Lederne Søfart

nr. 1 | 2022

CORONA-DILEMMA:
Rederier og kaptajner nægter landlov

LÆS OGSÅ:

- Esbern Snare evaluerer missionen
- Flere CTV'er på vej under dansk flag
- Overenskomststatus

URAF-STEMNING 2.-15. MAJ

LENA BRANDT:
TO KASKETTER VED DFDS EFTER 17 ÅRS PAUSE

Vejen til flere kroner og øre

Der hænger et billede af foreningens første bestyrelse ved siden af mig. "Den alm. Danske skibsfører forening"s første bestyrelse blev sat i 1874 og består af alvorlige mænd, som havde noget på hjerte – det kan man se på billedet. Det er uvist i dag, hvilke udfordringer de havde, og hvordan de ville gøre noget ved dem. Men det er sikkert og vist, at det lykkedes for dem. Var det ikke lykkedes for dem, havde de ikke bare været den første bestyrelse, men også den sidste. Succes er et krav i politik for fagforeninger, vi skal tilpasse os den tid, vi lever i, og sørge for, at vi er relevante for erhvervet og medlemmerne.

I sidste ende handler det om kroner og øre. Det handlede det om for vores gamle stiftere, og det handler det om i dag, men vejen dertil er ikke den samme som dengang.

Der var engang, hvor der kun var kollektive aftaler til lands og til vands. I dag er de fleste danske søfolk på langfart på individuel kontrakt og ikke på kollektive aftaler. Vi skal følge med tiden og hjælpe dem med at forhandle løn, arbejdsforhold, landlov og alle de andre forhold, de har brug for. Det samme gælder i øvrigt de rederiansatte i land og alle andre, der er i Det Blå Danmark. Det gør vi nu. I løbet af 2022 vil alle, der er på individuel kontrakt, blive kontaktet. Visionen er, at Lederne Søfart vil hjælpe og repræsentere alle, der er i erhvervet, fra de står til søs første gang, til de bliver pensioneret som kaptajn eller sågar reder efter en hel karriere i erhvervet. Vi kan dække det hele sammen med Lederne, men vi er ikke der, hvor vi skal være, endnu. Og ligesom de alvorlige mænd på billedet arbejdede på sagen, så arbejder vi også på at løse de problemer, medlemmerne har nu, samt dem, der kommer. Det arbejde slutter aldrig.

De problemer, der kommer, skal vi løse ved at få indflydelse på de nye konventioner og love. Fremtidens arbejdsforhold og rammevilkår bliver skabt i IMO, Folketinget og Søfartsstyrelsen i dag. Derfor er vi aktive, og vi bliver endnu mere aktive, i de fora. Vi har introduceret os selv og har skabt de første resultater. Vi bliver i øvrigt taget godt imod alle steder. Nogle gange sidder der andre danske organisationer og fagforeninger med, men ofte er vi de første. Det er nemlig den, som laver det første udkast til de nye konventioner og regler, som sætter rammen. Det kalder man at smide ankeret – der er jo grænser for, hvor langt væk man kan komme fra det første udkast.

De ser alvorlige ud, de gamle herrer på billedet. Det kan jeg godt forstå, de gør. Som ny formand tager jeg også ansvaret alvorligt og påtager mig det, ligesom de gjorde. Jeg kan ikke vide det, men tror også der dengang var nogen, der ikke tog ansvaret. Søfolks økonomi, karriere og liv afhænger af Lederne Søfarts styrke og dermed også min ledelse. Foreningens historiske arv tilfalder dem på billedet, mit ansvar er nutiden og fremtiden. Jeg lover alle medlemmer, at vi i ledelsen og bestyrelsen vil tage de beslutninger, der er nødvendige – og at jeg tager ansvaret for dem.

Og husk at stemme til urafstemningen 2.-15. maj!

Jens Marquard Sørensen
Formand for Lederne Søfart

"De problemer, der kommer, skal vi løse ved at få indflydelse på de nye konventioner og love."

INDHOLD

BESTYRELSEN STEMMER

40 ÅR SOM FREELANCE SØMAND

Tre fyldte søfartsbøger senere er Allan tæt på egen rekord

SIDE 35

REDERIER OG KAPTAJNER NÆGTER LANDLOV

Kaptajner og deres besætninger står overfor et nyt corona-dilemma:
Må besætningen komme i land eller ej, selvom det er tilladt?

SIDE 24

Læs alt om generalforsamlingen
Det var ikke, som det plejer
Side 6

Udstilling på vej
Kvinder til søs i fokus
Side10

Esbern Snare gjorde en forskel
Kommandørkaptajnen gør status
Side 16

Corona påvirker fortsat søfolkene
Seruminstituttet tror på færre restriktioner
Side 22

Danske havne i kapløb
Alle skal med på Power-to-X-bølgen
Side 26

Sej søkvinde
Retur efter 17 års "kaffepause"
Side 38

Strømbøjer offshore
Pilotprojekt fra Maersk Supply Service
Side 42

Få styr på din ferie
Forstå den nye ferielov
Side 44

Bestyrelsens beretning, ***Lederne Søfarts*** *generalforsamling 2022*

Deltagerne til årets ordinære generalforsamling hørte formand Niels Bergkvist Hansen fremlægge bestyrelsens beretning. Den er genoptrykt her, med enkelte elementer omkring generalforsamlingens praktiske forløb fjernet.

Kære kollegaer

God eftermiddag og vel mødt.

Det er en stor fornøjelse for mig at kunne byde velkommen til så mange medlemmer til dette års generalforsamling.

Først vil jeg sige tak for jeres engagement, jeres spørgsmål og jeres støtte. Uden jeres deltagelse vil Lederne Søfart lide en langsom, stille død. Vi er i gang med en fuldstændig omkalfatring af vores stolte, snart 150 år gamle, fagforening. Den slags forandringer er umulige at gennemføre uden omkostninger, prioriteringer og af og til fejl. Bestyrelsen ønsker at være åbne omkring, hvorfor vi gør, hvad vi gør, og om både succeser og fejl.

Som formand kan jeg berette, at foreningens genopretning forløber planmæssigt. Vi har overstået første år af 'Sejlplan 2025', der blev vedtaget i 2021. Tilfredsheden med den juridiske rådgivning er på vej op, vi er i gang med samtaler for at få ansat en ny direktør, staben i sekretariatet er på plads, og samarbejdsaftalen med Ledernes Hovedorganisation har været til eftersyn.

Målsætningen er først at stabilisere vores økonomi, og dernæst at sikre en solid medlemstilgang, så foreningen får en sund økonomi. Det vil vi opnå ved sikre god rådgivning og udvikle vores ti politiske mærkesager. Allerede i dag har vi berettet om en netto medlemstilgang – for første gang i de seneste mange år. Efter vores workshops i dag er vi for alvor i gang med ny politik. Det var en stor fornøjelse for mig at deltage i debatten. Politikudvikling er en krævende – og langstrakt – men nødvendig opgave.

Igennem mange år har foreningens økonomi blødt, og vi havde, som vist tidligere, kun få år tilbage på den kurs, førend vores pengekasse ville være helt tom. Det er vi ved at vende. I regnskabsåret 2020/21 var foreningens samlede indtægt 6,1 mio. kr. Foreningen modtog 900.000 kr. mere i kontingenter end året før, efter at prisen blev sat op, og vi skar ca. en mio. kr. i administrationsomkostninger. Men foreningen havde også markant højere udgifter til gager og pension pga. restrukturering i sekretariatet. Samlet modtog Lederne Søfart to mio. kr. i tilskud fra hjælpefonden for at dække underskuddet. Det var 400.000 kr. mindre end året før, og en million mindre end året før det. Desuden var det – i modsætning til tidligere – et mindre tilskud end fondens samlede indtægt, og dermed voksede fonden. Vi skal derhen, hvor vi slet ikke har behov for tilskud fra hjælpefonden. Husk: Fonden er vores strejkekasse!

Vores sekretariat skal kunne løfte vores nye politiske målsætninger, kommunikere klart og tydeligt med nuværende og potentielle medlemmer og være synligt blandt medlemmer og i råd og nævn på både nationalt og internationalt niveau. Vi skal forbedre medlemsrekrutteringen på de maritime studier, lave opsøgende arbejde på større danske maritime arbejdspladser og sidst – men ikke mindst – fastholde de eksisterende medlemmer med god service. Samarbejdet med Ledernes Hovedorganisation er meget vigtigt, og vi er godt i gang med at etablere

"Målsætningen er først at stabilisere vores økonomi, og dernæst at sikre en solid medlemstilgang, så foreningen får en sund økonomi. Det vil vi opnå ved sikre god rådgivning og udvikle vores ti politiske mærkesager."

”Målet er, at vi skal være mere tydelige og gennemsigtige i vores kommunikation over for jer – medlemmerne, der betaler regningen,” sagde formanden fra talerstolen.

de nødvendige relationer og strukturer, men der er forsat nogle punkter, hvor de to organisationer skal fungere bedre sammen – f.eks. omkring tilmelding af nye medlemmer og webopsætning.

2021 har også været et travlt overenskomstsår, hvor vores samarbejde med Ledernes Hovedorganisation virkelig har båret frugt, og det har vist os, hvad Lederne kan inden for dette område. Langt de fleste overenskomster er blevet færdigforhandlet på kort tid og med et, af de berørte medlemmer, godkendt resultat. Vi mangler fortsat tredje runde i overenskomstforhandlingerne mellem DanPilot og Lederne Søfart, men er fortrøstningsfulde i forhold til, at den også nok skal blive landet.

Vi har forandret vores kommunikation med ansættelse af en kommunikations- og pressechef samt en studentermedarbejder og centraliseret den overordnede linje for alle vores kommunikationskanaler. Målet er, at vi skal være mere tydelige og gennemsigtige i vores kommunikation over for jer – medlemmerne, der betaler regningen – og over for omverdenen gennem både traditionelle og sociale medier.

Vores tilstedeværelse ved nationale og internationale råd og nævn skal styrkes. MEN – det er centralt, at vi har noget med, når vi kommer til møder. Lederne Søfarts mærkesager skal konkretiseres til politiske målsætninger, og det er vi i gang med nu, bl.a. på baggrund af de netop afholdte workshops.

