måske kan finde ud af noget konstruktivt, når man er i et andet klima.

### Et sidste budskab

Afslutningsvist har John Nielsen et direkte budskab til medlemmerne af Lederne Søfart:

”Bliver Lederne Søfart – eller Søfartens ledere, som jeg foretrækker at kalde jer – det lyder meget bedre – en del af Serviceforbundet, vil I opleve, at vi kan gøre det mindst lige så godt som Lederne. Vi er jo en rigtig fagforening, der kommer fra den rigtige del af fagbevægelsen. Vi er gode til at forhandle os til rette om tingene, men er også klar til at slås, hvor det er nødvendigt. Alt sammen for at beskytte medlemmerne af de fagforeninger, der er en del af os. Det er det vigtigste nøglepunkt for os”. ■



# SAMARBEJDS- PARTNERNE SKAL VÆRE **DE RIGTIGE**



Under navnet BLJ har DJ og FPU etableret et samarbejde, som de fortæller fungerer supergodt. De mener, at medlemmerne skal kunne genkende sig selv i et fælles forbund.

Formand Preben S. Pedersen fra Dansk Jernbaneforbund udgør den ene halvdel af formandskabet af BLJ - Brancheforeningen Luftfart og Jernbane.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: DJ, FPU OG COLOURBOX

For Dansk Jernbaneforbund (DJ) og Flyvebranchens Personale Union (FPU) er det vigtigt, at de som samarbejdspartnere har en berøringsflade. De har sammen dannet BLJ - Brancheforeningen Luftfart og Jernbane. Ikke ud fra en ambition om at blive et stort forbund med blandede brancher, men for at have et fællesskab, som man er en del af, hvor det er hensigtsmæs-

sigt at have et fællesskab. Det er vigtigt, at samarbejdspartnere er de rigtige. Store forbund kommer let til at lide udmeldingsdøden. Medlemmerne skal kunne genkende sig selv i det fælles forbund, og der skal være et fagligt fællesskab, hvor det giver mening, mener de.

"Økonomien er helt og aldeles adskilt, og hver organisation har ansvar for egne

medlemmer, sager og kommunikation. Det sikrer, at vores medlemmer kender os, kender deres fag i os, og at vi har tæt og god kontakt til vores medlemmer. Det, vi deler, er en række administrative funktioner, herunder bogholderi, medlemssystem, IT og telefon, samt socialrådgiver og arbejdsskadesagsbehandler", forklarer de i en mail til sekretariatet i Lederne Søfart,





Formand Thilde Waast fra FPU udgør den anden halvdel af formandskabet af BLJ.



hvor de uddybede, hvad formændene for de to foreninger – henholdsvis Preben S. Pedersen fra DJ og Thilde Waast fra FPU - fortalte på et bestyrelsesmøde i Lederne Søfart, hvor de var så venlige at komme forbi og give et indblik i, hvordan BLJ fungerer, og tankerne bag brancheforeningen.

Her forklarede de videre, at der er ansat to jurister i BLJ, hvoraf den ene primært hjælper den ene forening, og den anden primært hjælper den anden. FPU bor til leje i DJ's ejendom, og de to organisationer har derfor tæt kontakt i det daglige.

### Ejer egne overenskomster

Hver organisation tegner og ejer egne overenskomster og er hver især kompetent forsamling i relation til disse overenskomster. Det er således kun DJ's hovedbestyrelse der godkender indgåede aftaler for DJ's medlemmer, og det samme gælder FPU. Det betyder, at begge organisationer også har selvstændig konfliktret og konfliktfond. Der er således ikke nogen fælles strejkekasse. Hver organisation har sin egen.

Med hensyn til politisk indflydelse og det internationale er det BLJ, der har medlemskabet af de internationale organisationer, hvor det er relevant, men ellers deltager de i det internationale arbejde hver for sig, hvor det giver mening for den enkelte forening. Typisk er det sådan, at det er vigtigt for Jernbaneforbundet med politisk indflydelse nationalt, mens det for FPU er vigtigere med det internationale arbejde.

BLJ ledes af et formandskab bestående af Preben S. Pedersen og Thilde Waast, og et forretningsudvalg med tre medlemmer fra DJ og to fra FPU. Repræsentantskabet, der består af lige repræsentanter fra begge organisationer, træder sammen hver andet år.

I og med at foreningerne ikke deler flere funktioner, end de gør, kan de ikke klare sig alene med dem, der er ansat i fællesskabet, men har derudover ansat et antal medarbejdere. De synes for eksempel, det er vigtigt, at de ikke har en stor fælles faglig afdeling, da de mener, det er vigtigt, at medlemmerne skal kunne føle, de møder en, der kender deres specifikke område, når de er i kontakt med foreningen.

### Startet efter, at FPU meldte sig ud af Serviceforbundet

På bestyrelsesmødet hvor Preben S. Pedersen og Thilde Waast deltog, fortalte Thilde Waast, at samarbejdet mellem DJ og FPU oprindeligt var startet, efter at FPU havde meldt sig ud af Serviceforbundet. Hun fortalte, at det havde været en stor beslutning, som man havde brugt lang tid på at overveje, men at de havde nogle ønsker om ting, der skulle laves om, og at de følte, de ikke havde gennemslagskraft nok til at få gennemført de grundlæggende forandringer, de gerne ville have lavet.

Det handlede blandt andet om, at langt det meste inden for deres branche er styret af internationale regler, og for at de kunne levere på dette område over for medlemmerne, var de nødt til at have ansatte til at tage sig af det, og det var der ikke råd til, hvis alle pengene gik til Serviceforbundet.

Så var de også utilfredse med, at de oplevede ikke selv at kunne godkende egne overenskomster, men at dette skulle ske i Serviceforbundet, og at de dermed ikke selv fik lov til at bestemme, om det var rigtigt at gå i konflikt, men at det var no-

I og med at de to organisationer, der tilsammen udgør BLJ, begge arbejder inden for transportområdet, har de en berøringsflade, og derfor tror de på, at medlemmerne kan genkende sig selv i det fælles forbund.



get, hovedbestyrelsen i Serviceforbundet skulle bestemme.

”Hvis vi skulle have vores berettigelse, skulle vi have noget andet – det kunne vi ikke under de rammer, Serviceforbundet kunne tilbyde. Med Jernbaneforbundet var der en mulighed for at dele det, der var nødvendigt – og ikke andet”, fastslog Thilde.

### Har nydt friheden

På spørgsmålet om, hvad de så har opnået ved at stå uden for Serviceforbundet, var svaret, at det både er på det økonomiske og politisk/faglige plan. De er for eksempel gået fra at være 2½ til at være 7 på lønningstlisten. Det har de råd til nu. De ved, de altid har været dygtige til det faglige arbejde, men kan nu også selv møde udfordringerne på andre områder. I sidste ende betyder det, at nu møder medlemmerne nogen, der har forstand på området, når de kontakter foreningen, og som nævnt tidligere mener de, det er meget vigtigt, at medlemmerne kan møde nogen, der ved noget om det, de har med at gøre, når de kontakter foreningen.

De har således nydt den frihed, de har haft siden, de trådte ud af Serviceforbundet, Thilde Waast mener ikke, de kunne have handlet, som de har gjort, og opnået de resultater, de har nået, hvis de var blevet i Serviceforbundet.

I og med at de ikke har ambition om at blive et stort, blandet forbund, er de ikke interesserede i at indgå samarbejde med hvilke som helst organisationer. Men skriver til Lederne Søfart:

”Vi vil meget gerne fortsætte drøftelserne med jer om at udbygge vores samarbejde og ser, at dette også kunne ske ved et administrativt samarbejde, hvor vi kunne bygge videre på vores gode relation, mens I finder jeres ben i en ny stor organisationsforandring”. ■

---

Vil det være en idé, at samarbejdet mellem DJ og FPU udvides med Lederne Søfart og dermed kommer til at spænde over luftfart, skibsfart og jernbaner – i luften, til søs og på skinner?





# Retssagen bliver afgjort d. 24. oktober



Der er fastsat en dato for, hvornår vores sag mod Danske Rederier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne bliver optaget til dom, som det hedder. Det bliver d. 24. oktober. De formelle skrivelser mellem parterne er nu udvekslet, og ifølge vores advokat har der ikke været de store overraskelser i dem.

Advokat Michael Møller Nielsen fører vores retssag mod Danske Rederier om DRO1- og DRO2-overenskomsterne.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: LUND ELMER SANDAGER

D. 24. oktober er på mange måder en skelsættende dato. I den kuriøse afdeling blev verdens første fodboldklub – Sheffield F. C. – grundlagt på denne dato i 1857. Større betydning havde datoen utvivlsomt i 1648, hvor den Westfalske fred blev underskrevet, hvilket markerede afslutningen på 30-års krigen. Mere kendt er datoen nok i dag for at være FN-dag. Det er dagen, hvor grundlæggelsen af FN i 1945 bliver mindet verden over, og som bekendt var et vigtigt formål med at skabe FN at hindre stridigheder mellem verdens lande.

Alt andet lige er d. 24. oktober altså en dag for bilæggelse af alvorlige stridigheder, og uden sammenligning i øvrigt – vores stridigheder med Danske rederier har ikke været helt så alvorlige som 30-års krigen (selv om de er ved at have været lige så længe) – bliver det spændende, om det også kan blive dagen, hvor der findes en løsning på fjendtlighederne mellem Lederne Søfart og Danske Rederier. I al fald er det dagen, hvor retssagen mellem de to parter bliver afgjort.

## Ikke noget overraskende

”Foreløbig er vi enige om at være uenige”, siger advokat Michael Møller Nielsen fra Lund Elmer Sandager, der fører sagen for os. Det gør han på baggrund af de skrivelser, der er udvekslet mellem parterne. Senest sendte advokaten for Danske Rederier sidst i august deres såkaldte processkrift til Arbejdsretten, efter at vi tidligere har fremsendt vores processkrift.

I deres processkrift opsummerer Danske Rederier deres synspunkter omkring sagen, og som Michael Møller Nielsen ser det, er der ikke kommet noget overraskende frem. Danske Rederier mener, at de var i deres gode ret til at opsigte overenskomsten med Lederne Søfart uden at genforhandle den og i stedet forhandle en ny overenskomst med Metal Maritime. Omvendt mener vi, at have tungtvejende argumenter for, at overenskomsten løber videre, indtil den er genforhandlet og fornyet.

## Dommen kommer 2-4 uger efter

Det er nu op til tre højesteretsdommere i Arbejdsretten at afgøre, hvem der har ret. Selve domsforhandlingen vil som nævnt foregå d. 24. oktober. Her vil parterne fremlægge deres synspunkter, og der vil blive ført vidner, og efterfølgende vil dommerne så trække sig tilbage og tænke sig om. Der bliver ikke afsagt dom samme dag. Den vil komme 2-4 uger efter.

I Lederne Søfart har vi, siden sagen blev anlagt, været vores arkiver igennem og set efter dokumenter, der kan understøtte vores argumenter. Det samme har de gjort hos Danske Rederier, og nu vil det så vise sig, hvem der har fundet de juridiske dokumenter og argumenter, der bedst overbeviser højesteretsdommerne.

Tilbage står fortsat en dyb undren over, hvordan Danske Rederier overhovedet kan vælge at forhandle overenskomst med en fagforening, der ikke organiserer de medarbejdere, overenskomsten vedrører. ■

# Vidste du...

... at husforsikringen  
hos TJM Forsikring er  
Bedst i Test?



Scan QR-koden, eller læs mere på  
[tjm-forsikring.dk/husforsikring](https://tjm-forsikring.dk/husforsikring)



Sammenhold  
betaler sig



# Stor interesse for nyt, varieret praktikforløb

”Kom med Ombord”. Sådan lyder opfordringen fra Danske Rederier, der vil have endnu flere unge til at vælge en karriere i Det Blå Danmark. De unge får nu tilbud om at komme ud at sejle 12 måneder med tre forskellige rederier, og den variation i praktikforløbet lader til at være en succes.

TEKST: PIA ELERS | FOTO: PRIVATFOTOS

Tre måneder på langfart med Mærsk, tre måneder med DFDS og endelig seks måneder med Esvagt. Det er sådan en pakke, unge håbefulde søfarende nu har mulighed for at skrue sammen og på den måde få erhvervet de 12 måneders sejltid, der er forudsætning for at blive befaren skibsassistent eller måske læse videre til navigatør. Det er et tilbud til unge, der har afsluttet en maritim grunduddannelse (MGU) enten på søfartsskole eller på et af skoleskibene, og som herefter gerne vil fortsætte med at sejle.

Projektet blev sat i søen 1. januar i år og er ifølge en pressemeddelelse fra Danske Rederier kommet rigtig godt fra land. Indtil videre har 60 unge meldt sig til denne ordning. Flere af dem er i skrivende stund allerede i gang med deres første praktikperiode, der som udgangspunkt skal være tre måneders langfart med Mærsk. Derefter kan de frit vælge et andet rederi, for eksempel DFDS eller Molslinjen, hvis de har lyst til at prøve et passagerskib. Endelig ligger den sidste del også fast, nemlig seks udmønstringer med Esvagt – fordelt på seks gange fire uger.

Undervejs i praktikforløbet vil eleverne modtage undervisning på linje med de unge, der er optaget som officersaspiranter og dermed fast tilknyttet et rederi. Der vil også løbende være samtaler, hvor uddannelsesofficeren hjælper eleverne med at fastlægge kursen for deres videre forløb.

”Vi forsøger at tage de unge mennesker så godt i hånden som muligt, for det kan være en stor mundfuld at skulle møde på en arbejdsplads, der måske ligger på den anden side af jorden, med en besætning, hvor ikke alle taler dansk, hvis

man selv blot er i starten af 20’erne. Ved at dele praktikken op i tre dele, bliver det lidt mere overkommeligt at kaste sig ud på dybere vand, og det kan vi se, at mange har mod på,” siger Anne Panknin Kristensen, uddannelseschef i Danske Rederier i pressemeddelelsen.

## Kæmper med at tiltrække og fastholde unge

Esvagt er det rederi i Danmark, der uddanner langt de fleste elever – hovedsageligt ubefarne – og de ser også frem til at få de første praktikanter ombord en gang til næste år.

”Alle rederier i Danmark kæmper jo med at få flere unge til at søge ind på de maritime uddannelser og ikke mindst at fastholde dem, så de ikke springer fra midt i uddannelsesforløbet. Og her tror

vi da også på, at det nye ”Kom med Ombord” tiltag kan tiltrække flere ubefarne skibsassistenter, fordi de får noget at vælge imellem. Vi har med vilje valgt at lægge os sidst i forløbet, fordi det giver en vis sandsynlighed for at få nogle elever ud, der virkelig vil gå efter et job til søs,” siger Tina Halkjær Nielsen, Head of Recruitment & Training hos Esvagt.

Det tager to år at erhverve 12 måneders effektiv sejltid. Derefter kan de unge vælge at gå 20 uger på skole og blive befarne skibsassistenter eller melde sig til undervisningsforløbet på en navigations-skole og læse videre til navigatør.

Udover de nævnte rederier er også Torm og Cadeler med i denne ordning, og der vil løbende blive afholdt informationsmøder om ”Kom med Ombord” projektet både online og offline. ■



1. styrmand Andreas Forsberg er uddannelsesofficer på et af Esvagts skibe. Det er det rederi i Danmark, der uddanner flest elever.



Albert Betz er et Service Operation Vessel, der for det meste er at finde i Nordsøen, hvor det giver support og service til vindmølleindustrien.

# 200 unge søfolk er under uddannelse hos *Esvagt*

Offshore rederiet med base i Esbjerg kan bryste sig af at være det rederi med flest praktikpladser i Danmark. Derudover lægger de stor vægt på at tiltrække kvinder til den maritime branche, og derfor er der adskillige kvinder blandt eleverne ombord på rederiets 40 skibe

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: PRIVATFOTOS

Amalie Brixgaard kan slet ikke få armene ned, når hun skal fortælle om sin praktikplads, der p.t. er Albert Betz. Det er et Service Operation Vessel, der yder support og service til vindmølleindustrien og for det meste opererer i Nordsøen. Lige nu ligger de og arbejder i Deutsche Bucht Windfarm, hvor skibet fungerer som hotel for

vindmølleteknikerne og sørger for deres transport frem og tilbage morgen og aften. Hvis man drømmer om at sejle langfart i varmen på de store blå oceaner, kan det måske lyde kedeligt og lidt barsk at sejle på et vindmølleskib i kolde farvand, men sådan ser hun slet ikke på det.

”Jeg har jo en af verdens smukkeste arbejdspladser, havet, som jeg nyder at kigge ud over hver eneste dag. Og så er det en fed arbejdsplads, fordi der sjældent er to dage, der er ens. Listen over arbejdsopgaver er rimelig lang, og det kan også variere efter årstiden og skibstypen. Når man er ombord på et vagtskib, der ligger stand-by







På vagterne får Amalie Brixgaard undervisning af uddannelsesofficer Andreas Forsberg i noget af det, der foregår på broen såsom søfartsregler og navigation.

Hver eneste dag nyder Amalie Brixgaard at kigge ud over havet, som hun kalder "en af verdens smukkeste arbejdspladser".



ved platformene, laver vi temmelig mange rekningsøvelser, så vi hele tiden er klar til at gå i aktion, hvis det kræves – altså hvis nogen skulle falde over bord. Det bedste, jeg ved, er at sejle vores FRB'ere – Fast Rescue Boats – og hele tiden blive dygtigere til det. Og så også at få lært en masse andre ting som at betjene kraner, davider og hvad der ellers skal til for at få skibet til at fungere," forklarer Amalie Brixgaard.

### Tovholder

Hun startede som ubefaren skibsassistent i Esvagt april sidste år efter at have været på togt med skoleskibet "Danmark". Udover selve arbejdet får de to elever, der typisk vil være ombord, også undervisning, og her spiller 1. styrmand Andreas Forsberg en central rolle som uddannelsesofficer og dermed tovholder og koordinator for den del af forløbet. Han skal sørge for, at de to ubefarne skibsassistenter får krydset af i alle felter i den uddannelsesbog, der er en forudsætning for, at de efter endt praktiktid kan komme på et 20 ugers kursus og blive befarne skibsassistenter.

"Jeg tager mig primært af det, der foregår på broen, altså søfartsregler og navigation. Men jeg underviser også i det mere generelle som sikkerhedsprocedurer, vores forskellige computersystemer samt lidt brand og redning. På vores skib er vagterne delt op således, at den ene elev har

samme arbejdstid som mig, mens den anden elev går vagt sammen med min kollega. På den måde kan begge elever få undervisning i de ting, der skal undervises i på broen," forklarer Andreas Forsberg og tilføjer, at det ikke er noget krav, at navigatører om bord skal undervise. Men når en styrmand har en elev med på vagt, så forventes det, at eleven også inddrages i brovagten og bliver lært op i de forskellige ting.

### Undervisning på morgenvagten

Opbygningen af undervisningen kan variere fra skib til skib. For eksempel vil der som regel være lidt mere tid til decideret undervisning på de vagtskibe, der ligger ved de forskellige olie- og gasplatforme, så her kan man af og til afsætte en hel dag til undervisning. Hvorimod man på andre skibe, som den SOV, Amalie er på lige nu, og hvor der er meget at se til, er nødt til at få undervisningen klemmt ind i de perioder, hvor der ikke er så travlt.

"De sidste tre udmønstringer har jeg gået morgenvagt med Andreas, hvor han som min 1. styrmand har undervist mig i brodelen, og det har været alt fra grundlæggende ting som signalfag og søvejsregler til at nørde i detaljer omkring, hvordan hjælpeinstrumenter som en radar virker. I vores uddannelsesbog skal vi jo have underskrifter på, at alle de her ting er gennemgået og forstået, og vi skal også

aflevere fem skriftlige opgaver. Så vi har da lidt at se til, inden vi er klar til at gå på skole efter de 12 måneders sejltid," påpeger Amalie Brixgaard, der ligesom de øvrige ombord har en tøm, der hedder 4 uger ude og 4 uger hjemme.

### Super relevant opgave

Det med at have en decideret uddannelsesofficer om bord er et relativt nyt fænomen – i hvert fald i Esvagt. I de fleste rederier har det typisk været overstyrmanden, der tog sig af den opgave, men Andreas synes, det er fint, at den rolle nu er uddelegeret til andre officerer ombord.

"Imine øjne er en af de vigtigste egenskaber en uddannelsesofficer skal have, at brænde for at lære fra sig og have med elever at gøre. Derfor synes jeg, det er rigtig godt, at det ikke skal være en person med en bestemt position ombord, der bliver udpeget til den opgave, men at det er en person, som meget gerne vil have rollen som uddannelsesofficer. Jeg har selv sagt ja til tjansen, fordi jeg synes, det er en super relevant opgave at være med til at sikre, at eleverne får mest muligt ud af deres praktikforløb ombord både praktisk og teoretisk," lyder det fra Andreas Forsberg.

### Daglig kontaktperson

Udover at være underviser fungerer uddannelsesofficeren også som elevernes daglige kontaktperson. Derfor er han også

Der er gerne mere end en elev på skibene ad gangen. Her underviser Andreas Forsberg Adam, som også er elev hos Esvagt.



med, når der kommer en ny elev ombord, hvor proceduren er, at der inden for det første døgn skal være et møde, hvor kaptajnen også er med. Her skal forventningerne afstemmes, og der skal spørges ind til, hvad eleven selv har af visioner om fremtiden.

”På den måde forsøger vi at sikre, at vi hele tiden arbejder hen imod samme mål. Derefter deler vi uddannelsesperioden op i mindre blokke og aftaler i samarbejde med eleven, hvordan processen skal være, altså hvilke delmål vi arbejder efter, og hvad det endelige mål skal være. Derefter tager jeg en samtale med eleven en gang om ugen for at følge op det hele og ligeledes lytte, hvis der skulle være noget, han eller hun ikke er tilfreds med. Det er ingen hemmelighed, at procentandelen af elever, der starter på en uddannelse til søs og som rent faktisk gennemfører den, er relativt lille. Netop derfor er det super vigtigt at fange det i opløbet, hvis en elev er utilfreds eller ked af et eller andet,” understreger Andreas Forsberg.

### Alt er nyt

Noget af det, han også er meget opmærksom på, er, hvordan eleverne bliver modtaget ombord – om de føler sig godt tilpas. For selvom et skibs besætning kan være rigtig god til at tage imod nye og inkludere dem i det fællesskab, der er ombord,

så kan det ikke helt undgås, at en spritny elev kan komme til at føle sig som ”Palle alene i verden”, første gang man tager til søs.

”Man er jo væk hjemmefra, man kender ingen ombord, alt er nyt, og det kan godt skabe en vis utryghed. Et af tiltagene for at afhjælpe denne følelse er, at en ny elev eller aspirant kommer ud til andre elever. Det er ikke altid, det kan lade sig gøre at sende nye afsted samtidig, men så kan man forsøge at sende en ny elev ud til et skib, hvor der i forvejen er en anden aspirant,” forklarer Forsberg, der har stillet et helt konkret forslag om, at rederiet laver nogle arrangementer i land, hvor eleverne kan mødes og på den måde få opbygget et netværk, de kan trække på, når de er til søs. Om det bliver sat i værk, vides dog ikke på nuværende tidspunkt.

### Kolleger var gode til at hjælpe

For Amalie Brixgaards vedkommende har der nu ikke været de store problemer med at falde til ombord. Alle nye elever er igennem et introforløb på to uger i Esbjerg, hvor de får mulighed for at lære rederiet bedre at kende. Hun blev ovenikøbet kontaktet af en kvindelig mentor fra Esvagt, som stod til rådighed, hvis hun havde nogle spørgsmål i opstarten.

”Det var da fint at vide, at man kunne gøre brug af en mentor, men jeg følte mig

udmærket kørende, så den mulighed gjorde jeg ikke brug af. Da jeg skulle ombord på mit første skib, fik jeg en grundig rundvisning i ”mit nye hjem”, og jeg blev også taget godt imod af dæksbesætningen. Når man er helt ny, bliver man propfyldt med informationer, men mine nye kolleger var også gode til løbende at stå til rådighed med hjælp og sparring,” husker hun.

### Ikke så idyllisk som et sejlskib

Hun vil også gerne anbefale Esvagt som praktiksted til andre ubefarne skibsassistenter, men de skal gøre sig helt klart, at det at tumle rundt i Nordsøen med supply skibe, er meget anderledes end at sejle på for eksempel et skoleskib. På samme måde som det at sejle for Esvagt er meget anderledes end at sejle for Mærsk. Men som hun pointerer, handler det meget om, hvilke forventninger og forestillinger folk har til livet til søs.

”Det er jo ingen hemmelighed, at sejl-skibe er langt mere idylliske end de her skibe. Derfor skal man i hvert fald sikre sig, at eleverne ved, hvad de går ind til, når de tager ud med de her skibe. For man ser desværre en stor del af eleverne springe fra efter et par ture. Og sagen er da også, at man skal være klar til at undvære familie og venner halvdelen af året, være indstillet på at gå glip af fødselsdage, bryllupper og studenterfester. Men når det er sagt,







Amalie får lært en masse om, hvad der skal til for at få et skib til at fungere, og er ret sikker på, at hun vil fortsætte med at sejle.



så giver sådan et job også en kæmpe frihed. Der er ikke mange, der har fire uger fri fra deres job seks gange om året. Jeg elsker at rejse, og det er der jo rige muligheder for med det her job,” understreger den 23-årige søkvinde, der efter den nuværende tur har tre udmønstringer tilbage, inden hun har de 12 måneders effektiv sejltid, der giver hende adgang til at komme på skole.

### Vil fortsætte med at sejle

”Jeg har endnu ikke besluttet, om jeg vil tage de 20 ugers kursus, så jeg kan blive befaren skibsassistent eller gå i gang med at læse til kystskipper. I hvert fald er jeg ret sikker på, at jeg vil fortsætte med at sejle, og det kunne sagtens være hos Esvagt, men jeg har også overvejet andre muligheder, så hvem ved?”

Da Amalie startede i Esvagt for snart halvandet år siden, var det nye tilbud om at optjene sine 12 måneders sejltid i tre forskellige rederier med tre forskellige skibstyper endnu ikke kommet på bordet. Hun ærgrer sig lidt over, at det ikke var en mulighed, da hun startede:

”Jeg synes, det nye tilbud lyder sygt attraktivt. For det er da en enormt smart måde at give eleverne indsigt i, hvad de forskellige jobs til søs indebærer. Det kan forhåbentlig være med til, at flere finder deres vej til søs og ikke giver op på halvvejen, fordi de ikke fik mulighed for at afprøve andre skibstyper end den ene, der måske ikke var så attraktiv,” mener Amalie Brixgaard.