Disse initiativer – koblet med forbedret juridisk rådgivning – skal sikre, at vi hverver flere medlemmer til foreningen. Lederne Søfart skal vokse til 3100 medlemmer til generalforsamlingen 2025. Det er den målsætning, som bestyrelsen og sekretariatets arbejde i sidste ende skal måles på.

Vi har sagt farvel til nogle medarbejdere i sekretariatet og goddag til nye. Herfra skal der lyde en stor tak for indsatsen til alle de tidligere medarbejdere.

Jeg er stolt af alt det, vi har nået det seneste år. Uden en stærk og professionel organisation kan vi ikke kæmpe effektivt for jeres løn, gode arbejdsvilkår og sikkerhed.

Endnu en gang: Tak for jeres støtte og engagement. Jeg håber, I har en fortsat god generalforsamling og en hyggelig aften. ■

GANG i den til generalforsamling i København

Bestyrelsen fremlagde foreningens strategi og den første medlemsfremgang i årtier.

Lederne Søfarts medlemmer både grinte, lyttede, debatterede og råbte i løbet af det otte timer lange program, der også resulterede i, at medlemmerne skal til uraf-stemning, der løber fra 2.-15. maj.

AF RASMUS NORD JØRGENSEN | FOTO: JENS PANDURO

"Vi kedede os ikke, det er helt sikkert. Det var et brag," siger Lederne Søfarts – nu afgående – formand, Niels Bergkvist Hansen.

Forud for den ordinære del af generalforsamlingen havde bestyrelsen fortalt om første medlemsfremgang i årtier, genopretningsplan for økonomien, der var politik-workshops, en dramatisk afstemning og forsoningsøl (og rom) til sidst. Den efterfølgende evaluering viste stor tilfredshed med arrangementet, men med plads til forbedringer.

"Det var lige den slags generalforsamling, vi havde håbet på. Der blev diskuteret politik! Bølgerne gik højt nogle gange, men der var masser af substans. Og den feedback, vi efterfølgende har fået, viser klart, at det samlede program var en succes," siger daværende næstformand og konstitueret direktør Jens M. Sørensen, og henviser til, at tidligere generalforsamlinger var mere formelle, og at relativt få – særligt lidt ældre – medlemmer deltog.

”Når forslaget henviser til ”et andet relevant samarbejde” spørger de reelt, om Lederne Søfart skal lægges ind under Metal Maritime/CO Søfart.

”

Det endelige stemmetal lød på 56 for og 54 imod, mens to undlod at stemme, i afstemningen om hvorvidt Lederne Søfart skal bryde med Lederne.

Af de åbne kommentarfelter i den efterfølgende evaluering fremgår det, at det især var underholdningen, beliggenheden og valget af konferencested samt workshops og det sociale samvær, som flest respondenter nævner som positivt.

Som en del af programmet præsenterede Mette Stimpel Stenled, teamchef og advokat i Lederne, arbejdet med henvendelser fra medlemmerne. Hun forklarede processen, når medlemmerne ringer ind til en af de tre maritime eksperter, og opfordrede alle til at gøre brug af deres ekspertise. Ved at bruge MitLederne eller telefonen til at kontakte Lederne sikres det, at alle får en tilbagemelding inden for 24 timer, og at medlemmernes personfølsomme oplysninger er beskyttet efter den gældende lovgivning.

Foreningens medarbejdere blev også præsenteret. Og herefter præsenterede PFA mulighederne som kunde, og der blev opfordret til et årligt tjek af pensionen, ligesom tjek af ens bil.

Udvikling af ny politik

Alle deltagere var med i en gruppe, hvor der blev diskuteret fire af Lederne Søfarts mærkesager: Arktis, Pirateri, Grøn Skibsdrift og Diskrimination.

Diskussionerne gik bl.a. på, om navigatører kunne få kurser i bæredygtig skibsdrift, og om foreningen kunne rejse de dilemmaer, hvor lovgivningen bliver fjollet i praksis? Kunne foreningen arbejde for bedre iskurser? Og var det muligt at skabe bedre og bredere rekrutteringsmuligheder ved at forbedre rammevilkår ift. sejltid – fordi mange yngre mænd og kvinder ikke ønsker at være væk fra deres børn i lang tid?

Flere meldte sig til at blive en del af foreningens fremtidige politikudvikling på de forskellige områder, og der er plads til endnu flere engagerede medlemmer.

Urafstemning om Lederne

Til selve den ordinære generalforsamling gik bølgerne til tider højt. Formanden indledte med bestyrelsens beretning, (som du kan læse i fuld længde på side 4-5).

Dernæst blev foreningens regnskab gennemgået af revisoren, de spørgsmål, der blev stillet fra salen, blev gennemgået, og regnskabet blev godkendt.

Det eneste indkomne forslag gav anledning til meget debat, bl.a. fordi stillerne kom med et ændringsforslag, som generalforsamlingen besluttede, der skulle stemmes om i stedet for. Det gik på, at foreningen skal meldes ud af Ledernes Hovedorganisation, og at bestyrelsen inden næste generalforsamling skal redegøre for optagelse i et andet relevant samarbejde, eller om foreningen skal stå alene.

”Når forslaget henviser til ”et andet relevant samarbejde” spørger de reelt, om Lederne Søfart skal lægges ind under Metal Maritime/CO Søfart. Bestyrelsen mener ikke, vi skal stå alene eller være en del af Metal Maritime,” siger afgående formand Niels Bergkvist Hansen.

”Vi er den største forening af navigatører, og vi har ikke brug for at få en lillebror ind i et forhandlingsfællesskab,” tilføjer tidligere næstformand Jens M. Sørensen.

Oprindeligt havde to medlemmer stillet forslaget op som et enkelt ja/nej spørgsmål om, hvorvidt Lederne Søfart skulle meldes ud af LHO, men til selve generalforsamlingen blev der stillet et ændringsforslag. Der skulle derfor først stemmes om, hvorvidt generalforsamlingen skulle stemme for det originale forslag eller ændringsforslaget. Det endte med, at der blev stemt om ændringsforslaget, som lød:

”Det pålægges Lederne Søfarts bestyrelse:

At melde foreningen ud af Ledernes Hovedorganisation inden den 31. december 2022 på gældende vilkår, dog hurtigst muligt, samt

Undersøge og redegøre for mulighederne for eventuel optagelse i et andet relevant samarbejde, eller om foreningens medlemmer er bedre tjent alene som brancheorganisation.

Denne redegørelse skal fremlægges før næste generalforsamling og indgå som et afstemningspunkt for andenbehandling af spørgsmålet på generalforsamlingen i 2023.”

Per Gravgaard Hansen, tidligere mangeårig medarbejder i sekretariatet, menigt medlem og nuværende ansat i Metal Maritime fremlagde det længste argument for det forslag, der blev stillet, og kommunikerede en del kritik af den nuværende og tidligere bestyrelser.

”Jeg har personligt på flere seminarer gjort opmærksom på, at medlemskabet i Ledernes Hovedorganisation ikke er det rigtige. Her tænker jeg ikke på de kvalitetsmæssige leveringer og ydelser, som Lederne gør, for det gør de godt. Det er jeg helt enig i. Problemet er bare, at alle de

Patrick Hommelgaard Christensen, der er tidligere overstyrmand hos Mærsk, spurgte både ind til foreningens regnskab og fremlagde ændringsforslaget omkring udmelding af Ledernes Hovedorganisation.

andre er medlemmer af Fagbevægelsens Hovedorganisation, og det er Ledernes Hovedorganisation ikke, og derfor bliver vi holdt udenfor," sagde han bl.a. som del sit kvarter-lange indlæg, og fremlagde desuden sine synspunkter om den tabte DIS-skattesag for ti år siden og fusionen af rederiforeningerne i 2018. Dansk Metal – og dermed Metal Maritime – er en del af Fagbevægelsens Hovedorganisation.

Den nuværende bestyrelse mener, at Lederne Søfarts politiske indflydelse er lav, fordi foreningen ensidigt fokuserede på DIS-skattesagen og ikke har søgt dialog, men kun har været kritisk. Den tilgang er ændret, og har intet med medlemskabet af Ledernes Hovedorganisation at gøre.

En del af medlemmerne havde fået omkring 40 fuldmagter, og det gjorde udfaldet. Det endelige stemmetal lød på 56 for og 54 imod, mens to undlod at stemme.

Bestyrelsen er imod

Bestyrelsen besluttede, som det allerede var blevet meldt ud, at forslaget blev sendt til urafstemning blandt alle medlemmerne.

"Bestyrelsen mener enstemmigt, at samarbejdet med Lederne skal fortsætte. Vi har påvist fremdrift og medlemsfremgang for første gang i årtier, og en økonomisk genopretningsplan efter at foreningens fond og strejkekasse er blevet udhulet af underskud år efter år. Den lille gruppe af personer, der står bag det her forslag, har endnu ikke meldt ud, hvad deres alternative plan er. Men alt tyder på, at hensigten er at få foreningen over i Metal Maritime, hvilket vil indskrænke foreningens frihed markant," siger Niels Bergkvist Hansen efterfølgende.

"Jeg synes, det er uærligt, at stillerne af forslaget ikke melder rent ud, at de ønsker, vi skal over i FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation), men det blev tydeligt til generalforsamlingen. Det skulle de have sagt, inden vi mødtes, så folk kunne stemme om det, der var den reelle hensigt. Det er OK at have det synspunkt, men så lad os få det frem i lyset," siger Jens M. Sørensen.

"Hvem er I, og hvad vil I? Hvis I vinder denne afstemning, hvem skal så gøre det? Hvordan skal det gøres? Og hvornår?" spørger han, og opfordrer stillerne af forslaget til at fremlægge en konkret plan.

Lederne Søfart vil kommunikere yderligere om fordele og omkostninger ved at være en del af Ledernes Hovedorganisation forud for urafstemningen og invitere til dialog blandt medlemmerne, som det fremgår af foreningens hjemmeside, nyhedsbrev og sociale medier-kanaler.

Det samlede referat af den ordinære generalforsamling kan hentes på Lederne Søfarts hjemmeside.

Fagligt oplæg om grøn skibsfart

Som opfølgning på dagens politiske debat havde foreningen inviteret direktør for Søfartsstyrelsen, Andreas Nordseth, til at give et spændende overblik over fremtidens grønne skibsfart. Han talte både om den politiske virkelighed og kravet til skibsfarten om decarbonisering, men også om de udfordringer der er, f.eks. på det tekniske område.