Langt de fleste af de 90 elever, der hvert år starter deres karriere til søs hos Esvagt, er ligesom Amalie ubefarne skibsassistenter. Men inden for de sidste par år har rederiet udvidet mulighederne, så man nu også kan vælge at blive skibsførerpraktikant samt bachelor- og værkstedspraktikant med henblik på at blive maskinmester. Det foregår i samarbejde med Simac i Svendborg, hvor den teoretiske del af uddannelsen så foregår.

”Forudsætningen, for at vi som rederi fortsat kan vækste, er, at vi råder over god og kompetent arbejdskraft. Det er også på den baggrund, at vi nu tilbyder hele tre uddannelsesstillinger, som er skræddersyede til at klæde den søfarende på til en maritim karriere. Foreløbig har vi 10, der vil være skibsførere og 15, der vil være maskinmestre,” forklarer Tina Halkjær Nielsen, der er Head of Recruitment & Training hos Esvagt.

## ESVAGT

Esvagt har siden 1981 specialiseret sig i sikkerhed og support til søs og servicerer både offshore vindindustrien samt olie- og gasindustrien.

Rederiet har base i Esbjerg og har over 1300 ansatte både til søs og i land. Esvagt er det rederi, der uddanner flest søfolk i Danmark – omkring 90 på årsbasis.

Flåden består af mere end 40 skibe, hvoraf langt de fleste er ERRV skibe (Emergency Response and Rescue Vessel). De arbejder ved diverse platforme med en bred vifte af ydelser – fungerer bl.a. som nød- og redningsberedskab samt brandberedskab og arbejder med overvågning samt genopretning efter olieudslip.

Derudover servicerer Esvagt havvindmølleparker med en flåde af dedikerede Service Operations Vessels (SOV), et koncept som Esvagt var de første til at introducere i 2010. Udover kabiner og fritidsfaciliteter er SOV'erne udstyret med møderum, reservedelslagre og værksteder. Teknikere og materialer overføres til møllerne via Walk-to-Work gangvejssystemer eller Safe Transfer Boats.

Esvagt blev grundlagt af tre lokale forretningsfolk tilbage i 1980'erne, heriblandt Kent Kirk. Frem til 2015 var rederiet en del af Mærsk, der ejede 75%. I 2021 overtog kapitalfonden 3i Infrastructure det fulde ejerskab.

Kilde: Esvagt

# Mærsk Supply byttes ud med *Esvagt*

Simon Ytting elsker at sejle, men der skal også være plads til et liv på landjorden. Og derfor besluttede han at skifte til et rederi, hvor han oplever, at der i højere grad er fokus på medarbejderne og deres velfærd.

TEKST: PIA ELMERS | FOTO: PRIVATFOTOS

For tre år siden satte Lederne Søfart to nyuddannede skibsførere i stævne i Svendborg. Det var primært for at lave et interview om deres bachelorprojekt, der handlede om kommunikation til søs – eller mangel på samme, men også for at høre om deres fremtidsplaner. Både

Simon Ytting Romlund og Paul Johan Stein glædede sig overordentlig meget til at komme ud på havet igen og arbejde i Mærsk Supply efter flere år med teoretiske studier på Simac. Mens sidstnævnte blev hjemme et par måneder på barselsorlov, i og med at han lige var blevet far til en lille dreng, kunne det for ungkarlen Simon Ytting kun gå for langsomt med at komme afsted til Den Mexicanske Golf. Her skulle han mønstre Mærsk Transporter som 2. styrmand.

”Nu havde jeg jo været aspirant i Mærsk og derfor også sejlet med de store containerskibe, men jeg ville meget hellere arbejde i supply-skibene. Det er langt mere afvekslende og man får også på en helt anden måde selv mulighed for at hive i håndtagene, og det tæller ret meget i min bog,” forklarer den 29-årige navigatør og fortsætter: ”Det var da også

en super spændende opgave, vi havde på min første udmønstring, hvor vi lå i Stillehavet ud for San Diego og skulle fungere som base for havundersøgelser. Der var en masse udstyr og havbiologer ombord, og deres opgave var at undersøge påvirkning af havmiljøet ved dybhavsminedrift. På en anden udmønstring lå vi ud for Brasiliens kyst og var supply-skib for nogle kæmpestore olie/gasplatforme, og det var også spændende.”

## Noget havde ændret sig

Så det var ikke arbejdet eller skibene, der var noget i vejen med. Men der var en ting, der havde ændret sig i styrmandens liv, og det var, at han havde fundet sig en kæreste. Dermed var det blevet vigtigere for ham at kunne planlægge og gøre ting sammen med kæresten. Men, som han konstaterer, blev det mere og mere umu-



Efter de teoretiske studier på Simac kom Simon Ytting på havet igen som styrmand hos Mærsk.



"Det er fedt at sejle", mener Simon Ytting.



havde fokus på stabile rul, og når tørnen var fire uger ude og fire uger hjemme, så kunne du regne med det. Vi kom aldrig for sent hjem. Og det var altså ret befriende, at man nu kunne begynde at planlægge sit liv på en helt anden måde," siger Simon Ytting.

### Ikke ligefrem befordrende

Mangel på folk er ikke noget nyt fænomen, men hos Mærsk Supply er utilfredsheden med de ustabile sejlsplaner blevet så stor, at mange ligesom Simon er søgt andre steder hen. Dermed var rederiet havnet i en ond cirkel, hvor de ansatte får endnu længere sejlsperioder og ikke kommer hjem til tiden. Og som Simon konstaterer, er den måde at behandle folk på ikke ligefrem befordrende, hvis man gerne vil fastholde danske skibsofficerer i handelsflåden.

"Jeg er en af dem, der elsker at sejle, og jeg vil også gerne blive ved med det. Og her synes jeg faktisk Esvagt er et godt sted at være, fordi rederiet i høj grad har fokus på medarbejderne og deres velfærd og værdsætter det arbejde, vi udfører, med en ganske pæn løn. Jeg kunne selvfølgelig også været gået i land eller have fundet et færgejob, hvor jeg kunne komme hjem hver dag, men det er slet ikke mig," fortæller Simon Ytting og uddyber: "Faktisk er jeg ret vild med, at man kan dele sit arbejde og sin fritid så skarpt op, som man kan med det her job i Esvagt. Det giver mig en stor følelse af frihed. I de fire uger jeg er ude på havet, er der 100 procent fokus på

arbejdet, mens jeg på en helt anden måde kan slappe af i de fire uger, jeg er hjemme. Man behøver ikke bekymre sig om, om der skulle være en telefon, der ringer med et eller andet problem. Og når man som mig elsker at rejse, er der rige muligheder for det i en fire ugers friperiode, så den måde at arbejde på åbner for ganske mange muligheder."

### Go for it

Nu da Simon Ytting selv er relativt nyuddannet, er det nærliggende at spørge ham, om han var tilfreds med sin egen uddannelse som aspirant i Mærsk. Og det er han, men han synes, det nye tiltag fra Danske Rederier "Kom med Ombord" er en rigtig god ide.

"Det nye tiltag har jo den kæmpe fordel, at du allerede som helt ung får mulighed for at prøve vidt forskellige dele af søfarten af. For der er virkelig en verden til forskel på container-, supply- og passagerskibe. Med den her ordning kan de komme ud og sejle med tre forskellige skibstyper i tre forskellige rederier, og det virker da ret attraktivt og kan måske få flere til at overveje en maritim karriere. Jeg kan i hvert fald kun sige – go for it – det er fedt at sejle."

Mens Simon Ytting altså er skiftet fra Mærsk til Esvagt, sejler hans studiekammerat fra Simac, Paul Johan Stein, stadig i Mærsk Supply. Så begge navigatører holder ved – godt tre år efter at de afsluttede deres uddannelse som skibsførere. ■

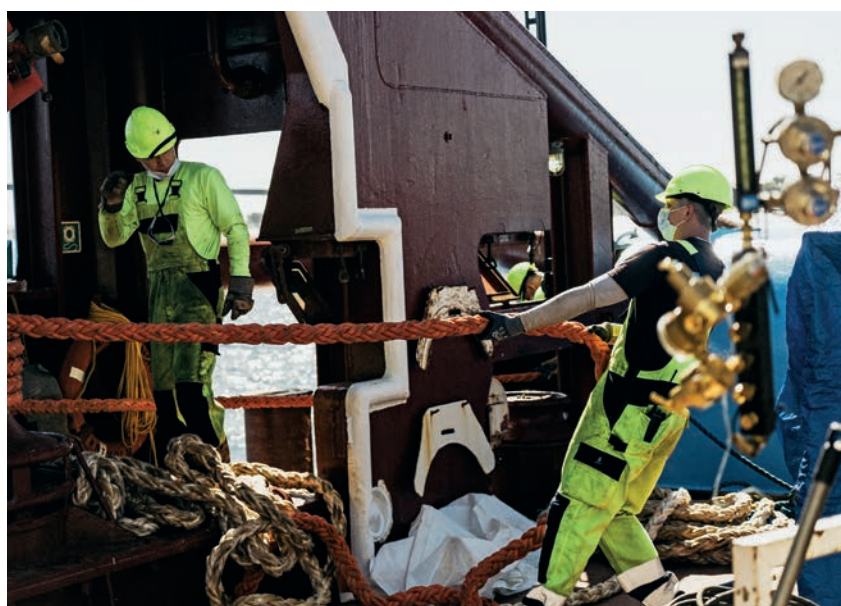
ligt i Mærsk Supply, fordi der hele tiden manglede folk.

"Det betød, at vores sejlsperioder hele tiden blev forlænget, samtidig med at vores hjemmeperioder konstant blev forkortet. Det var okay i starten, men når det blev ved på den måde, var det ikke sjovt længere. Tørnen var jo 6 uger ude og 6 uger hjemme, men det blev ofte til 8 eller 9 uger ude og måske kun 5 hjemme. Og det gad jeg simpelt hen ikke mere, for vi kunne aldrig planlægge en pind, så derfor begyndte jeg at se mig om efter noget andet," siger Simon Ytting.

### God timing

Udover at have være aspirant i Mærsk havde han også sejlet som ubefaren skibsassistent et par år – blandt andet i Esvagt, og derfor sendte han en ansøgning afsted til rederiet i Esbjerg. Det viste sig at være ualmindelig god timing, for de havde netop indkøbt to nye skibe, PSV'ere, Platform Supply Vessel. Deres funktion er at servicere installationerne i Nordsøen med alt hvad de skal bruge i deres daglige drift, det vil sige udstyr, mad og kemikalier. Og så skal skibet også bruges som vagtskib ved vindmølleplatforme, hvis der skulle opstå behov for det. Med to nye skibe af den type stod Esvagt i en situation, hvor de akut manglede folk, der havde erfaring med den skibstype – og derfor blev folk fra Mærsk Supply taget imod med kyshånd.

"De ringede og tilbød mig hyre på deres nye skibe, og jeg havde ikke så meget at betænke mig på og takkede ja. Og det var noget af en forandring, for i Esvagt havde man altså sejlsplaner, der holdt. De



Simon Ytting er glad for de spændende opgaver og afvekslende arbejde på et supply skib.

# Netværk af fagforeninger hjælper internationalt

Hvis du som medlem af Lederne Søfart bliver involveret i en utilsigtet hændelse som kollisioner, forurening, krænkelse af lokale navigationsregler eller lignende, kan du få hjælp fra netværket Jason. Det styres af Nautilus, som er en sammenslutning af fagforeninger fra en række lande verden over, og har Lederne Søfart som sin danske repræsentant.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: PRIVATFOTO

Lederne Søfart indgår som den danske repræsentant i Nautilus, der er en sammenslutning af fagforeninger af samme karakter som Lederne Søfart i en række lande verden over. Det er vigtigt for Nautilus at kæmpe imod, at søfarende bliver kriminaliseret, hvis de kommer ud for uforudsete hændelser i forbindelse med arbejdet til søs. Derfor blev netværket Jason etableret i 2016. Det står for Joint Assistance and Support Network og går kort fortalt ud på, at de fagforeninger, der er medlemmer af netværket, hjælper hinandens medlemmer i deres egne lande.

Hvis et medlem fra en af de andre medlemsfagforeninger kommer ud for en uforudset hændelse i Danmark, hjælper Lederne Søfart således vedkommende, hvilket vi for eksempel gjorde i forbindelse med en alvorlig maritim ulykke sidste år. På samme måde kan medlemmer af Lederne Søfart få hjælp fra en af de andre fagforeninger, der er medlemmer af netværket, hvis han eller hun kommer ud for en uforudset hændelse i et andet land.

## Vigtigt middel

Vi har talt med Charles Boyle, der er juridisk direktør i Nautilus, om Jason og i hvilke situationer, netværket kan hjælpe.

”Jason-netværket (the Joint Assistance and Support Network) er det vigtigste middel, Nautilus har til at kæmpe imod kriminalisering af søfarere. Hvis man er medlem af en af de fagforeninger, der er med i netværket, kan man få hjælp via en

flersproget hjælpelinje, der er åben døgnet rundt 7 dage om ugen. Et vigtigt mål for netværket er at sikre, at de retningslinjer som FN-organisationerne IMO og ILO har vedtaget, om at søfarere skal have en fair behandling, hvis der sker uforudsete hændelser, bliver overholdt. Netværket sikrer, at de søfarende kan få råd og støtte, hvis de er involveret i en hændelse i en havn, et farvand eller et skib, der hører under et af de lande, som er dækket af netværket”, fortæller Charles Boyle.

## Kun for medlemmer

Vi har forstået, at det kun er medlemmer i en af de fagforeninger, der er med i netværket, der kan få hjælp fra netværket, er det rigtigt forstået? spørger vi.

”Ja, det er kun medlemmer af en fagforening, der har skrevet under på Jason-aftalen, som kan få hjælp fra netværket”, svarer Charles Boyle og som eksempler på situationer, hvor man kan få hjælp gennem Jason, angiver han kollisioner eller situationer, hvor en kollision var lige ved at ske, forurening, overtrædelse af lokale navigationsregler og lignende.

Han fortæller videre, at den hjælp man kan få gennem Jason, for eksempel er hjælp til at finde en lokal advokat, hjælp med oversættelser eller bistand fra ens ambassade. Det kan også være hjælp til at blive løsladt, hvis man bliver anholdt, medicinsk eller psykologisk hjælp, sikring af, at ens juridiske og økonomiske rettigheder bliver overholdt, og sikring af, at



Medlemmer af Lederne Søfart og lignende fagforeninger i andre lande, der er medlemmer af Nautilus-sammenslutningen, kan få råd og støtte gennem Jason-netværket, hvis de kommer ud for en uforudset hændelse i forbindelse med deres arbejde som søfarende, fortæller Charles Boyle, der er juridisk direktør for Nautilus.

man bliver behandlet med værdighed og respekt af myndighederne

Jason-aftalen blev underskrevet i 2016 i Baltimore i USA, fortæller han og slutter af med at angive, at søfarende kan læse nærmere på følgende hjemmeside:

<https://www.nautilusfederation.org/en/support/jason/>

Her kan man blandt andet se, hvordan man kan få råd og assistance gennem Jason-netværket. ■





# EN AF DE *RIGTIGT* FINE DAGE

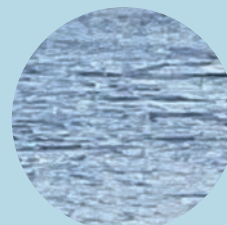
Det var et frygteligt vejr mange steder i Danmark torsdag d. 31. august. Sorte skyer føg hen over himmelen, og byger væltede ned. Kun ikke i Svendborg og de omkringliggende farvande. Her havde Lederne Søfart inviteret til udflugt med M/S Helge og efterfølgende middag, og det blev en fin eftermiddag og aften.

Inden sejlturen var der rundvisning på Danmarks Museum for Lystsejlsads og det nye SIMAC.

Sejlturen gik ud til den gamle Kogtved Søfartsskole, tilbage under Svendborgsundbroen, langs Thurø og Tåsinge til Valdemar Slot og hjem igen. Undervejs fortalte foreningens formand, Sven Thormod Petersen, om, hvad vi så, og på den måde blev vi alle lidt klogere på området.

Snakken gik lystigt blandt de medlemmer, der var med, og det fortsatte under den efterfølgende middag. Her fortalte Sven Thormod Petersen og direktør Helle Andsbjerg om, hvor vi står i forhold til foreningens fremtid, og det gav anledning til en livlig diskussion.

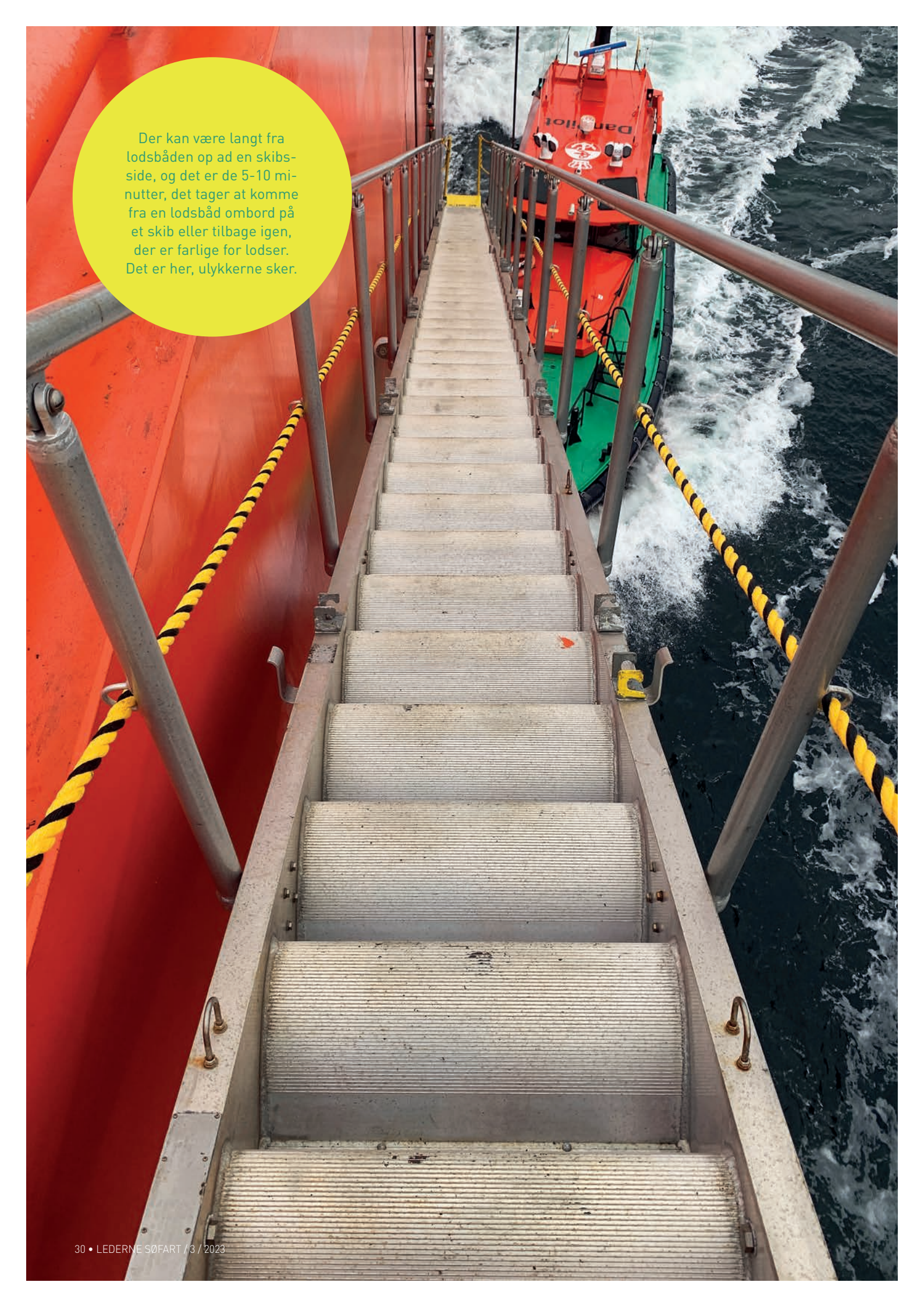
Alt i alt havde alle vist haft nogle rigtig hyggelige timer, da det blev tid at sige farvel. ■











Der kan være langt fra lodsåden op ad en skibside, og det er de 5-10 minutter, det tager at komme fra en lodsåden ombord på et skib eller tilbage igen, der er farlige for lodser. Det er her, ulykkerne sker.



# ”HVIS DER BARE KUNNE VÆRE TO I LODSBÅDEN”

Når du som lods 2-3 gange om dagen kravler ad en lejder fra lods båden op ad en skibsside – eller tilbage til lods båden – er det 5-10 minutter med store risici. Det kræver stor koncentration fra lodsens side, fra føreren af lods båden, fra besætningen på skibet, der skal have lods ombord, og fra de omkringliggende skibe. Og ikke mindst kræver det en lejder, der er i god stand og gjort forsvarligt fast.

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

”Man kan prøve sig frem ved at træde hårdt på det nederste trin af lejderen og inspicere den visuelt, mens man fortsat står på lods båden”. Sådan svarer lods Bjarne Cæsar Skinnerup på spørgsmålet om, hvordan man sikrer sig, at en lejder er i ordentlig stand og gjort forsvarligt fast, før man begynder at klatre op ad den for at komme fra lods båden og ombord på skibet, man skal lodse.

Han var til generalforsamling i EMPA, den europæiske lodsorganisation, i foråret, hvor man netop diskuterede sikkerhedssituationen for lodser på baggrund af, at der internationalt set har været en ualmindelig høj ulykkesrate blandt lodser det seneste års tid.

”Hvis man ser på det på verdensplan, er antallet af lodser, der dør på arbejdet, uhyggelig højt i forhold til, hvor få vi er”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup, og på spørgsmålet om, hvor de største risici ligger, svarer han uden tøven, at langt størstedelen af uheldene sker ved overførsel af lodser til skibene, som det så maskinelt hedder. Sagt i mere almindelige vendinger er det, når en lods skal gå fra lods båden ombord på skibet, han eller hun skal lodse, eller fra skibet tilbage til lods båden.

## Ingen udløbsdato

Når skibe tager lodser ombord, sker det så godt som altid til søs. Det betyder, at lodsens bliver sejlet ud til skibet i en lods båd og så skal klatre fra lods båden ombord på skibet ad en lejder på siden af skibet. Nogle gange helt op til rælingen. Andre gange bruges en såkaldt kombinationslejder, hvor lodsens klatrer ad lodslejderen op til faldrebet, der er hængt ud på siden af skibet, og så kan gå op ad det resten af vejen.

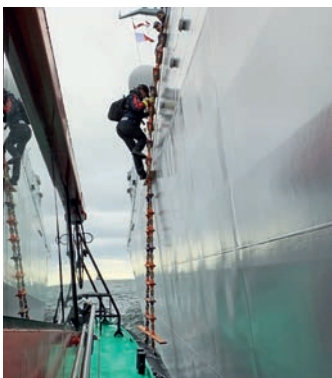
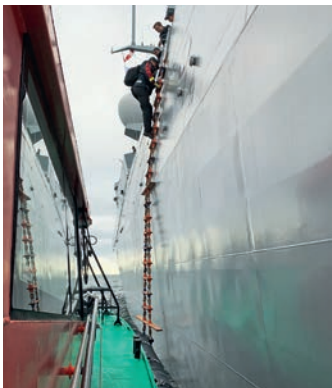
”De 5-10 minutter, det tager at komme fra lods båden ombord på skibet eller tilbage igen, er dem, der er farlige for os



”Det er som om, at vi lodser havde en anden status for 25 år siden”, siger lods Bjarne Cæsar Skinnerup, der har været i branchen i mange år. Han mener, at det blandt andet er den kommercialisering af lodsbranchen, der har fundet sted, som har haft betydning for lodsernes rolle. Herunder deres sikkerhed.







Det er stort set lige farligt at gå ombord på et skib som lods som at gå fra skibet tilbage til lods båden, mener Bjarne Cæsar Skinnerup. Dog peger han på, at når man går fra skibet tilbage til lods båden, har man den fordel, at man har mulighed for at sikre sig, at lejderen er i god stand og ordentlig fastgjort. Man har ikke den samme usikkerhed, som man kan have, når man skal ombord på et fremmed skib.



lods. Det er her, ulykkerne sker”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup.

Et vigtigt aspekt i den sammenhæng er lejderen, lods skal kravle op ad. Der er naturligvis regler for, at en lejder skal være i god stand, og vejledninger for, hvordan den skal være gjort fast, men der er for eksempel ingen udløbsdato for lejdere.

”Det er ellers noget, vi lods har kæmpet for. En lejder bør udskiftes hvert andet år. Uanset, om den har været i brug eller ej”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

Lejderen skal være så let at gå til for lods som muligt og helst uden elementer, der kan gøre det besværligt at bruge den.

”Det sker for eksempel, at besætningen benytter en ”lazyline” for lettere at kunne løfte lejderen i sikkerhed for søer langs skibssiden efter brug, og det er også i orden. De skal bare tænke over, hvordan linen sidder på lejderen. Det kan godt være, det er på en måde, så det er let for besætningen, men hvis den sidder, så den kommer i vejen for lods båden og lods, eller han eller hun bliver fanget i den, kan det være farligt, for det kan betyde, at lods mister grebet og falder i vandet”, påpeger Bjarne Cæsar Skinnerup.

### Den samlede adgangsvej skal være i orden

Ligesom lejderen skal være i forsvarlig stand, gælder det også for faldrebet, der kan være hængt ud på siden af et skib, hvis skibssiden er meget høj.