"For 30-40 år siden var der ingen, der kunne drømme om de skibe, vi har i dag i vindindustrien og andre specialsegmenter, og det kommer også til at gælde for skibe til CO_2-lagring, transport og nye maritime aktiviteter" sagde han, og udtrykte stor optimisme omkring mængden af arbejdspladser i den maritime sektor i fremtiden.

Men han fremhævede også, at der efter hans vurdering vil komme et krav om et nul-aftryk på miljøet for skibsfarten. Allerede nu arbejdes for et krav om, at branchen skal være klimaneutralt i 2050, og det kræver, pga. skibenes levetid, at vi går i gang nu.

"Efterspørgslen til brændstof skal komme fra lovkrav. Ellers ønsker marke-

INFORMATION OM URAFSTEMNING

- Linket til afstemningen sendes ud i en e-mail den 2. maj
- Linket sendes til den private e-mail, du har opgivet under "Mit Lederne"
- Linket sendes fra e-mail-adressen Lederne Søfart <reply@conferencemanager.dk>
- Selve linket er et hyperlink, som du finder længere nede i e-mailen
- Afstemningen er åben frem til den 15. maj
- Du modtager beskeden "Kvittering din stemme", hvis du har stemt

det det ikke. Rigtig mange investerer ikke i innovation af deres skibe, med mindre de er tvunget til det," sagde Nordseth blandt andet.

Her understregede han, at det var centralt, at de internationale regler skal være flag-neutrale og gælde for alle, så nogle virksomheder ikke har alternative flag med mere lempelige regler at flytte flåden til. Det er det, Danmark arbejder for.

Rom, øl og gode grin

Komikeren Linda P. skuffede ikke, og der var absolut ingen grænser for hvilke emner, der blev lavet sjov med, så de grovkornede jokes vil ikke blive refereret her. Men det var tydeligt på deltagerne, at det gjorde godt at få grinet sammen efter den lange debat.

På grund af ændringsforslag mv. under den ordinære generalforsamling blev underholdningen lidt forsinket, men forsamlingen nåede at få en introduktion til romproduktion og tre særlige romflasker, deltagerne kunne smage på, bl.a. en Plantation Jamaica 2007 lagret på bourbonfade, cognacfade og sauternesfade.

Da hele programmet var slut, drønede forsamlingen ud for at få smagt på rom, spist og drukket øl. Efter den værste sult og tørst var slukket, blev der talt rundt om bordene, også imellem dem, der havde været uenige, og debatten fortsatte – for nogle også på værtshus til klokken sent.

En gruppe unge medlemmer fra Marstal Navigationsskole var taget med den gratis bus fra Svendborg, og her var humøret højt.

"Det var intenst. Det var sjovt også med workshops og få et indtryk af, hvem der er med. Vi vil gerne med til generalforsamling igen," sagde de om oplevelsen, da generalforsamlingen lakkede mod enden.

Andre var lidt mindre begejstrede.

"Bestyrelsen har læst situationen forkert. Der var ikke tid nok til debat," sagde Jan Prüssing, da den ordinære generalforsamling var slut, og han var ikke den eneste, der godt kunne have tænkt sig mere tid til debat.

Evaluering af generalforsamlingen

"Samlet besvarede 86 % af de tilmeldte evalueringen, hvilket er meget tilfredsstillende," siger Karabi Bergmann, faglig organisator i Lederne Søfart, der har gennemgået den feedback, deltagerne har sendt.

Resultaterne viser, at de indlæg, som respondenterne vurderer "meget godt", er: "Fremtidens grønne skibsfart – hvordan?" af Andreas Nordseth (40 %) og "Underholdning ved stand-up komiker Linda P" (40 %). Det indlæg, som flest vurderer "mindre godt" (30 %) og "dårligt" (15 %) er den ordinære generalforsamling.

Størstedelen af respondenterne var "meget godt" eller "godt" tilfredse med valget af CPH-konference; både hvad angår beliggenheden, faciliteterne og forplejningen. De deltagere, der svarede, vil gerne have, at Lederne Søfart prioriterer at bruge ressourcerne på faglige oplæg. Det vigtigste aspekt ved arrangementet, vurderer de, er det sociale. Både informationen om arrangementet og tilmeldingen fungerede "meget godt" eller "godt" (over 80 %).

Af de åbne kommentarfelter fremgår det, at det især er beliggenheden og valget af konferencested samt workshops og det sociale samvær, som flest respondenter nævner som positivt.

" Mulighed for socialt samvær efter generalforsamlingen. Måden, maden blev serveret på, gav mulighed for at tale med mange forskellige i forhold til, hvis man havde sat sig til bords," skrev et medlem som kommentar.

Mens det, som flest nævner som forbedringspunkter, er at afsætte mere tid til den ordinære generalforsamling, herunder til debat og diskussion, samt en bedre styring af den ordinære del af generalforsamlingen. ■

Bestyrelsen og sekretariatet **glæder sig** til generalforsamlingen i **2023** og vil arbejde på et **endnu bedre arrangement** med endnu flere **fremmødte medlemmer**.

Nichlas Holm (v), Jonas K Nautrup, Hans-Peter Hansen, Oliver M Nielsen (h). Hos nogle af foreningens nye medlemmer var humøret højt. Nichlas Holm (v), Jonas K Nautrup, Hans-Peter Hansen, bestyrelsesmedlem Oliver M Nielsen (h) nyder en øl efter et møde, som de kaldte "intenst" og "sjovt".

(V) Kim Sune Brorfelde, Kristine B. Hasselgreen, Jan Prüssing, Jesper Clausen (h) deltog fra Fyn. "Bestyrelsen har læst situationen forkert. Der var ikke tid nok til debat," sagde Jan Prüssing.

NY SØFARTS-UDSTILLING UNDERVEJS I HELSINGØR

Der skal stadig være fokus på søens folk, men denne gang skal der være mere plads til de kvinder, der også har været med til at præge dansk søfart

Hanne-Lise Rechnagel sejlede med englandsbåden WINSTON CHURCHILL i slutningen af 1960'erne, hvor hun var i Informationen og var med på skibets første rejse fra Genova til Danmark.

AF PIA ELERS | FOTO: MUSEET SØFART

Der gik ikke lang tid fra M/S Museet for Søfart i Helsingør begyndte at søge efter kvindelige søfolk, til Mette Iversen havde en lang liste på sin notesbog. Hun er researcher på museet og har fået som særligt opdrag at få fortalt kvindernes del af den danske søfartshistorie. Men som hun understreger, handler det ikke om en særudstilling under temaet "kvinder til søs". De mange kvindestemmer skal indgå i det, der bliver museets nye permanente udstilling om dansk søfart lige fra 1700-tallet op til i dag.

"Vores nuværende faste udstillinger er bygget op tematisk. Nu har vi imidlertid besluttet at køre museets næste store faste udstilling kronologisk, fordi det giver os mulighed for at skildre de interessante brud i udviklingen inden for søfart og dens betydning for søens folk. I den forbindelse er det vores store ønske at få kvinders stemmer bedre repræsenteret, så vi kan fortælle bredt om dansk søfart," forklarer Mette Iversen, der allerede har interviewet et par håndfulde kvinder, der på den ene eller den anden led har været en del af skibslivet. Selvfølgelig først og fremmest dem, der har arbejdet om bord som matroser, navigatører, maskinmestre, kokke, stewardesser og telegrafister, men også medsejlende hustruer eller kvinder, der på anden vis har haft tilknytning til søens folk, for eksempel kvinder der har arbejdet på sømandskirker rundt omkring i verden.

"De seneste måneder har jeg været rundt for at tale med alle disse forskellige kvinder, og det har været utroligt interessant at høre alle deres historier. Det, der måske er kommet mest bag på mig, er, hvor forskelligt de har opfattet deres år til søs. Nogle af kvinderne blev sat på hårde fysiske prøver og skulle hele tiden bevise, at de var gode nok – lige så god som en mand. Andre siger, de nærmest ikke har tænkt over, at de indtog en særlig rolle som kvinde ombord, de blev opfattet og opfattede også sig selv som "one of the boys," siger Mette Iversen.

Efterlyser alle slags søkvinder

Hun regner med at skulle bruge mindst et halvt år mere på research, inden de på museet sætter sig ned og beslutter, hvordan de skal formidle al den nye viden, og hvordan historierne skal fortælles. Det kan være lydfortællinger, små dokumentarfilm og for den sags skyld også udstilling af dagbogsnotater eller breve hjem til familien. I det hele taget er genstande meget vigtige for museets udstillinger.

"Også genstande som fotografier, arbejdstøj eller specielle souvenirs kan være med til at dokumentere en masse historie, så den slags er vi i høj grad på udkig efter. Det har vist sig, at langt hovedparten af de genstande, der er indleveret til søfartsmuseet, kommer fra mænd, så her må kvinderne gerne komme lidt ind i kampen," lyder opfordringen fra researcheren, der fortsætter: "Jeg vil gerne understrege, at

Det har vist sig, at langt hovedparten af de genstande, der er indleveret til søfartsmuseet, kommer fra mænd, så her må kvinderne gerne komme lidt ind i kampen."

Christa Marianne Jensen, der sejlede som stewardesse i Lauritzen 1973-78 og som telegrafist hos ØK i 1979-82, bliver interviewet af Mette Iversen. →

METTE IVERSEN
RESEARCHER
M/S MUSEET FOR SØFART
MAIL: MI@MFS.DK

det ikke kun er gamle historier, vi er ude efter. Vi skal også fortælle om skibsassistenter på offshore skibe og kvindelige navigatører i den moderne handelsflåde – altså nutidens kvindelige søfolk og såmænd også fremtidens. En anden ting er så, at det er ved at være sidste udkald, hvis vi skal høre historierne fra pionerernes egen mund, altså de første kvindelige navigatører og telegrafister, for de er ved at være godt til års. Men heldigvis har jeg kontakt til flere af dem, der virkelig har været i front, for eksempel Maria Finne, der er en af Danmarks mest kendte og blandt de første telegrafister herhjemme. Hende glæder jeg mig virkelig til at snakke med."