”Det skal selvfølgelig også være i orden. Der har været eksempler på, at lods skal træde fra lejderen over på en repos for at gå videre op ad faldrebet, og at splitten, der sikrer reposen, ikke har været sat fast på den rigtige måde, så pladen har givet sig, og lods er drattet direkte ned i bølgerne. Igen er det et eksempel på, at det ikke dur, hvis vi som lods ikke kan stole 100 procent på, at materialet, vi skal benytte os af, på alle måder er, som det skal være”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

På spørgsmålet om, hvorvidt det er farligere at gå ombord på et skib som lods, eller at gå fra skibet tilbage til lods båden, svarer Bjarne Cæsar Skinnerup, at det stort set er det samme. Dog tilføjer han, at når man går fra skibet tilbage til lods båden, har man den fordel, at man har mulighed for at sikre sig, at lejderen er i god stand og ordentlig fastgjort. Man har ikke den samme usikkerhed, som man kan have, når man skal ombord på et fremmed skib.

### Designet uden at tænke på lodserne

De problemer, lodserne kommer ud for, kan også skyldes, at et skib simpelthen ikke er designet til at få lods ombord.

”Når de sidder og designer skibe, er det som om, at det sidste, de tænker på, er, at en lods skal kunne komme ombord. Det kan der være gode grunde til. Der er sikkert mange andre ting, man skal tage hensyn til, når man designer et skib. Som lods tænker vi bare en gang imellem, at det er så lidt, der skal til for at gøre det hensigtsmæssigt for lods at komme ombord, og at det derfor snarere er manglende kendskab til arbejdsforholdene for lods end ond vilje – eller spareiver, eller hvad det nu kan være – der gør, at et skib ender med at være uheldigt designet set fra vores synsvinkel”, fastslår Bjarne Cæsar Skinnerup og fortsætter:

”Lad mig give et eksempel. Det kan være et skib, hvor skibssiden er usædvanlig høj. Det har man taget højde for ved at udstyre det med mulighed for at placere et faldreb et stykke nede ad skibssiden, så lods kan gå det sidste stykke op ad det. Problemet er bare, at man har gjort det, så faldrebet er placeret langt agterude af skibet, sådan at hvis lods falder i vandet fra den, ryger han eller hun næsten direkte ned i suget fra skruen, som lods båden i øvrigt også kan være svær at manøvrere i. Faldrebet kunne nøjagtig lige så godt være placeret længere fremme på skibet, så der er en chance for at lods kan blive

reddet op ad vandet, hvis der sker et uheld. Det er bare som om, at skibsdesigneren overhovedet ikke har taget med i betragtning, at sådan en situation kan opstå”.

### Lodsbåden skal helst ligge i læ

Ud over at adgangsforholdene til de skibe, der skal have lodser ombord, skal være forsvarlige, spiller det også en rolle, at skibene manøvrerer hensigtsmæssigt.

”I stille vejr betyder det selvfølgelig ikke så meget, men hvis vi ligger og ruller i noget træls vejr, har det stor betydning, hvordan skibet, vi skal ombord på, manøvrerer”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup.

Som lodser vil de helst have, at skibet drejer og lægger sig, så lodsbåden ligger i læ, og så skal skibet helst slå farten ned til 8-9 knob. Ikke hurtigere, men helst heller ikke langsommere, da det gør det sværere for skibet at manøvrere.

På vej ud til skibet holder lodserne sig orienteret om, hvor meget trafik der er i farvandet, og kan eventuelt kontakte de omkringliggende skibe og forklare, at det

skib, de er på vej ud til, skal have lods ombord, og at det derfor kan reagere på en uventet måde.

”Det plejer nu ikke at være et problem. Vi hører meget sjældent om uheld på grund af en 3. part, når vi skal ombord på et skib”, fortæller Bjarne Cæsar Skinnerup.

### Har altid hjelm på, når han skal ombord på et skib

Et tredje aspekt, der har betydning for lodsernes sikkerhed – udover skibenes udstyr, og hvordan de manøvrerer – er lodsernes eget sikkerhedsudstyr. For eksempel har Bjarne Cæsar Skinnerup altid hjelm på, når han går fra lodsbåden ombord på et skib.

Der var en sag for nogle år siden med en portugisisk lodser, der mistede livet, efter at han faldt i vandet, da han skulle ombord på et skib. Her gav familien lov til, at obduktionsrapporten blev offentliggjort, og den viste, at lodsens hoved gentagne gange blev slået ind mod skibssiden, mens man prøvede at redde ham op fra

bølgerne. De gentagne slag mod tindingen kan have været medvirkende til, at han døde. Derfor er en hjelm en fast del af Bjarne Cæsars sikkerhedsudstyr.

At der gøres meget ud af de dragter, lodserne har på, er en selvfølge. Redningsvestene har eksempelvis indbygget gps-sender, så lodserne kan blive fundet hurtigt, hvis de falder i vandet.

### Har været med i mange år

Bjarne Cæsar Skinnerup har efterhånden mange års erfaring som lods bag sig, og hvis han ser tilbage, mener han, at der var mange ting, der var bedre før i tiden.

”Det er som om, at vi lodser havde en anden status for 25 år siden. Der blev lyttet mere til os, så på den måde havde vi mere indflydelse. I dag får vi at vide, at kaptajnen på det skib, vi lodser, altid har ret, uanset hvor tåbelig en beslutning, han måtte træffe. Også selv om vi jo i sagens natur kender forholdene i de danske farvande meget bedre. Det er jo derfor, vi bliver bedt om at assistere skibene”, siger han.

Hvis en skibsside er meget høj, bruges en såkaldt kombinationslejder, hvor lodsens klatrer ad en lejder op til et faldreb, der er hængt ud på siden af skibet, og så kan gå op ad det resten af vejen. Det tærer lidt mindre på armkræfterne.







Som lods skal man kunne stole på alle dele af adgangsvejen til de skibe, man skal lodse – også når man går fra lejderen over til det faldreb, der er anden del af en kombinationslejder. Det gælder for lodsjobbet som for de fleste andre jobs inden for søfart, at det oftest varetages af mænd, men der er også enkelte kvindelige lodser.



Han kan ikke pege på præcis hvad det er, der har gjort, at det er blevet sådan, eller hvornår skiftet i lodsernes rolle er sket. Han mener, der er tale om en glidende ændring, som blandt andet har noget at gøre med den kommerialisering af lodsbranchen, der har fundet sted.

### Konkurrencen bør ikke gå ud over sikkerheden

”Man kan godt blive misundelig, når man ser på et land som Storbritannien, hvor de enkelte lodserier har monopol i deres lokalområder. Herhjemme ligger lodserierne i skarp konkurrence. Det betyder, at de er fristede til at underbyde hinanden, og det kan godt gå ud over kravene til sikkerheden for os lodser. Hvis et lodseri kan tilbyde en lodsning 500

kr. billigere, og et rederi har ti lodsninger om året, ja, så er der 5.000 kr. at spare. Det virker lidt grotesk, at det betyder noget for dem, når de sejler med laster, der måske er milliarder af kroner værd, men sådan er det i dag, og i sidste ende kan det være vores sikkerhed, der bliver sparet på”, fastslår Bjarne Cæsar.

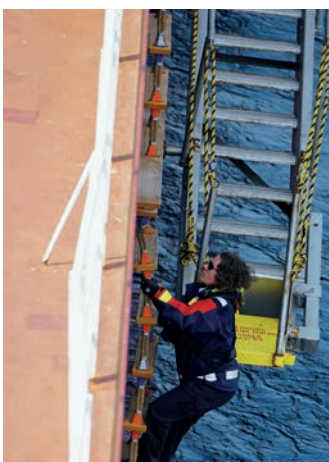
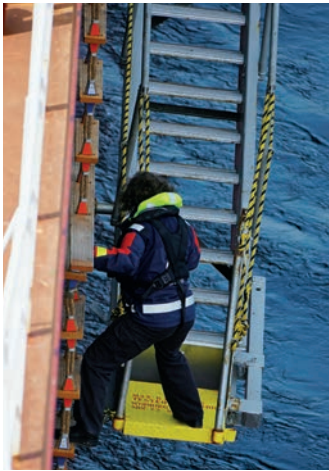
Et eksempel på, at omkostninger betyder noget for lodsernes sikkerhed, er når det kommer til spørgsmålet om bemanningen af lods-bådene.

”Kunne det bare blive sådan, at der altid skal være to mand i lods-båden – en til at styre båden og en til at assistere os, når vi skal ombord på skibene, og i nødstilfælde hjælpe os, hvis uheldet skulle ske, og vi falder i vandet – så ville meget være vundet med hensyn til sikkerheden. Derfor har vi i lodskredse presset på, for at der kommer en bestemmelse om, at der altid skal være to til at sejle lods-bådene. Det ville gøre, at det var ens for alle lodserier, og dermed ville de enkelte lodserier ikke kunne konkurrere ved at skære på omkostningerne til to mand i lods-bådene og på den måde sælge lodsningerne billigere. Men det har vi ikke kunnet komme igennem med”, påpeger han.

### Større fokus og øget gennem-sigtighed

Lodserne imellem er der kommet større fokus på sikkerheden gennem brug af sociale medier. Der er i dag facebookgrupper, hvor lodser

Lejdere skal være lavet af materialer af høj kvalitet og inspiceres regelmæssigt, fortæller chatbotten ChatGPT, som skulle være noget af det ypperste inden for kunstig intelligens.



på tværs af landegrænser kan udveksle erfaringer om problemer med sikkerheden og fortælle om, hvad de har været ude for i forbindelse med, at de har skullet ombord på forskellige skibe.

Der er også ved at blive udviklet en fælles app, hvor lodser fra hele Europa kan

indrapportere deres oplevelser og hændelser med adgangsvejene til skibene.

”Det har betydet meget for, at forholdene trods alt er blevet bedre, at der på den måde er kommet øget fokus på sikkerheden for os lodser, og at der er gennemsigthed omkring det. Materialet, vi møder på skibene, er blevet bedre, og det

samme gælder uddannelsen hos besætningen. I dag møder vi ikke så gamle og udslidte lejdere, som vi gjorde tidligere, og besætningerne er også blevet bedre til at forstå, hvordan de skal styre skibene, så det bliver lettere og mere sikkert for os at komme ombord”, siger Bjarne Cæsar Skinnerup. ■

## HVAD SIGER KUNSTIG INTELLIGENS OM LODSERS SIKKERHED?

**Lods Ivar Svane**, som har taget bil lederne til artiklen her, har spurgt chatbotten ChatGPT, som skulle være noget af det ypperste inden for kunstig intelligens, om, hvad den har at sige om sikkerhed for lodser og specielt de lejdere, de skal klatre op ad. Her er, hvad den kan fortælle om emnet:

### Overordnet om lejdere:

Lejdere er et afgørende aspekt af maritim sikkerhed, der sikrer sikker og effektiv overførsel af lodser mellem lodsbåde og skibe. Korrekt designede, rigtigt placerede og vedligeholdte lejdere er afgørende for at sikre lodser og besætningen under disse operationer. Overholdelse af internationale regler og retningslinjer er, sammen med regelmæssige inspektioner og træning af besætningen, afgørende for at opretholde en høj sikkerhedsstandard for lejdere.

### Specifikke punkter:

Overholdelse af internationale regler: Alle arrangementer med lejdere på skibe skal være i overensstemmelse med retningslinjerne fastsat af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) gennem SOLAS-konventionen og den internationale konvention om standarder for uddannelse, certificering og vagthold for søfarende (STCW).

### Konstruktion og materialer:

Lejdere bør konstrueres af materialer af høj kvalitet, der er i stand til

at modstå påvirkningerne fra havmiljøet, så det sikres, at de bevarer deres stabilitet og holdbarhed.

**Længde og placering:** Længden af lejderen skal passe til den aktuelle situation, og den skal være placeret og fastgjort, så den forhindres i at svinge og forbliver sikker under overførselsoperationen.

**Trin og sidetove:** Lejdere skal have jævnt fordelte, skridsikre trin lavet af træ eller gummi og robuste sidetove, så lodser kan have et stabilt greb, mens de klatrer.

**Placering:** Lejderen bør placeres på skibets skrog i et frit område, så det undgås, at der er nogen form for forhindringer eller ting, der rager ud og hindrer, at lodsen kan komme ombord på skibet eller tilbage til lodsbåden.

### Arrangementer for at komme fra lejderen ind på skibet:

Der bør forefindes passende arrangementer for at lette sikker på- og afstigning for lodser.

**Vedligeholdelse:** Regelmæssige inspektioner og vedligeholdelse bør udføres, så enhver skade eller slid på lejderen, herunder sidetove og trin, identificeres og afhjælpes. Beskadede komponenter skal omgående udskiftes.

**Belysning:** Der bør sørges for tilstrækkelig belysning i nærheden

af lejderen, så det sikres, at der er klart udsyn og overblik under natteoperationer.

**Træning af besætning:** Alle besætningsmedlemmer, der er involveret, når skibet skal have lods ombord, eller lodsen skal tilbage til lodsbåden, bør modtage ordentlig træning i sikker brug af lejdere og overholde etablerede procedurer og regler.

**Nødprocedurer:** Skibe bør have klare nødprocedurer på plads i tilfælde af uheld med lejdere eller andre uforudsete hændelser, når en lods skal ombord eller tilbage til lodsbåden.

### Rapportering og optegnelser:

Skibe skal føre optegnelser over inspektioner af lejdere, vedligeholdelse og træning af besætningen samt omgående rapportere eventuelle hændelser eller problemer til relevante myndigheder.

**Ingen alternativ brug:** Lejdere bør ikke bruges til andre formål, end at lodser bruger dem til at gå ombord på skibet/tilbage til lodsbåden.

Ved nøje at overholde disse regler og retningslinjer kan skibe øge sikkerheden ved lejderarrangementer og fremme et sikrere arbejdsmiljø for lodser og besætning og forhindre potentielle ulykker, når lodser går ombord/fra borde.



# En korrespondancegruppe under koordination af Kina arbejder med forslag til konkrete ændringer



Hvis det ellers er beskrevet i sikkerhedsinstruksen for anvendelse af fartøjet, vurderer Søfartsstyrelsen, at lods-fartøjer under sikre forhold kan have en besætning bestående af en person.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: IVAR SVANE

I forhold til spørgsmålet om bemanning af lods-fartøjer har Søfartsstyrelsen i sin praksis lagt til grund, at lods-en kan tage vare på sig selv. Det skriver styrelsen i et svar til os på to spørgsmål, vi har stillet dem på baggrund af, hvad vi har hørt om lodsers arbejdsvilkår i forbindelse med artiklen på de foregående sider.

I artiklen på de foregående sider skriver vi om, hvad vi har hørt om sikkerheden for lodser – specielt, når de skal fra lods-båden ombord på skibet, de skal lodse, eller tilbage igen. På den baggrund har vi sendt Søfartsstyrelsen to konkrete spørgsmål, idet lodser har nævnt to punkter for os, hvor de godt kunne ønske sig klarere regler, der sikrer dem bedre.

Det ene er, om man kunne indføre en slags udløbsdato for lodsledere, så det for eksempel blev påbudt at udskifte dem hvert andet år.

Det andet er, om der kunne blive indført en regel, der siger, at der altid skal være to besætningsmedlemmer på de lods-både, der sejler lodserne til de skibe, de skal lodse.

## En række faldulykker

Søfartsstyrelsen er vendt tilbage med følgende svar:

”Ift. dit spørgsmål til lodsledere kan Søfartsstyrelsen oplyse, at reglerne for ”arrangementer til overføring af lods” er internationale, og er beskrevet i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) Kapitel V regel 23. Disse regler er implementeret i dansk ret gennem Bekendtgørelse nr. 1154 af 19/11/2019 om skibes bygning og udstyr m.v.

Gennem de seneste år har der desværre rundt om i verden været en række faldulykker i forbindelse med overføring af lodser. Dette har medført, at FN's Søfartsorganisation IMO har iværksat et arbejde med gennemsyn og revider-

ring af reglerne. Helt konkret indledtes arbejdet i maj 2023, hvor IMO's underkomite for navigation, kommunikation og Search and Rescue (NCSR) besluttede at påbegynde arbejdet med en revision af SOLAS regel V/23 og andre dertil knyttede IMO-instrumenter med sigte på at forbedre sikkerheden ved overførsel af lodser til søs.

Frem til næste møde i NCSR er der etableret en såkaldt korrespondancegruppe, hvilket er en gruppe som i IMO sammenhæng arbejder mellem to underkomitemøder. Under koordination af Kina arbejder gruppen med forslag til konkrete ændringer, bl.a. regler for vedligehold og service af lodsledere. Udkommet af korrespondancegruppens arbejde vil blive drøftet på næste møde i NCSR, som afholdes i juni 2024. Søfartsstyrelsen deltager på Danmarks vegne i korrespondancegruppen, og har løbende dialog med de danske lodsselskaber om input til arbejdet”.

### I kraft af maritime kompetencer

”Ift. dit spørgsmål til bemanning af lodsfartøjer kan vi oplyse, at Søfartsstyrelsen i sin praksis har lagt til grund, at lodsen – i kraft af sine maritime kompetencer, egnethed til opgaven og arbejdsmæssige relationer – kan tage vare på sig selv i forbindelse med sejladsen. Altså en mellemting mellem et besætningsmedlem og en passager, hvor det forudsættes, at lodsen er ved godt helbred, har et grundlæggende kendskab til skibet, ved hvad han/hun skal gøre i en nødsituation og er udstyret med personlige redningsmidler til brug herfor.

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at lodsfartøjer med en længde under 15 meter og et dimensionstal under 100, hvortil der er udstedt tilladelse til sejlads med passager i indenrigsfart med op til 12 passagerer, som udgangspunkt skal have en besætning på 2 personer.

Det er ligeledes Søfartsstyrelsens vurdering, at de nævnte lodsfartøjer i nogle tilfælde kan have en besætning bestående af en person. Under hvilke sikre forhold dette kan være tilfældet, skal være beskrevet i den skriftlige sikkerhedsinstruks for sikker anvendelse af fartøjet.

Denne instruks skal derfor også indeholde en beskrivelse af ækvivalente løsninger, som opfylder det grundlæggende funktionskrav om, at besætning og passagerer kan redde sig selv, og om besætningens kvalifikationer i øvrigt.

Herudover skal rederiet beskrive de kriterier og forudsætninger, der lægges til grund for, at lodsfartøjet kan betjenes af 1 person, herunder vind, sø, vandtemperatur, sigtbarhed, dagslys, farvandets beskaffenhed og fartøjets egnethed og udrustning.

Sikkerhedsinstruksen samt de operative forhold evalueres af Søfartsstyrelsen i forbindelse med syn.

Der må ikke være passagerer ombord på skibet, hvis fartøjet betjenes af 1 person”. ■

Se alle  
dine fordele på  
[studiekonto.dk](https://studiekonto.dk)



## Lederne Søfart ejer Lån & Spar

### Gæt, hvor du får mest bank som studerende?

Netop. Som medlem af Lederne Søfart ejer du også en bid af os. Derfor giver vi dig 5% i rente på Danmarks bedste studiekonto. Samtidig får du fagrelevant rådgivning, fordi vi kender dig og dine medstuderendes lønforhold og jobudsigter bedre end de fleste. Lægger du vægt på bæredygtige produkter og ansvarlighed, kan du altid få en status i vores årlige bæredygtighedsrapport. Og så kan du i øvrigt beholde fordelene ved studiekontoen i 3 år efter endt uddannelse.

Se alle dine fordele på [studiekonto.dk](https://studiekonto.dk) – Book et møde på [studiekonto@lsb.dk](mailto:studiekonto@lsb.dk) eller **3378 1969**.

### Vælg en Studiekonto hos Lån & Spar og få det hele med:

**5%**  
på din  
studiekonto

- 5% i rente på de første 20.000 kr.
- Kassekredit på op til 50.000 kr.
- Visa/Dankort og Mastercard med samme pinkode
- StudieOpsparing med 1% i rente
- Gebyrfri hverdag, når du hæver eller veksler
- Søg studiekontoen i Lån & Spars mobilbank. Log ind med MitID – så er du klar til at søge.



## Lån & Spar

For at få Danmarks bedste studiekonto skal du samle hele din privatøkonomi hos Lån & Spar og være medlem af Lederne Søfart. Du får 5% i rente på de første 20.000 kr. – derefter 1%. Du får studiekontoen på baggrund af en almindelig kreditvurdering.

Du kan have studiekontoen i op til 3 år efter endt uddannelse. Alle rentesatser er variable og gældende pr. 13. juni 2023.

Ring **3378 1969** – eller gå på [studiekonto.dk](https://studiekonto.dk) og se mere.



# ”ET GODT RÅD – LAD VÆRE AT KOMME TIL SKADE”

Anders Hytting Larsen er ikke et godt sted i dag, hvis han selv skal sige det. De fleste af dem, han læste til skibsfører med, er godt i gang med karrieren, mens han arbejder i et job, der er under hans uddannelsesniveau. Alt sammen på grund af et uheld, han var ude for i sit første egentlige job som styrmand. Undervejs i forløbet efter ulykken har han følt sig godt hjulpet af den juridiske hjælp, han har fået fra Lederne Søfart. De jurister, der har hjulpet ham, har gjort, hvad de kunne. Det er ikke deres skyld, at loven er, som den er, mener han.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: PRIVATFOTOS

Alt tegnede godt for Anders Hytting Larsen. Han var blevet færdiguddannet som skibsfører i 2017 og havde egentlig kontrakt med Mærsk, men da der gik noget tid, før han kunne komme ud med et Mærsk-skib, sagde han ja tak til et job i Esvagt i stedet.

Den første tid gik han og passede nogle skibe, der lå oplagt i Esbjerg, men en dag blev han ringet op og spurgt, om han ville sygeafløse på et af rederiets skibe, der befandt sig i Nordsøen. Det sagde han ja til og blev sejlet ud til skibet.

## Harpun-øvelse

Et par dage efter, at han var kommet ombord, skulle de holde en øvelse, hvor de affyrede skibets harpun. Ideen med den er, at de kan skyde en krog forbundet til en trosse over til et andet skib og fastgøre det, så de kan nødslæbe det andet skib.

Anders fik opgaven med at affyre harpunen. Han fik en instruktion i, hvordan han skulle gøre det, og alle mand stillede sig op og så på, og nogle optog en video, så man kunne se, hvordan affyringen foregik.

Han fik affyret harpunen, men blev kastet tilbage af et rekyltryk, der var så kraftigt, at han fik sin hjelm revet af.

Overstyrmanden så på ham og sagde: ”Du har det ikke godt”, og Anders havde det da også rigtig dårligt og blev hjulpet ind og ligge. Hans ene hånd var blevet blå omkring tommelfingeren og begyndte at hæve.

## Den første diagnose

Der blev ringet til Radio Medical, der hjælper i den slags situationer. De bad om at få billeder sendt, og det blev forsøgt at sende en af de videoer, der var blevet optaget af affyringen. Videoerne fyldte imidlertid for meget, så det blev kun til billeder af Anders skadede hånd.

På baggrund af billederne mente de fra Radio Medical, at tommelfingerrodsknoglen var brækket. Efter at have fået diagnosen forsøgte kaptajnen at få Anders hentet med en helikopter, men fik at vide, at det ikke kunne lade sig gøre, fordi det var for dyrt.

I stedet var det planen, at Anders skulle hentes af et skib, der skulle hjem et par

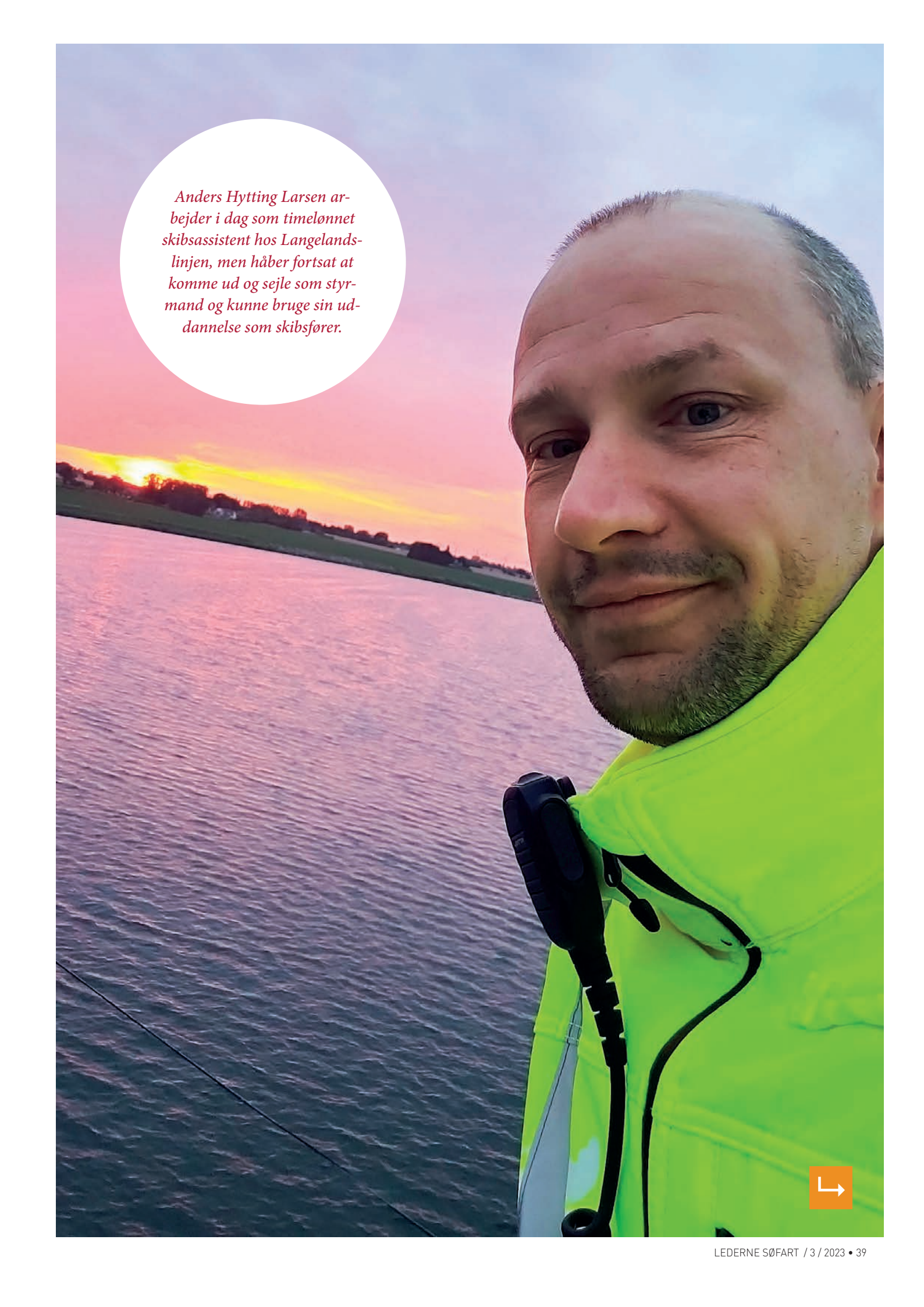
dage senere. Der gik derfor et par døgn, hvor Anders passede sit arbejde trods skaden. Han kunne jo godt sidde i styrmandsstolen og styre med den ene hånd, mens han havde den anden arm i en slynge.