Eftersom udstillingen først skal være klar i 2024, er Mette Iversen stadig på jagt efter søkvinder, der har noget på hjerte. Og det vigtigste er ikke, hvor længe de har sejlet, og hvor langt de har været væk hjemmefra, men at de grundlæggende har lyst til at fortælle deres historie. ■

Kender du alle dine fordele i **PFA**?

Med din pension i PFA har du flere fordele, end du måske lige forestiller dig. Nogle har værdi for dig her og nu, andre har du mulighed for at give videre til dine nærmeste, og så er der dem, der er gode at kende til, hvis du skulle få brug for dem senere.

AF **PFA**

I PFA får du langt mere end opsparing til pensionen og eventuelle forsikringer, du kan trække på her og nu. PFA er et stort fællesskab, der med mere end 1,3 mio. kunder står rigtig stærkt, når alle står sammen.

"Et stort fællesskab giver fordele, og her i PFA udnytter vi alle muligheder for at skabe mere værdi til vores kunder. Det handler selvfølgelig om, at du altid kan trække på vores ekspertiser i forhold til at få mest ud af din opsparing, men du har faktisk også mulighed for at finde dit nye drømmehjem gennem PFA," fortæller Jens Nordentoft, der er kundechef i PFA.

Boliger til hele livet

En af dine fordele er fortrinsret til en bolig i de ejendomme, som PFA ejer. Uanset hvor du er i livet, har vi en bolig, for PFA råder både over lejeboliger, kollegier og en række forskellige typer af seniorboliger. En kollegiebolig eller en plads på et friplejehjem kan du endda give videre til dine nærmeste.

Det bedste til en god og tryg hverdag

Det giver en god portion tryghed, når du ved, at der står nogen klar til at hjælpe, hvis ulykken skulle ske.

Eller du bare har brug for at tale med nogen om dit helbred. Derfor har du adgang til en bred vifte af sundhedstilbud, der favner alt fra undersøgelse og behandling af skader og skavanker til hjælp omkring fysiske eller mentale problemer.

"I PFA vil vi gerne være med dig hele vejen, og det er vigtigt, at du føler, at du altid har PFA i ryggen. Hvis der skulle ske dig eller din familie noget, eller du går og grubler over økonomien – eller du bare én gang for alle gerne vil have overblik over alle tallene, så hiv endelig fat i os. Det er derfor vi er her," slutter Jens Nordentoft.

Du kan læse mere om alle dine fordele i PFA **på vores hjemmeside**. ■

PFA, hvor du får pensionsordning med helbredsforsikring og Loss of License

Ordningen er en kombination af pensionsopsparing i PFA Plus og en forsikringsordning bestående af tre forsikringer:

- En månedlig udbetaling ved mistet erhvervsevne pga. sygdom.
- En engangsudbetaling ved kritisk sygdom.
- En udbetaling til de efterladte, hvis man dør, inden man går på pension.

Man kan tilpasse dækningerne, så de passer til ens behov, og der er mulighed for at tilkøbe ekstra forsikringer – også til ens børn.
Kontakt PFA Pension på tlf. **70 12 50 00**, hvis du ønsker at høre mere om dine muligheder.

Kender du alle dine fordele i PFA?

Et stort fællesskab giver mange fordele, og som kunde i PFA har du flere fordele, end du måske lige forestiller dig. Du har adgang til lejeboliger, kollegier til dine børn, testamenteservice og meget mere.

Læs mere på pfa.dk/flerefordele

PFA

Mere til dig

Tag en smutvej
- scan koden!

KRONIK BIRGIT FELDTMANN, PROFESSOR (MSO) I STRAFFERET & INTERNATIONAL RETSHÅNDHÆVELSE, AALBORG UNIVERSITET.

I efteråret 2021 kom pirateriproblemet endnu en gang i offentligheden søgelys og på forsiden af Lederne Søfart. Folketinget havde besluttet at sende fregatten Esbern Snare til Guineabugten for at sikre skibsfarten mod piratangreb. Formålet var altså ikke nødvendigvis at "fange pirater", men som det ret hurtigt skulle vise sig, så kan beskyttelsen af skibsfarten i sidste ende føre til direkte kontakt med formodede pirater.

Hvem gik planken ud i sagen om de formodede pirater fra Esbern Snare?

Vi har prøvet det før

Søværnets indsats mod pirateri er ikke en ny opgave. Danmark har i perioden 2008-2016 været et af de lande, som var meget aktivt i bekæmpelse af pirateri ved Afrikas Horn. Den gang var der tale om en bredt forankret international indsats med forskellige internationale operationer til søs og kapacitetsopbygning på land, hvor mange lande samarbejdede om at holde somaliske pirater i skak. Der var opbakning fra en del lande i regionen, og selv om der var en række bump på vejen, og det tog tid, så lykkedes indsatsen faktisk ret godt. Antallet af piratangreb ved Afrikas Horn er faldet markant, og det er længe siden, at det er lykkedes somaliske pirater at kapre et handelsskib.

Situationen ved Guineabugten er derimod ikke på samme måde under kontrol, selv om udviklingen faktisk går i den rigtige retning: I 2021 blev der registreret et fald af piratangreb i regionen fra 81 i 2020 til 34. Alligevel blev 57 søfolk taget som gidsler. Pirateri ved Guineabugten er fortsat et problem, og i det lys skal beslutningen om at sende fregatten afsted ses. Men som det allerede blev påpeget i november, så er den centrale forskel til tidligere anti-pirateriоperationer, at Danmark denne gang gik "solo".

Sagen om de fire formodede pirater på Esbern Snare

Selv om indsatsen ikke havde til formål at "fange pirater", så gik der ikke særlig lang tid, før fregattens besætning kom i direkte kontakt med formodede pirater. Den 24. november 2021 fik den en melding om forhøjet risiko for pirateriaktivitet i området og sendte en helikopter og RHIB afsted, som opdagede en hurtiggående gummibåd med mistænkeligt udstyr og ni personer ombord. I det videre forløb kom det som bekendt til direkte ildkamp imellem de danske styrker og de formodede pirater – fire formodede pirater blev skuddræbt, en faldt over bord og formodes død. De fire skuddræbte og de fire overlevende mistænkte blev overført til Esbern Snare. Den ene af de fire var hårdt såret, og hans ben måtte amputeres under akutbehandlingen på Esbern Snare. Han blev senere overført til videre hospitalsbehandling i Ghana, men Danmark beholdt ansvaret for ham.

I dagene og ugerne efter ildkampen overvejede man, hvad man skulle stille op med de fire overlevende mistænkte. Alle fire blev sigtet for forsøg på manddrab, beviserne blev sikret og efter et grundlovsforhør in absentia blev de varetægtsfængslet ombord på Esbern Snare. Den store elefant i lokalet var dog, hvor en eventuel straffesag mod de fire kunne gennemføres.

Hvem har ansvar for mistænkte pirater?

Retslig set er sagens kerne relativt ukompliceret. De fire var sigtet for at have skudt mod de danske styrker og dermed forsøgt at dræbe dem. Da de potentielle ofre var danske og befandt sig på danske både/helikopter, er der i sagen det, jurister kalder "dansk straffemyndighed", det vil sige, at sagen kan behandles ved danske domstole efter dansk lovgivning, selv om skududvekslingen skete langt væk fra Danmark på det åbne hav. Diskussionen gik dog hurtigt på, om man alligevel kunne finde et land i regionen, som kan og vil gennemføre en straffesag i stedet for Danmark.

Ønsket om at sikre eventuel strafforfølgelse i regionen frem for hjemme i Danmark er ikke nyt, Danmark havde den samme holdning, da man lavede indsatsen ved Afrikas Horn. Her arbejdede man i flere år for at etablere et system, hvor strafforfølgelse af mistænkte kunne ske i regionen under forsvarlige forhold. Det lykkedes til sidst, men før disse aftaler var på plads, valgte man flere gange at at løslade mistænkte pirater på en somalisk

Birgit Feldtmann, professor (mso) i strafferet & international retshåndhævelse, Aalborg Universitet

”Derfor kan det næppe komme bag på nogen, at spørgsmål om gennemførelse af straffesager er en akilleshæl i piratindsatsen – det er svært at finde lande, som vil gennemføre en straffesag for os.”

strand, fordi man ikke kunne finde et land, som ville tage sagen. Derfor kan det næppe komme bag på nogen, at spørgsmål om gennemførelse af straffesager er en akilleshæl i piratindsatsen – det er svært at finde lande, som vil gennemføre en straffesag for os. Og i regionen ved Guineabugten er der i det hele taget andre forhold, som gør sig gældende. Lidt firekantet sagt: Mens pirateriindsatsen ved Afrikas Horn var præget af et bredt samarbejde, er opbakningen ikke den samme i Guineabugten. De mistænkte ombord på Esbern Snare forblev derfor et ”dansk problem”, som landene i regionen ikke ønskede at overtage.

Når jura møder virkeligheden

Den 6. januar 2022 om aftenen kom der så en opsigtsvækkende pressemeddelelse fra Justitsministeriet. Den ene nyhed var, at justitsministeren havde besluttet, at sagen mod tre af de fire sigtede skulle afsluttes med et såkaldt tiltalefrafald, og at de derfor skulle frigives. Det har betydet, at de fik en lille båd med påhængsmotor, forsyninger og navigationsudstyr, og så kunne de sejle tilbage til Nigeria. Den anden nyhed var, at den fjerde af de sigtede, som blev hårdt såret under ildkampen og fortsat er behandlingskrævende, skulle overføres til Danmark, hvor han nu er blevet varetægtsfængslet. Derfor er vi nu i en situation, hvor tre af de formodede pirater er sluppet fri, mens den sidste er bragt til Danmark og kan se frem til en straffesag for forsøg på manddrab.

Sagens behandling er af flere grunde interessant. For det første er det meget usædvanligt, at justitsministeren griber ind i behandlingen af en verserende straffesag. Ministeren har ret til at gøre det, men normalt er det fast praksis, at ministeren ikke bruger denne mulighed. Det sikrer klare linjer mellem behandlingen af konkrete sager og den politiske verden. For det andet plejer man ikke at bruge tiltalefrafald i alvorlige straffesager. Her var de pågældende sigtet for forsøg på manddrab, altså meget alvorlig kriminalitet. Tiltalefrafald betyder, at man mener, at man har fat i den rette mistænkte, og at man også vil kunne løfte bevisbyrden – alligevel gennemfører man ikke en straffesag. Det plejer man f.eks. at gøre i mindre straffesager eller i sager mod unge, hvor man samtidig iværksætter en social indsats. Her brugte man så denne afgørelsesform i en drabssag.