Det første skib, der skulle have haft Anders med hjem, skulle imidlertid ikke hjem alligevel, og først fem dage efter uheldet blev han sejlet med skifteskib til Stavanger. Her kom han på skadestuen, og det viste sig, at skaden var mere omfattende, end man først havde troet. Faktisk var begge underarmsknogler i den ene arm brækket, og Anders fik derfor armen lagt i gips og blev fløjet hjem til København.

## Gipsen af

Så skulle man tro, det gik fremad, og det gjorde det sådan set også. Det tog dog noget tid, før bruddet voksede ordentligt sammen, og Anders måtte blandt andet igennem at få gipsen fra Norge taget af og en anden slags gips sat på på Nykøbing Sygehus.

Men omsider fik han gipsen af, og den første dag, han gik rundt derhjemme

A close-up portrait of a man with short, graying hair and a light beard, wearing a bright neon green jacket. He is looking slightly to the left of the camera with a neutral expression. The background shows a body of water under a sunset sky with orange and pink hues. A dark silhouette of a coastline is visible in the distance. A white circular callout box is positioned in the upper left quadrant, containing text.

*Anders Hytting Larsen arbejder i dag som timelønnet skibsassistent hos Langelandslinjen, men håber fortsat at komme ud og sejle som styrmand og kunne bruge sin uddannelse som skibsfører.*







Det var under en øvelse med at affyre harpunen her, at Anders kom ud for det uheld, der har kostet ham så mange trængsler. Efter at have affyret harpunen blev han kastet tilbage af et rekyltryk, der var så kraftigt, at han fik sin hjelm revet af. Hans bedste råd til andre på baggrund af sagen er, at de skal lade være med at komme til skade. Billedet er fra en video, der blev taget under øvelsen. Derfor fremstår det lidt grynet.

uden gips, foreslog konen, at de kørte en lille tur. Det blev en tur på mindre end 20 km, men det var nok til, at Anders fik "fandens ondt i nakken"; som han udtrykker det. Han måtte igen til lægen, og nu blev det konstateret, at han også havde en piskesmældsskade.

Det blev begyndelsen til en længere kamp med systemet om årsagssammenhængen. Anders kunne ikke se andet, end at piskesmældsskaden også skyldtes uheldet med affyringen af harpunen. Rederiet påpegede imidlertid, at det først var konstateret halvanden måned efter, at ulykken havde fundet sted, og at det ikke var skrevet i journalen inden for 72 timer efter ulykken.

Jamen, han kunne jo ikke blive fløjet til et hospital, men blev netop nødt til at blive på skibet langt ude i Nordsøen, så han havde ikke mulighed for at få det skrevet i journalen inden for 72 timer, indvendte Anders.

Sådan var reglerne nu engang, lød modsvaret.

### Praktikstillingen, der blev væk

Anders fortsatte sin behandling. Blandt andet hos en fysioterapeut, og efter noget tid blev han raskmeldt. Dog fik han at vide, at han skulle undgå kulde og tunge løft, og dermed var det udelukket, at han kunne fortsætte i jobbet hos Esvagt.

Til gengæld kunne han nu få et styrmandsjob hos Mærsk. Han påmønstrede derfor et skib i Bremerhaven, men det viste sig, at smerterne stadig var for stærke. Han sov praktisk talt ikke i de 5 dage, det tog, før skibet kom til Göteborg. Her fik han ordineret sovepiller. Nogle af dem med en rød advarselstrekant, og det betød, at han ikke kunne passe jobbet som styrmand, så han måtte afmønstre i Aarhus med en sygemelding.

Efter en periode på sygedagpenge fik han et job i land, som han havde i tre år. Han havde dog stadig drømmen om at komme ud og sejle og bruge sin uddannelse, og han fik også kontakt til DFDS, der sendte ham på STCW genopfriskningskursus i Esbjerg, og håbede de havde et job efterfølgende, men sådan gik det desværre ikke.

Han endte nu med det problem, at hans sønæringsbevis var udløbet, fordi han ikke havde nok sejltid. Han fik at vide af Søfartsstyrelsen, at han enten skulle tage en generhvervelseksamen eller opnå sejltid i det, der hedder en overtallig stilling, hvor han ikke tæller med i vagtplanen, men så at sige kigger en styrmand over skulderen, mens denne arbejder.

Det var så heldigt, at Langelandslinjen sagde ja til, at han kunne få en sådan praktikstilling hos dem. Den skulle han være startet på om efteråret, og samtidig spurgte de ham, om han ikke ville have et job som skibsassistent hos dem i nogle måneder.

Fint nok, tænkte han, og han forstod på kommunen, at det ikke senere ville give problemer i forhold til praktikstillingen. Der tog han dog fejl. Da han skulle have praktikstillingen, sagde kommunen, at det kunne han ikke få, da han jo havde været ansat hos Langelandslinjen, og man kan ikke komme i praktik et sted, som er det sidste ansættelsessted inden praktikken, så det blev ikke til noget.



### Sejler som skibsassistent

I dag er Anders ansat som timelønnet skibsassistent hos Langelandslinjen. Arbejdet består først og fremmest i at laste og losse færgen, og det går udmærket. Han skal gå med halsedisse en gang imellem og vil måske ikke kunne klare et job, hvor han skal arbejde i dårligt vejr som i Nordsøen. Det vil jo uvægerligt betyde, at man står og spænder, og det sætter sig i musklerne.

Han håber stadig at kunne komme ud og sejle som styrmand. Måske i et af færgerederierne, men foreløbig er det altså som skibsassistent, han sejler, og det gør ham ondt, at han på den måde arbejder under sit uddannelsesniveau samtidig med, at han kan se, at dem, han i sin tid læste med, er kommet godt i gang med deres karrierer og måske er blevet overstyrsmænd eller kaptajner.

Han har fået hjælp til det juridiske fra juristerne hos Lederne Søfart, og det har han været godt tilfreds med.

”De har gjort, hvad de kunne. Det er jo ikke deres skyld, at loven er, som den er”, siger han

### Betyder også noget for parforholdet

På spørgsmålet om, hvorvidt han har et godt råd at give videre på baggrund af sagen, siger han uden tøven:

”Ja, lad være med at komme til skade”. Og hvis man skulle forbyrde sig mod det gode råd og alligevel komme til skade, siger han, at man skal sørge for at notere alt ned om forløbet med datoer, behandlinger, udredninger, forbedringer/forværringer, for man bliver spurgt om det hundrede gange. Så skal man sørge for at gå til lægen og blive undersøgt, og får man ordineret smertestillende piller, skal man huske at tage dem. Ellers siger de, at man ikke har ondt nok.

Man skal også være klar over, at en skade, som den han har været ude for og hele forløbet omkring den, ikke kan undgå at komme til at gå ud over ens parforhold og familieliv.

Dels betyder det, at ens partner skal klare mange ting omkring børn og hus alene. Dels kræver det meget at skulle kæmpe mod kommune og forsikringselskaber og den slags samtidig med, at man går og har ondt. Det kan gøre, at man har en kort lunte og ikke er den, man gerne vil være. Han og hans kone har i dag to børn på henholdsvis knap 5 og 7, og han er ked af at sige det, men han er da kommet til at skælde mere ud på især den ældste, end han egentlig burde.

I dag går det dog langt bedre, og han er mere sit gamle jeg, end han har været tidligere i forløbet. ■

Ideen med harpunen er, at den kan skyde en krog forbundet til en trosse over til et andet skib, hvor det kan fastgøres, så man kan nødslæbe det andet skib.







# Nye overenskomster med Færgerederierne

Hen over foråret og sommeren 2023 har der været forhandlet nye styrmandsoverenskomster (DAS og DIS) med Færgerederierne. Forhandlingerne sluttede i juli, og overenskomsterne har i august været til urafstemning blandt de medlemmer, som er omfattet af dem. Resultatet af afstemningen blev et "ja" med 67 % for resultatet og 33 % imod.





FOTO: IVAR SVANE

Et af Færgerederierne er Molslinjen, der blandt andet driver Alslinjen, som sejler mellem Sydfyn og Als.



Færgerederierne, der netop er forhandlet ny styrmandsoverenskomst for, sejler på mange af farvandet omkring Danmark. Som her på Øresund.



## ÆNDRINGER I OVERENSKOMSTERNE

De primære ændringer i overenskomsterne kan opsummeres som følger:

### Overenskomstperiode

Overenskomstperioden bliver 2-årig (ligesom andre overenskomster, der er indgået i 2023) og dækker perioden fra 1. april 2023 til 31. marts 2025.

### Hyrestigninger

Der er forhandlet ordinære hyrestigninger på 4 % i både 2023 og 2024, dvs. i alt 8 %.

Derudover er der som noget særligt forhandlet en ekstra regulering svarende til den difference, der har været mellem hyresatserne for henholdsvis styrmænd og maskinmestre siden overenskomstforhandlingerne i 2017. Dengang fastholdt styrmændene kvartalsnorm på arbejdstiden, mens maskinmestrene overgik til årsnorm og blev kompenseret for dette med en forholdsvis stor lønregulering. Den løndifference, som har eksisteret siden dengang, bliver nu indhentet, så hyreniveauerne for styrmænd og maskinmestre igen bliver sidestillet – det svarer isoleret set til en hyrestigning til styrmændene på ca. 2 %. Den særlige regulering bliver teknisk set beregnet pr. 31. marts 2023, så de ordinære hyrestigninger (2 x 4 %) sker på grundlag af den særligt forhøjede hyre.

Samlet set stiger hyren dermed med ca. 10 %. De direkte reguleringer sker på DAS-hyren, hvorefter DIS-satserne bliver fastsat ved omregning af DAS-satserne.

### Begrænsninger i arbejdsplanlægningen

Ved overenskomsten fra 2020 (reelt 2021) blev der indført årsnorm for alle overenskomstansatte navigatører, kombineret med nogle begrænsninger vedr. rederierne planlægning af arbejdstiden. Med denne overenskomst er det aftalt at fjerne disse begrænsninger, med undtagelse af en grænse for maksimal arbejdstid på 181 timer pr. måned. Ændringen træder først i kraft pr. 1. oktober 2023, så sommeren 2023 ikke berøres. Sideløbende med overenskomsterne kan der indgås lokale arbejdstidsaftaler, der tager højde for forholdene på de enkelte ruter.

Der skal fortsat være 10 arbejdsfri døgn pr. måned (120 fridøgn årligt), dog kan rederiet i 3 enkeltstående måneder om året omlægge 1 fridøgn til en anden måned.

### Barsel og forældreorlov

Overenskomstens barselsregler bliver ændret gennemgribende, så de dels matcher den nye barselslov (med en højere grad af ligestilling mellem forældre), dels giver de samme forbed-

ringer, som er indført på det private område med hensyn til lønnet orlov. Perioden med lønnet orlov udvides med i alt 4 uger.

### Overtid

Med de hidtidige overenskomster vil alle ændringer i vagtplanen udløse overtid. Dette modificeres til, at der i særlige tilfælde (værftsophold, havari og vejrmæssige problemer, som forhindrer sejlsads ifølge fartplanen) kan foretages ændringer i vagtplanen med mindst 72 timers varsel, uden at det udløser overtid. Det er dog en forudsætning, at den samlede arbejdsindsats ikke bliver forøget, dvs. at ændringer i vagtplanen, som medfører ekstra arbejde, udløser overtid. Ændringen omfatter ikke afløsning ved sygdom, som altså under alle omstændigheder udløser overtid.

### Opsigelsesvarsler

Opsigelsesreglerne modificeres, så den periode, hvor officeren kan opsiges med 1 måneds varsel, ændres fra 6 til 12 måneder – dette er for at matche systematikken i sømandsloven. Øvrige opsigelsesvarsler ændres ikke.

Ved opsigelse pga. indskrænkninger vil medarbejdernes anciennitet ikke længere indgå i vurderingen af, hvem der skal opsiges – kun deres kompetencer skal vurderes, når rederiet skal vælge,







hvem der bedst kan undværes. I tilfælde hvor rederiet har opsagt en medarbejder, får rederiet desuden mulighed for at pålægge medarbejderen at holde ferie i en opsigelsesperiode, men under forudsætning af, at medarbejderen allerede i forbindelse med opsigelsen bliver fritstillet i hele opsigelsesperioden

### Seniorer

I overenskomstperioden nedsættes der en arbejdsgruppe for at undersøge mulighederne for en mere tidssvarende seniorordning. Parterne er enige om, at det vil være hensigtsmæssigt med se-

niorordninger, der gør det attraktivt at blive ved med at arbejde, men det kræver en længere proces at finde de gode løsninger.