I forhold til den fjerde mistænkte kunne løsningen med gummibåden ikke bruges, da han stadig er så behandlingskrævende, at Danmark er forpligtet til at tage vare på ham. Det betyder, at vi formentlig snart vil få en piratsag i Danmark. Løsningen med at kun bringe en af de fire mistænkte til Danmark er dog ikke helt uproblematisk, og det kan forventes, at dette faktum vil blive brugt af forsvareren i sagen. Der er også noget, som tyder på, at bevisførelsen i sagen kan være vanskelig. Efter skududvekslingen skulle han hurtigt opereres på Esbern Snare, derfor kunne man ikke sikre eventuelle bevismidler på ham, disse kunne kun sikres hos de andre.

Hvem går planken ud?

Man kan undre sig over, hvorfor man valgte denne ret specielle løsning, hvor kun én af de fire mistænkte bliver stillet til ansvar for skududvekslingen. Svaret ses ganske tydeligt i Justitsministeriets pressemeddelelse. Det handler om, at man ikke ønsker at bringe mistænkte pirater til Danmark. Ministeren erkender, at sagen ikke kun handler om jura, der var, som han citeres for, ”behov for at inddrage en række andre hensyn”. Man kan selvfølgelig diskutere, om det er smart at fragte mistænkte fra en anden del af verden til Danmark. På den anden side kan man også spørge, om det giver mening at lave en indsats mod pirateri, hvis man ikke vil gå hele vejen? Vi ved fra Afrikas Horn, at nogle af de mistænkte, som blev løsladt, fortsætter deres piratvirksomhed. Der er i hvert fald ingen lette løsninger i kampen mod pirateri. Spørgsmålet om fortsættelsen af indsatsen mod pirateri blev til sidst dog indhentet af den sikkerhedsmæssige situation efter Putins angreb mod Ukraine. Esbern Snare blev trukket fra Guineabugten og bidrager nu til sikringen af Østersøen. Vi må se, om Danmark på et senere tidspunkt vender tilbage til pirateribekæmpelsen, og imens venter vi på den første piraterisag på dansk jord i moderne tid. ■

Esbern Snare har gjort en forskel i Guineabugten

I et eksklusivt interview med Lederne Søfart reflekterer kommandørkaptajn Lars Povl Jensen over fregattens omstridte anti-piratmission. Selv er han ikke i tvivl om, at Esbern Snare og besætningen er lykkedes med det, de blev sendt afsted for – at skabe større tryghed for handelsskibene i farvandet.

"Vi tog altså ikke derned for at slå nogen ihjel. Lige i situationen da det skete, var det ret ubehageligt. Men efterhånden, som vi fik det bearbejdet og fik undersøgt hændelsesforløbet, stod det klart, at vi ikke kunne have ageret anderledes."

– kommandørkaptajn Lars Povl Jensen om Esbern Snares skæbnesvangre konfrontation med pirater i Guineabugten

"Vi tog altså ikke derned for at slå nogen ihjel," er det første, kommandørkaptajnen siger – med henvisning til de fire formodede pirater, der blev skudt og dræbt under en skudveksling med Esbern Snares besætning. "Lige i situationen da det skete, var det ret ubehageligt. Men efterhånden, som vi fik det bearbejdet og fik undersøgt hændelsesforløbet, stod det klart, at vi ikke kunne have ageret anderledes," pointerer Lars Povl Jensen, der nu har været tilbage i Danmark et par måneder og lige siddet med hele sagsmappen om Operation Meridian, som den danske anti-piratmission blev døbt.

"Jeg ved godt, at der har været kritik af vores mission. Selvfølgelig især fordi vi pludselig stod med fire tilfangetagne pirater, som vi ikke kunne komme af med, fordi der ikke var lavet nogen aftaler med Nigeria eller andre lande i regionen. Nogle kritikere mente, vi skulle have ventet med at tage derned, til der var faldet nogle aftaler på plads. Det er jeg ikke enig i, for jeg synes, vores indsats har bevist, at der var behov for os i Guineabugten," påpeger Jensen og uddyber: "Man kan sådan set bare kaste et blik på statistikken. Den viser nemlig, at efter at vi kom derned, så er al pirateri uden for territorialgrænserne stort set stoppet – altså uden for den nationale 12 milegrænse. Der er ganske enkelt registreret et fald på over 80 procent."

Efter orlogsskibet kom til Guineabugten, er al pirateri uden for territorialgrænserne stort set stoppet, ifølge kommandørkaptajn Lars Povl Jensen.

Ildkamp med pirater

Men lad os spole tiden tilbage til 24. november 2021 – en dag ingen af de ombordværende på Esbern Snare nogensinde vil kunne slette af deres erindring. Om morgenen havde de fået et varsel fra MDAT-GOG – et fransk-britisk overvågningscenter, hvor de holder øje med al skibstrafik i området – herunder eventuelle piratfartøjer, og hvor handelsskibene også kan melde deres positioner ind. Det var sådan et varsel, Esbern Snare reagerede på – om øget risiko for pirateri i et specifikt område.

"Vi sætter os ned og kigger på det her område – cirka 50 gange 50 sømil, og så vurderer vi, hvilke skibe der kan være potentielle mål for piratangreb. Her udpeger vi tre, som vi mener, er højrisiko skibe og beslutter at sende vores helikopter afsted ned mod dem. Og det er her, vi opdager den her hurtigtgående motorbåd – en skiff – som vi er ret overbevist om er et piratfartøj, og vi får dette bekræftet, da helikopteren når frem til fartøjet. Da vi er 60 sømil fra dem, sætter vi RHIB'en (specialbygget gummibåd) med vores frømænd afsted," beretter Lars Povl Jensen og fortæller videre:

"Da de formodede pirater opdager os, sætter de farten op til 30 knob og prøver at komme væk. Og her har vi faktisk det problem, at de tre handelsskibe begynder at komme for tæt på. Vi er bange for, at hvis vi lader piraterne slippe afsted – altså hvis ikke vi får dem stoppet og afvæbnet – at så vil de angribe et af de skibe på vejen ind til kysten. Vi er bekymrede for, om piraterne kan finde på at tvinge sig adgang til et af de her handelsskibe og bruge besætningen som menneskeligt skjold."

På Esbern Snare træffer de nu en afgørende beslutning, og det er, at piraterne skal stoppes. Helikopteren kalder dem over radioen og skyder derefter varselsskud foran piratfartøjet. Da frømændene kort tid efter kommer frem til fartøjet, åbner piraterne ild, hvorefter frømændene svarer igen.

"Herefter følger nogle nervepirrende minutter, indtil vi får meldingen om, at alle er uskadte og i god behold," fortæller skibschefen videre. "Inden da bruger vi ret meget energi på at få fat i de her tre handelsskibe og få dem til at ændre kurs væk fra piraterne, hvilket de så også gør, da det går op for dem, at de er i farezonen. Lidt senere får vi en mail fra et af skibene – et hollandsk handelsskib – hvori der står: "Tak fordi I var der – havde I ikke været det, havde vi nok inden længe siddet inde i en nigeriansk jungle."

Værdig omgang med de døde

I mellemtiden er Esbern Snare kommet så tæt på gerningsstedet, at de kan sætte to andre både i vandet med blandt andre de udsendte fra militærpolitiet, der skal i gang med at samle bevismateriale og lave gerningsstedsundersøgelse. Og det skal gå ret stærkt, eftersom piraternes båd er på vej til at synke. Samtidig bliver skibets boarding-hold sendt afsted for at bjærge ligene af de dræbte pirater og få de øvrige fire nu tilfangetagne pirater fragtet over til fregatten. Her bliver tre af dem anbragt bag lås og slå, mens den fjerde hårdt sårede bliver båret ind på skibets hospital.

"Ligene af de omkomne bliver taget ombord nede ved hækrampen og bliver ført direkte op til helikopterhangaren, hvor vi har en ekstra proviantcontainer stående, og der bliver de lagt på køl. Det er kun militærpolitiet og hospitalspersonalet, der er til stede – og så vores præst. Alle andre beder vi om at trække væk, for der er ingen grund til, at alle involveres i den her dramatiske situation," forklarer skibschefen. "Og så handler det også om at vise de døde respekt. Vi er jo bare ude på en opgave og har ikke noget personligt forhold til de der mennesker, og så vil vi bare gerne opføre os anstændigt. Og da de er kristne, laver vi også en lille kort ceremoni for dem, inden de lægges på køl. Præsten beder Fadervor og lyser velsignelsen over dem. I virkeligheden er det vel et udtryk for vores kristne livs-

"Når du er herude som præst, har du ingen rang. Jeg er ligemand med den person, jeg taler med – uanset om det er en menig, eller det er chefen ombord," siger Michael Hemmingsen, der var præst ombord.

"Jeg er jo præst for hele skibet og altså også for de tilfangetagne, som kommer fra et område i Nigeria, hvor de er kristne. Så jeg spurgte, om de ville have besøg,

siger Michael Hemmingsen

syn, at der findes tilgivelse, og at vi også kan hjælpe folk over på en rigtig side, når nu de har forladt os."

Best Management Practice

Der går ikke mere end tre uger, før Esbern Snare er i aktion igen – denne gang dog knap så dramatisk. Igen får de et varsel om, at noget er under opsejling, og på rekognoscering opdager helikopteren, at der ligger en piratbåd på siden af det græsk-ejede fragtskib Tonsberg. Det ser ud til, at piraterne allerede på det tidspunkt har været ombord og taget seks gidsler. Dem sejler de nu afsted med i høj fart. Af frygt for at bringe gidslernes liv i fare afstår helikopteren fra at gøre yderligere.