### Andet

Ud over de nævnte ændringer sker der sproglige opstramninger i bestemmelserne om ferie, kiropraktor- og fysioterapeutbehandlinger samt uddannelse, men uden egentlig indholdsmæssige ændringer. ■

Dansk færgefart sejlede sidste år – ifølge Danske Rederiers hjemmeside – med næsten 10 millioner biler og flere end 1½ millioner lastbiler. ↑

## DEN VIDERE PROCES

I skrivende stund afventer Lederne Søfart at modtage de redigerede overenskomsttekster og nye hyretabeller fra Færgerederierne. De samlede nye tekster bliver først lavet, når forhandlingsresultaterne er godkendt af begge parter, men da de ændrede formuleringer i de enkelte bestemmelser er en del af selve forhandlingsresultatet, vil der ikke komme nye forhandlinger om sel-

ve teksten. Når overenskomstteksterne (inkl. hyrebilag) er på plads, vil der ske efterregulering af hyrestigningerne med virkning fra ikrafttrædelsestidspunktet pr. 1. april 2023.

Sideløbende med overenskomsterne har der været forhandlinger om lokale aftaler for de enkelte ruter/rederier. Disse er ikke afsluttet endnu, men fortsætter hen over efteråret 2023 og

handler bl.a. om lokale tillægssatser og arbejdstidsplanlægning. Også de lokale aftaler vil udløse efterregulering af div. tillæg, når de nye aftaler er på plads. ■

# ER DU OK

Lad os spørge os selv og hinanden.  
For der er hjælp at hente,  
hvis kroppen gør ondt, tankerne myldrer,  
eller du er ved at miste balancen i livet.

Sundhed er også en opsparing,  
og med en sundhedsordning i PFA  
er der kort vej til hjælp.

**Ring til PFA om din sundhed**

**70 12 50 00**

**PFA**



Pia Beck Nielsen  
Juridisk konsulent



?

## Hej Lederne Søfart.

Jeg er ansat i et mindre rederi, og i min kontrakt er der et punkt om, at hvis jeg selv siger op inden for det første års ansættelse, skal jeg betale rederiets udgift til nogle kurser, som jeg blev sendt på i starten af min ansættelse. Nu er situationen, at jeg har fundet et andet job, men jeg har kun været ansat i 8 måneder. Kan jeg undgå at skulle betale for kurserne, hvis jeg selv siger op? De har kostet 12.000 kr.

## Hilsen fra styrmanden

### Hej styrmand.

Du er desværre ikke den eneste, der har sådan en bestemmelse i din kontrakt. Arbejdsgivernes begrundelse for at skrive dem ind i kontrakterne er som regel, at de gerne vil have noget "valuta for pengene", inden medarbejderen evt. går videre til en anden arbejdsplads.

Det tekniske navn for bestemmelsen er en uddannelsesklausul, og de findes i forskellige varianter, som alle har det fælles træk, at en arbejdsgiver under visse forudsætninger kan sende regningen for kurser eller uddannelse videre til medarbejderen, selv om arbejdsgiveren i første omgang har betalt for kurset/uddannelsen.

Der findes ingen lovregler om uddannelsesklausuler og dermed heller ingen faste retningslinjer for, hvordan man håndterer dem. Grundlæggende er der aftalefrihed i Danmark, hvilket betyder, at det er muligt at indgå dårlige aftaler, som alligevel er gyldige. Derfor er udgangspunktet, at en aftale, som en medarbejder frivilligt har indgået, står ved magt – men ud fra en konkret vurdering af den enkelte situation kan man i nogle tilfælde prøve at få en aftale erklæret ugyldig.

Ved vurderingen af, om en aftale skal opretholdes eller tilsidesættes, vil der blive lagt vægt på forskellige elementer:

- Er kurset/uddannelsen primært i arbejdsgiverens eller medarbejderens

interesse? (hvis det er en nødvendig forudsætning for at kunne passe jobbet, fx fordi medarbejderen har brug for særlige certifikater, kan der argumenteres for, at arbejdsgiveren skal stå for betalingen – hvis medarbejderen til gengæld selv har ønsket en dyr uddannelse, er det svært at undgå betalingspligten)

- Hvor stort er kursus-/uddannelsesgebyret? (jo højere beløb, jo mere urimeligt er det, at medarbejderen selv står med udgiften)
- Hvor lang er bindingsperioden? (jo længere perioden er, jo mere taler det for, at klausulen kan tilsidesættes)

I din konkrete situation vil udgangspunktet være, at aftalen er gyldig, fordi du har accepteret den i forbindelse med din ansættelse, og fordi beløbet

objektivt set har en begrænset størrelse – men man kan argumentere med, at du ikke har taget kurserne for din egen skyld, men for at kunne udføre arbejdet, og at det dermed bør være arbejdsgiverens ansvar at betale for dem. Det er vigtigt at understrege, at der ikke findes klare svar, fordi alle sådanne situationer må vurderes enkeltvist, og i sidste ende kan det være nødvendigt at få spørgsmålet afprøvet ved en retssag, hvis man ikke kan opnå en mindelig løsning med arbejdsgiveren.

Et generelt råd i forbindelse med en uddannelsesklausul er, at man altid skal få nogen (fx sin fagforening) til at vurdere klausulen, så man i det mindste kender konsekvenserne af den, og evt. prøve at få den modificeret inden underskrivelse af kontrakten.

Du er altid velkommen til at kontakte os, hvis du får brug for mere rådgivning om din situation. ■

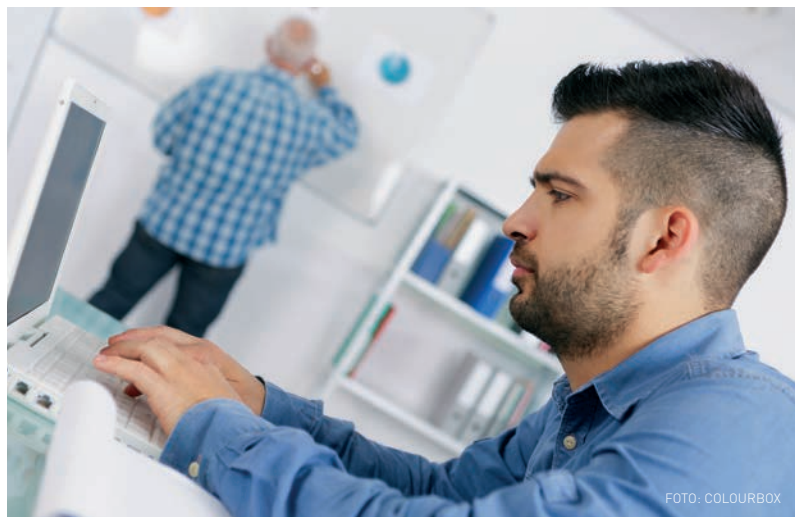


FOTO: COLOURBOX

Med en uddannelsesklausul kan en arbejdsgiver under visse forudsætninger sende regningen for et kursus videre til medarbejderen, selv om arbejdsgiveren i første omgang har betalt for kurset.

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](mailto:mail@ledernesofart.dk)  
Eller: Lederne Søfart  
Vermlandsgade 65,  
2300 København S



**85**

Skibsfører Kristian  
Skafsgaard Bach 07/12/38

**80**

Skibsfører Steffen Bender  
Justesen 25/10/43  
Styrmænd Torker Johansen 25/10/43  
Havnedirektør Niels Rosenberg 07/11/43  
Skibsfører Tage Gert Andersen 16/11/43  
Skibsfører Hans Kristensen 26/12/43  
Styrmænd Kresten Gjødesen  
Larsen 08/10/43

**75**

Therkel Mathias Spangsege 06/11/48  
Skibsfører Poul Jørgen Albæk  
Poulsen 30/11/48  
Skibsfører Benny Vahlgreen  
Larsen 17/10/48  
Skibsfører Karl Henrik  
Schramm 04/12/48  
Skibsfører Charlis Torben  
Hansen 29/11/48  
Lods Carl Christian Ladegaard  
Carlsen 17/10/48  
Skibsfører Flemming  
Lindahl Cordes 21/11/53

**70**

Styrmænd Solvej Margrethe  
Nielsen 22/12/53  
Skibsfører Claus Jensen 13/10/53  
Oil Installation Manager Jens  
Lehmann Sørensen 14/12/53

Skibsfører Jan Westergren  
Jørgensen 05/12/53  
Skibsfører Anders Christian  
Pedersen 16/12/53  
Vagtholdsleder VTS Hans  
Peter Blem Bidstrup 24/12/53

**65**

HSSE Manager Jørn Andresen 15/12/58  
Skibsfører Viggo Andreas  
Nielsen 09/10/58  
Havnechef Ole Grønnegaard  
Knudsen 29/11/58  
Lodsaspirant John Carsten  
Levin Andreassen 03/10/58  
Navigator Wolmer Gert Melin 10/11/58  
Skibsfører Claus Jensen 04/11/58  
Teknisk chef Peter Henrik  
Lindballe Sørensen 10/12/58  
Skibsfører Helge Pedersen 05/11/58  
Trafikkoordinator  
Søren Pedersen 02/11/58  
Skibsfører Jan Prüssing 14/12/58

**60**

Christian Rønn 04/10/63  
Skibsfører Júst Sandur  
Poulsen 29/12/63  
Kundekoordinator Birgitte  
Rebsdorf Rytter 24/10/63  
Kaptajn Flemming Bang 14/11/63  
Kystskipper Torben Joel  
Ethelfeld 20/12/63  
Styrmænd Michael Erik

Hjorth Sørensen 12/12/63  
Chefskipper Kim Mathiesen 15/10/63  
Havnefoged Lars Olsen 14/12/63  
Skibsfører Franz Gustav  
Drewsen Holmberg 08/10/63  
Skipper Preben René  
Ejzenhardt 13/12/63  
Skibsfører Erland Joensen 18/12/63

**50**

Lars von Seelen 25/10/73  
Chief Officer Renzo Gagliardi 04/10/73  
Skibsfører Kristian  
Søgaard Jensen 18/10/73  
Styrmænd Anders Ahrenfeldt  
Rask 27/11/73  
Skibsfører Ulrich Berggren  
Jensen 27/10/73  
Vicelodschef Jesper Vorm 03/10/73  
Skipper Henrik Riis Laugesen 07/12/73  
Styrmænd Morten Nikolaj Budek 26/12/73  
Styrmænd Brian Møller Nielsen 06/12/73  
Overstyrmænd Rasmus  
Roll Mejner 11/12/73

**Afdøde**

Ifølge vores oplysninger er ingen medlemmer af foreningen gået bort, siden vi udsendte sidste nummer af Lederne Søfart.



FOTO: COLOURBOX

**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.





# Vi har mistet *Lise Mortensen*, der i mange år redigerede Lederne Søfart

TEKST PIA ELLERS | FOTO: PRIVATFOTO

Den navigatøruddannede journalist Lise Mortensen skrev i over 20 år til skibsofficerernes fagblad og redigerede det også i en lang årrække, foruden at hun havde gang i mange andre maritime aktiviteter. Nu er hun gået fra borde i en alt for tidlig alder efter et opslidende sygdomsforløb

Hun var et elskeligt menneske, et energibundt og dygtig til både at navigere og skrive. 11 gange nåede hun over Atlanten for sejl – blandt andet med den tremastede skonnert, Den Store Bjørn, hvor hun var styrmand og senere skipper og sejlede med adfærdsvanskelige unge.

Det blev også til en enkelt tur over Stillehavet, inden hun gik i land i starten af 1990'erne og uddannede sig til journalist på Danmarks Journalisthøjskole i Aarhus.

Det var dog ikke den klassiske nyhedsjournalistik, der optog hende mest, men derimod projekter hvor hun kun-

ne sætte noget i gang, og hvor hun også kunne bruge sine maritime erfaringer.

Derfor var det et perfekt match, da hun fik jobbet som den første leder af Maritimt Center i Svendborg i 1993 og på den måde fik sat sig varige spor i Svendborg, indtil hun i 1998 flyttede til Havnsø, hvor hendes mand Michael var havnefoged, og hvor de blev forældre til datteren Maja.

Herefter fulgte en række år, hvor hun arbejdede freelance for en række fagblade og foreninger. Fra 2001 blev hun fast tilknyttet som skribent for Søfartens Ledere, som fagforeningen hed dengang, og overtog senere tjansen som redaktør fra Per Frederiksen og var det frem til april 2022.

Hendes passionerede tilgang til jobbet, hendes humor og smittende latter kommer alle vi, der arbejdede sammen med hende, til at savne. I den sidste halve snes år var hun tillige redaktør for Færgesekretariatets blad, Øfærgerne, og

her blev hun vældig engageret i den nye uddannelse af færgenavigatører.

For blot et par år siden købte hun et hus i Svendborg og flyttede tilbage til den by, hvor hendes journalistiske karriere var startet. Ud over lidt småjobs som freelance skribent glædede hun sig til at komme til at komme ud og sejle igen med de gamle træskibe.

Derfor generhvervede hun sine papirer som sætteskipper på Marstal Navigationsskole, og det blev også til nogle gode ture blandt andet med galeasen Palnatoke. Her havde hun tilbage i 2018 været skipper for en ren kvindelig besætning i kapsejladsen Fyn Rundt for bevaringsværdige skibe.

Desværre blev det ikke til så mange sejlture, som hun havde håbet på, da en uheldbredelig cancer satte et alt for tidligt punktum for hendes liv. Lise Mortensen er draget ud på sin sidste rejse og nåede at blive 64 år. Æret være hendes minde. ♥