"Vi kommer desværre ikke frem tids nok til, at vi kan forhindre gidseltagningen. Men vi sender selvfølgelig straks vores boarding-hold derover for at skabe lidt ro og se, hvad vi ellers kan hjælpe med. Det viser sig også snart, at der er brug for vores lægehold, fordi piraterne har skudt og såret et af besætningsmedlemmerne, så ham får vi fragtet over til vores hospital. Det siger jo også noget om, at de her pirater ikke er bange for at bruge magt, når de kommer ombord. Der er altså folk, der dør af det her pirateri," pointerer Lars Povl Jensen og tilføjer, at Tonsbergs besætning desværre ikke ligefrem havde udvist det, der hedder Best Management Practice (BMP) – altså forberedt sig på at skulle ind i et piratområde, og det gjorde dem til et oplagt angrebsmål. De havde godt nok rullet den specielle pigtråd – razor blade wire – ud hele vejen rundt, men ikke gjort det fast, så derfor var det en smal sag for piraterne bare at løfte op i det og så kravle hen over lønningen. For at skabe ekstra sikkerhed havde de på Tonsberg fået installeret overvågningskameraer, så man f.eks. kunne se, om der kom uventede gæster. Men her var problemet bare, at ingen ombord tilsyneladende holdt øje med kameraerne.

"Besætningen følte sig ret tryg, fordi der var hele otte meter fra dækket ned til havoverfladen. Men eftersom ingen tjekkede, hvad der var på de der overvågningsbilleder, så lykkedes det altså piraterne at snige sig op på siden af dem. Det viste sig, at piraternes skiff havde ligget helt inde ved skibet i hele ti minutter, inden de blev opdaget. Og da var det for sent, for der var det lykkedes dem at få smidt stigen op og få fat i rælingen og komme ombord. Efterfølgende lykkedes det dem så at tage seks gidsler, som de skyndte sig at sejle væk med, da de opdagede, at vi var på vej for at komme Tonsberg til undsætning," fortæller Lars Povl Jensen, der sammen med andre officerer fik udarbejdet en rapport om "lessons learnt" – altså hvordan de enkelte skibe kan gardere sig bedre mod piratangreb. Disse rapporter er sendt til den internationale brancheorganisation Bimco, diverse sikkerhedsfirmaer og Danske Rederier.

Orlogspræstens vigtige funktion

Herefter var kvoten for dramatiske hændelser ved at være opbrugt – i hvert fald gled det stille og roligt frem mod jul, og der begyndte atter at indfinde sig en form for rolig hverdag ombord på fregatten. Hvor skruen bare drejer, kabyssen bakker op, og de daglige rutiner kører, som de skal. Men som chefen siger, var der selvfølgelig en hel del ting, der skulle bearbejdes efter de dramatiske hændelser, der jo skete præcis en måned før juleaften. For

"Der er jo ingen sømænd, der bryder sig om at sejle med lig i lasten. Så der var helt klart nogen, der havde brug for at få talt om alt det, der var hændt, og her havde vores præst en vigtig funktion ombord."

ham var der ingen tvivl om, at det var rigtig godt for hele besætningen at have en præst ombord.

"Det er meget forskelligt, hvordan de enkelte besætningsmedlemmer reagerer. Det er klart, at læger og sygeplejersker, der har deres daglige arbejde på traumecenteret på Rigshospitalet, ikke bliver synderligt påvirket af at se en mand med et ben, der er halvt skudt af. Og selvom vi som sagt skånede så mange som muligt for synet af dræbte og sårede, så er det da lidt sært at sejle rundt med fire fanger og fire døde pirater. Der er jo ingen sømænd, der bryder sig om at sejle med lig i lasten. Så der var helt klart nogen, der havde brug for at få talt om alt det, der var hændt, og her havde vores præst en vigtig funktion," pointerer Lars Povl Jensen.

For Michael Hemmingsen, der til daglig er sognepræst ved Esajas Kirken på Østerbro, var det første gang, han skulle ud på en længere mission som orlogspræst. Det skulle vise sig at blive en mindeværdig tur på alle parametre, som han konstaterer, og især rollen som sjælesørger blev pludselig meget konkret efter skudvekslingen mellem frømænd og pirater. For selvom hele besætningen er professionelle soldater, så kan der godt være brug for en, der lægger øre til ens bekymringer af den ene eller den anden slags.

"Udover at holde gudstjenester og være med til at arrangere sociale sammenkomster ombord er en af mine vigtige opgaver at være den person, alle kan komme til, hvis de har noget på hjerte. Når du er herude som præst, har du ingen rang. Jeg er ligemand med den person, jeg taler med – uanset om det er en menig, eller det er chefen ombord. Og nok så vigtigt – jeg har tavshedspligt, så alt, hvad vi taler om, er fortroligt, " forklarer Hemmingsen og medgiver, at denne hans første udsendelse som orlogspræst blev meget speciel oplevelse – præget af dramatiske hændelser omkring konfrontationen med piraterne. Og han var også meget opmærksom på, at der i dagene efter var lidt flere end vanligt, der havde brug for en samtale med ham. Samtidig var han den eneste, de tilfangetagne pirater havde mulighed for at tale med.

"Jeg er jo præst for hele skibet og altså også for de tilfangetagne, som kommer fra et område i Nigeria, hvor de er kristne. Så jeg spurgte, om de ville have besøg. Det ville de gerne, og derfor lagde jeg vejen forbi med jævne mellemrum. Men jeg var også bevidst om, at det er lang tid for en besætning at have mennesker ombord, som kunne have slået nogle af vores folk ihjel. For vi er jo modstandere eller fjender, når det kommer til sådan en konfrontation. Men der er også altid et menneske bag modstanderen, og det er jo præstens fornemmeste opgave også at huske det. Og jeg kan i hvert fald stå inde for, at alle er blevet behandlet ordentligt, værdigt og medmenneskeligt," pointerer Hemmingsen.

Ligesom skibschef Lars Povl Jensen blev orlogspræsten afløst sidst i januar og sejlede hjem med søsterskibet Absalon. Egentlig skulle Operation Meridian være fortsat frem til maj – måske ovenikøbet med udsigt til forlængelse – men sådan kom det ikke til at gå. Den 18. februar besluttede regeringen, at Esbern Snare skulle vende snuden hjemad for at kunne indgå i Danmarks forhøjede beredskab i Østersøen, og dermed var det slut med de lune tropenætter i Guineabugten – i hvert fald i denne ombæring.

"I en ny sikkerhedssituation vil jeg da håbe, vi kunne komme på sådan en opgave igen, fordi jeg virkelig mener, vi har gjort det mere trygt for handelsskibene at sejle på det vestlige Afrika. Og det kan godt være, vi kommer til at lyde lidt selvfede," siger kommandørkaptajnen med et stort grin, "men vi har altså fået ganske mange henvendelser fra søfolk ude på skibene, hvor de siger, de var glade for, at vi var der. Så indtil videre må vi vel bare konstatere, at vores opgave i Guineabugten er "mission accomplished." ■

OVERENSKOMSTSTATUS

Afsluttede forhandlinger

Hovedoverenskomst (område 2): Her afsluttede vi forhandlingerne umiddelbart før sommerferien, og resultatet er stemt hjem med cirka 90 % af de afgivne stemmer. Vi opnåede forbedringer på løn og pension samt en ny ordning med mulighed for efteruddannelse ved opsigelser på grund af nedskæringer. Derudover er der aftalt yderligere tre ugers lønnet forældreorlov, og feriereglerne er blevet tilpasset den nye ferielov.

Esvagt: Vi afsluttede forhandlingerne primo oktober, og afstemningen er afsluttet i uge 42 med 77 % ja-stemmer for forhandlingsresultatet. Vi opnåede stigninger af løn og pension samt en forbedret frihedsoptjening. Forbedringer vedrørende lønnet forældreorlov følger med fra hovedoverenskomsten, ligesom justeringen vedrørende ferierettigheder.

M.H. Simonsen: Forhandlingerne er afsluttet medio november, og overenskomsten er stemt igennem med 100 % "ja" af de afgivne stemmer. Vi har opnået forbedringer på løn (bl.a. udvidelse af lønskalaen) og pension samt en tilpasning af udmønstringsperioden. Forbedringer vedrørende lønnet forældreorlov følger med fra hovedoverenskomsten, ligesom justeringen vedrørende ferierettigheder.

Overenskomst for kommunalt ansatte navigatører: Vi afsluttede forhandlingerne i foråret 2021. Vi opnåede forbedringer på løn og pension, og derudover er navigatørgruppen blevet udskilt fra den tidligere Forhandlingskartellets Fællesoverenskomst til en separat overenskomst. Indholdet af Fællesoverenskomsten er videreført uændret bortset fra de forbedrede løn- og pensionsforhold.

VTS/MAS (staten): Overenskomsten blev forhandlet i foråret 2021, og vi opnåede lønudvikling på niveau med øvrige statsligt ansatte.

Skonnerten Fylla: Forhandlingerne er afsluttet primo december med indgåelse af en ny aftale, hvor lønningerne fremadrettet følger de kommunale regler for skibsførere.

Færgerederierne: Forhandlingerne om hovedoverenskomsterne (DIS + DAS) er afsluttet, og resultatet er sendt til afstemning blandt medlemmerne, hvilket har udløst et resultat på 61 % "ja" og 39 % "nej". Den mest markante ændring af vilkårene er indførelse af årsnorm for både DIS- og DAS-området (DIS-området havde det i forvejen) kombineret med lønstigninger, der også tager højde for netop indførelse af årsnorm. ■

Igangværende forhandlinger

DanPilot: Overenskomstforhandlingerne er oprindeligt afsluttet i november, og den hviletidsaftale, som er en forudsætning for overenskomstens indhold, er godkendt af Søfartsstyrelsen. Overenskomsten har fået mange mindre justeringer, men af mere markante opnåede forbedringer kan især nævnes lønstigninger og bedre beskyttelse ved natlodsninger. Medlemmerne har dog i december 2021 stemt overenskomsten ned (stemmefordeling: ca. 80 % "nej" og 20 % "ja"). Efter fornyede forhandlinger i januar/februar 2022 er også det nye resultat blevet stemt ned (stemmefordeling: ca. 53 % "nej" og 47 % "ja"). Vi har anmodet lodseriet om genoptagelse af forhandlingerne og afventer p.t. deres svar.

Færgerederierne, lokale aftaler: Forhandlinger om de lokale aftaler hos henholdsvis Molslinjen, Scandlines og ForSea er stadig i gang som opfølgning på forhandlingerne om hovedoverenskomsten, men forventes afsluttet inden for en kort tidshorisont.

Hundested/Rørvig: Forhandlingerne om ny overenskomst er afsluttet, og resultatet er på tidspunktet for redaktionens afslutning til afstemning hos medlemmerne.

NCC: Forhandlingerne om ny overenskomst er afsluttet, og resultatet er på tidspunktet for redaktionens afslutning til afstemning hos medlemmerne.

Skoleskibet Danmark: Forhandlingerne er i gang, og på tidspunktet for redaktionens afslutning afventer vi indkaldelse til yderligere forhandlinger. Overenskomsten er ikke blevet fornyet siden 2008, og vi har foreslået gennemgribende ændringer af lønstrukturen.

Copenhagen Malmö Port: Forhandlingerne om ny overenskomst er afsluttet, og resultatet er på tidspunktet for redaktionens afslutning til afstemning hos medlemmerne. ■

Skærpet indsats mod sexchikane

Arbejdsmarkedets parter har indgået en trepartsaftale, som skal sikre en bedre indsats mod sexchikane på arbejdspladserne.

De 17 initiativer i aftalen skal sikre et klarere regelgrundlag i sager om sexchikane og en højere godtgørelse til ofrene. Godtgørelsesniveauet hæves med 33% i grove sager, og samtidig sættes der øget fokus på, at den krænkede også kan søge godtgørelse fra den medarbejder, der har udøvet krænkelsen. Både arbejdsgivernes ansvar og de ansattes pligter bliver tydeligere i lovgivningen, og det tilføjes, at domstolene kan lægge vægt på en troværdig partsforklaring i sager om sexchikane.

Derudover indeholder aftalen en række tiltag, der skal sikre øget fokus og viden, bl.a. i APV-arbejdet og via erfaringsopsamling i Arbejdstilsynet. Der bliver også indført en bedre retsstilling i erhvervsuddannelsesloven for elever og lærlinge, som har været udsat for seksuel chikane. Om de maritime uddannelser bliver inkluderet i disse nye tiltag, vides endnu ikke.

Lederne Søfart glæder sig over den nye aftale, som vi forventer vil fremme dialogen med rederierne om, hvordan vi sikrer et chikanefrit miljø for søfolk.

"Vi ved, at der er store problemer med sexchikane til søs, både fra forskningen og vores egne medlemmer, og det har både enorme omkostninger for dem, der bliver krænket, og er en barriere for at rekruttere flere kvinder til branchen," siger formand for Lederne Søfart, Niels Bergkvist Hansen.

"Derfor er vi glade for, at der nu kommer klarere regler, som sender et tydeligt signal om, at seksuel chikane er absolut uacceptabel både på arbejdspladserne og på uddannelsesinstitutionerne," siger han.

Lederne Søfart opfordrer dog til, at der også bliver indført en bedre retsstilling for elever og lærlinge på de maritime uddannelser.

Trepartsaftalen falder godt i spænd med den diskussion, der fandt sted på Lederne Søfarts nyligt afholdte generalforsamling under workshoppen om ligestilling. Her blev der bl.a. efterlyst et større ledelsesansvar, øget viden og fokus på 'active bystander'-adfærd. Det sidste handler om, at man som medarbejder har pligt til at støtte sine kolleger og gå videre med det, hvis man bliver bekendt med problemer med seksuel chikane, som ikke bliver løst.

"Hvis vi skal komme den usunde kultur til livs, kræver det, at alle tager ansvar, og at lovgivningen bakker op om det. Det er den nye trepartsaftale et godt skridt på vejen hen imod," siger Niels Bergkvist Hansen. ■

Varsling om ledige lejemål

Varsling om ledige boliglejemål til i Navigatørernes Hus, Havnegade 55, København.

I andet kvartal 2022 vil to boliglejemål på ca. 205 m² samt et lejemål på 110 m² være ledige til udlejning i ejendommen Navigatørernes Hus.

Ligeledes forventes de tre nye tagboliger på 5. sal at være klar til udlejning i fjerde kvartal 2022. Disse boliger forventes at blive på henholdsvis ca. 163 m², 131 m² samt 91 m².

Opmærksomheden henledes på, at der er bopælspligt efter gældende lovgivning.

Opmærksomheden henledes på, at det ikke er tilladt at holde hund, kat eller andre dyr i lejemålet.

Udlejning sker ligeledes efter gældende lovgivning.

Såfremt ingen er interesseret, udbydes pågældende lejligheder på det frie boligudlejningsmarked.

Er man interesseret i et af disse boliglejemål med oplysning omkring placering, størrelse, depositum, husleje, aconto varme og antennebidrag, rettes henvendelse til:

CEJ Ejendomsadministration A/S,
kundechef Lene Søgaard Olesen,
lso@cej.dk.
Administrator Lua Palmberg,
lpa@cej.dk. ■

CORONA-STATUS

Forvent færre corona-restriktioner *for søfolk, men fortsat knaster*

Efter to års restriktioner og pres på verdens søfolk kan der endelig være lys forude. Danmark har løftet alle corona-restriktioner, og Statens Seruminstitut (SSI) har forhåbning om gradvist færre restriktioner globalt, men oplevelserne trækker spor blandt søens folk og kan give nye problemer.

AF RASMUS NORD JØRGENSEN | FOTO: SSI og NOS

"Alt andet lige er verden på den rigtige vej. Omikron er stadig farlig, selvom den er mildere, men der er kommet gode behandlinger med antivirale stoffer og antistofsbehandling, f.eks. hvis du er i risikogruppen. Vi kan hurtigt lave en ny vaccine mod en ny variant, og det trækker mod, at verden åbner sig mere. Jeg synes godt, vi kan håbe på færre restriktioner på verdensplan," siger overlæge Troels Lillebæk, der er professor og formand for risikovurderingsgruppen hos SSI vdr. SARS-COV-2-variant (corona).

Han understreger dog, at sygdommen lige nu har medført over seks mio. dødsfald på verdensplan, hvilket gør den til den største infektionsdræber i verden efterfulgt af tuberkulose, og corona er fortsat er et stort problem mange steder i verden.

Ikke alle rederier er lige optimistiske. Bjørn Højgaard, adm. direktør i crew mangement-virksomheden Anglo-Eastern, ser fortsat store problemer med mønstring, især øst for Suez.

"Vi ser desværre, at erfarne søfolk nu tøver med at skrive under på nye kontrakter om at påmønstre vores skibe. De rigtige syndere er de havne og nationer, der gerne vil modtage skibe og gods, men ikke tillader af- og påmønstring," skriver han til Lederne Søfart, men fremhæver også, at chartrerne og rederne også er villige til at flytte last til de steder, selvom medarbejderne – søfolkene – ikke er velkomne.

"Marine HR arbejder på højtryk alle steder, men det er ikke alle, der tager hensyn til vores medarbejdere derude, hvor pengene bliver tjent," siger han.

Pandemien har i mere end to år haft enorm betydning for søfolks arbejdsliv, verdens logistikkæder og den globale økonomi. Fordi den brede befolknings økonomi og hverdag blev påvirket af flaskehalse, førte det til stor fokus på den rolle, skibsfarten spiller for det globale samfund. Desværre er det ikke blevet vekslet til rimelige procedurer for dem, der arbejder til søs, hvis man ser det i forhold til andre sammenlignelige erhverv, som f.eks. lastbilchauffører eller flypersonale.

Restriktionerne har betydet, at besætningsskifte har været gjort meget besværlige, og mange søfolk har overskredet den maksimale udmønstringsperiode – inklusiv danske søfolk. Det skyldes bl.a., at de nationale sundhedsmyndigheder fik autoritet over ind- og udrejse, og de har helt andre målsætninger og fokus end havnestatskontrollerne ifølge International Transport Worker's Federation (ITF).

Konkret har det betydet, at op imod 400.000 søfolk var fanget på deres skibe i slutningen af 2020, selvom deres kontrakt var udløbet, ifølge ITF. Det har dog været knapt så voldsomt for danske søfolk.

"Under pandemien har Søfartsstyrelsen registreret 51 tilfælde, hvor søfarende har overskredet den normalt maksimale udmønstringsperiode på grund af vanskeligheder med besætningsskifte. De 51 søfarende har været beskæftiget på 24 forskellige danske skibe. På nuværende tidspunkt er fem søfarende om bord på danske skibe, hvor deres udmønstringsperiode er overskredet. Der foreligger dog for dem en plan for, at afmønstring kan ske snarest," oplyser Søfartsstyrelsen.

Ifølge ITF er der i 2022 på globalt plan en tendens mod bred vaccination af søfolk og færre overskredne kontrakter, men de statistikker kan også være misvisende, fordi det er de veldrevne rederier og flagstater, der rapporterer tallene.

Samlet set har 63 % af verdens befolkning fået mindst en vaccination i starten af marts. Afrika skiller sig ud med kun knap 20 %, der har fået mindst en vaccination, mens resten af verden ligger på mindst 68 % (Europa), ifølge Our World in Data.

Svær HR-opgave

Under pandemien har det også været en kamp for marine-HR-afdelingerne

i rederierne udføre deres arbejde. De har skullet følge med i regler, der konstant blev ændret, og håndtere en helt ny rejse-virkelighed for at få søfolkene roteret rundt på skibene.

"Det har været en hård kamp. Bare at holde øje med forskellene i reglerne mellem Danmark og Sverige var svært. I 2020 var alle meget forstående, men i 2021 var det tydeligt, at besætningernes temperament var blevet dårligere, og folk var ekstremt trætte," oplyser crewing-afdelingen hos Northern Offshore Services.

I de to seneste år var rederiet nødt til at holde de små besætninger adskilt, og deres medarbejdere, der boede i land, skulle bo isoleret og måtte ikke engang gå ud at handle. Heldigvis har hjemmetests og færre restriktioner gjort det nemmere.

"Det er blevet bedre, og vores ansatte er glade for at kunne bruge deres fritid sammen igen," oplyser rederiet.

Professor og overlæge Troels Lillebæk tror på færre restriktioner i fremtiden.

Stressende situation

De – foreløbigt – to års trængsler er ikke uden følgevirkninger.

"Alle mennesker har brug for forudsigelighed og kontrol, og der kommer corona på tværs," siger Søren Diederichsen, psykolog hos Sea Health & Welfare.

Han nævner f.eks. bare det at komme hjem til tiden som en vigtig faktor. Usikkerheden omkring et udbrud af sygdom-men er en anden faktor, der kan give anledning til stress.

"Søfolk skal for eksempel forholde sig til, hvordan skibet skal yde behandling til mange syge ombord, hvis skibet er langt fra land? Eller hvad sker der, hvis jeg selv bliver syg, mens jeg sidder på et hotel i Brasilien – eller et andet sted langt hjemmefra?" siger han.

Problemet med den slags stress er ifølge Søren Diederichsen, at det kan gøre de udfordringer, der i forvejen er, større. Ledelsen skal derfor være ekstra fokuserede på at balancere arbejdsmængden og trivselsaktiviteter og hjælpe med kommunikationen hjem til familierne.

"Det er vigtigt, at kaptajnen og seniorofficererne kommunikerer og får afstemt med hovedkontoret og får tænkt ind, at besætningen er mere pressede. Måske skal man være lidt mindre ambitiøs. De skal også holde øje med adfærd og humøret. Er folk veludhvilede? Er tonen god eller skinger? Og hvis der er problemer, så tag dem i opløbet," siger Diederichsen. ■

Rederier og kaptajner ***nægter*** *landlov pga. covid-19*

I kølvandet på corona-restriktionerne står kaptajner og deres besætninger overfor et nyt dilemma: Må besætningen komme i land eller ej, selvom det er tilladt?

AF RASMUS NORD JØRGENSEN

På de skibe, hvor arbejdsmiljøet i forvejen ikke er godt, kan fraværet af landlov gøre det endnu værre, påpeger ekspert i arbejdsliv, Signe Tønnesen Bergmann.

Selv i de havne, hvor det er tilladt for søfolk at gå i land, står rederier, kaptajner og besætning over for et svært valg. Skal man prioritere den mentale sundhed, men risikere at få corona ombord? Eller skal man minimere smitterisikoen og blive ombord med risiko for problematisk psykisk arbejdsmiljø – især for medarbejdere på lange udmønstringer?

"Vi havde lov til at gå i land af rederiet, men kaptajnen valgte at nægte besætningen landlov på grund af smittetrykket i landet," siger en dansk navigatør til Lederne Søfart, der ønsker at være anonym for ikke at hænge kaptajnen ud.

"For mig gav kaptajnens ræsonnement god mening. Jeg vil stadig ikke i land på grund af pandemien uanset land eller verdensdel, men vores indiske besætning var meget skuffede, og det gav et par dage med trykket stemning," siger navigatøren.

Lederne Søfart har været i kontakt med flere kaptajner og navigatører, der fortæller forskellige versioner af det samme dilemma afhængig af, hvor de sejler, og hvilket område de arbejder inden for. Nogle rederier har også indført retningslinjer, der foreskriver, at besætningen ikke må gå i land, og har dermed frataget kaptajnen hans ledelsesret – eller fritaget ham for ansvaret – lidt afhængig af, hvilket perspektiv man vælger.

Det kan være et problem for skibet, hvis folk ikke kommer i land.

"Du befinder dig på et meget begrænset areal, og det kan virke som en trykkoger. Ikke at komme af skibet vil alt andet lige have en negativ påvirkning," siger Søren Diederichsen, psykolog hos Sea Health & Welfare.

Ifølge reglerne skal kaptajnen beskytte sin besætning og har autoritet til at beslutte, hvorvidt besætningen kan komme i land. [Se boks]

Ingen enighed

Formand i Lederne Søfart, Niels Bergkvist Hansen, der selv er kaptajn, ville foretrække, at arbejdsgiveren tog ansvaret og havde en klar politik på området. Det er hårdt og potentielt problematisk for kaptajnen at skulle forhindre især udenlandske søfolk på lange udmønstringer i at komme i land.

"Det burde ikke være kaptajnen, der skal træffe det valg. Han skal jo sejle med de her mennesker i lang tid og kunne samarbejde med dem. Omvendt, hvis han giver dem lov til at komme i land, og halvdelen så ligger syge tre-fire dage senere, så står han med ansvaret for et skib, der ikke kan sejle sikkert," siger han.

Lederne Søfart har hørt fra flere kaptajner og navigatører, der alle har stået i dilemmaet. I et tilfælde var det chartreren, der havde regler mod at gå i land. I andre tilfælde var det op til kaptajnen, mens nogle rederier har forbud eller politikker, der f.eks. kræver, at alle ombord er vaccineret, før de kan komme i land.

Der er heller ikke enighed om tilgangen blandt dem, Lederne Søfart er i kontakt med.

"Jeg er den type, der holder meget hårdt på, at vi skal huske at sikre de søfarendes rettigheder, blandt andet til at

HVAD SIGER REGLERNE?

Sømandslovens § 58 om såkaldt landlov siger, at "En søfarende har under skibets ophold i havn eller på sikker ankerplads ret til at gå i land i sin fritid, medmindre det er nødvendigt, at han bliver om bord af hensyn til skibets, de øvrige ombordværendes eller ladningens sikkerhed, udførelse af nødvendigt skibsarbejde eller skibets forestående afrejse eller forhaling."

gå i land. For mig handler det om noget så simpelt som mentalt velbefindende," skriver en dansk kaptajn i offshore-industrien til Lederne Søfart.

"Mit udgangspunkt er, at søfolk også har ret til frihed. Man kan ikke spærre folk inde uden grund og begrænse de fysiske rammer. Desuden er det min holdning, at alle har godt af frisk luft, det er helt sikkert godt for psyken," skriver han, men fremhæver, at søfolkene naturligvis ikke skal have tæt kontakt med ukendte personer i land og følge gældende restriktioner.

Beslutningen om at nægte besætningen at komme i land kan få konsekvenser for arbejdsmiljøet.

"På de skibe, hvor det psykiske arbejdsmiljø allerede fungerer fint, vil det sandsynligvis fortsat fungere fint," siger Signe Tønnesen Bergmann, der er ekspert i arbejdsliv og bl.a. sidder i arbejdsmiljøklagenævnet.

"Men de steder, hvor det ikke fungerer så godt, er der risiko for, at arbejdsmiljøet bliver endnu værre. De har ingen adgang til venner og familie, og der er ingen kammeratskab eller dårlig stemning. I de situationer er det endnu vigtigere at komme i land, at få en pause og få "fyldt på," siger hun.

Det gælder generelt for ledelse, at det altid handler om en kamp om "ledelsesrummet". Kaptajnen får måske sin ledelsesret indskrænket: Det kan være et problem, men det kan også være en hjælp, forklarer hun.

Det bakkes op af Søren Diderichsen.

"Det er vigtigt, at kaptajnen og seniorofficererne har opbakning fra kontoret. De har en stor ledelsesopgave, samtidig med at de selv er mentalt påvirkede," siger han.

På et skib er der i forvejen mindre mulighed for adspredelse, så hvis det heller ikke er muligt at komme i land, bliver det endnu vigtigere at kunne "komme af" med det, man bøvler med.

"Hvis man ikke har muligheden ombord, er søfolkene afhængige af at få støtte fra dem derhjemme," siger han.

Der findes ikke nogen samlet oversigt over rederiernes politik eller adfærd på området, men Lederne Søfart hører gerne fra medlemmer, der oplever et udfordrende arbejdsmiljø pga. af covid-19 eller mangel på landlov. ■

FEM RÅD TIL LEDERNE OMBORD

Hvis besætningen er påvirket af corona-situationen eller ikke må komme i land af den ene eller anden grund, har kaptajnen og de andre officerer en række muligheder for at håndtere det ifølge Signe Tønnesen Bergmann, der er ekspert i arbejdsliv og ledelse og bl.a. sidder i arbejdsmiljøklagenævnet.

Her kan du læse hendes fem råd om ledelse i den situation.

1. Dialog giver mening:
Som kaptajn kan du fremlægge problematikken og invitere til dialog – også selvom det ikke vil ændre din beslutning. Der skal være dialog om, hvorfor det skal være på en bestemt måde, og der skal være åbenhed over for modargumenter.

Det er enormt vigtigt, at medarbejderne forstår, hvorfor du tager de beslutninger. "Mening" er enormt vigtigt i forhold til det psykiske arbejdsmiljø.

2. Kompensation:
Som kaptajn kan du lede opad. Kan besætningen få længere ferie, når de kommer hjem? Kan rederiet give et plaster på såret? Kan man finde nogle fleksible løsninger? Ledelsen og medarbejderne er jo i et byttеforhold – og det er rimeligt, at arbejdsgiveren giver medarbejderne noget tilbage for at opgive noget.

3. Støt op om fællesskabet:
For ledelsen ombord bliver det endnu vigtigere, at der skal ske noget socialt, og at der er fokus på fællesskabet. Men som leder skal du også være opmærksom på, at du ikke kan kompensere fuldt ud.

Derfor bør kaptajnen med besætningen finde ud af: Hvordan kan I hjælpe hinanden, når den her beslutning er truffet, skal vi f.eks. holde en fest?

Lederen skal også være ekstra opmærksom på, at der ofte vil være 1-2 personer, som ikke er en del af fællesskabet – så det er ekstra vigtigt, at lederen har fokus på dem. Lederen må ikke antage noget – at de selv ønsker at være alene – lederen skal derimod være nysgerrig og undersøgende.

4. Brug lederteamet:
Som kaptajn bør du involvere hele dit ledelsesteam.

- Undersøg hvilke forskellige synspunkter, der er på den problemstilling?
- Spørg officererne, hvilke problemer de ser?
- Støt hinanden

5. Engager rederiets ledelse:
Officererne ombord kan prøve at sætte sig i rederiets sted, når de kommunikerer med ledelsen om udfordringerne og få støtte.

Skibets ledere, især kaptajnen, kan prøve at sætte sig i rederiets sted. Typisk vil ledere i første led (i det her tilfælde dem ombord) ofte være vendt imod driften, mens dem i andet led (dem på land i dette tilfælde) har perspektivet udad og opad. De to perspektiver er forskellige, men ingen af dem er forkerte.

I ledelsesteamet kan I overveje, hvordan I kan hjælpe rederiet?

- Find argumenter ud fra, hvordan ledelsen ser problemet – vær modtagerorienteret
- Måske kan I i fælleskab komme frem til en løsning?

Når I kommunikerer med ledelsen, så stå sammen om budskabet – uden at være sure. Vi skal stå sammen om ledelse – om at få det løst i fællesskab.

Danske havne kappes om at være med på Power-to-X-bølgen

Danmarks ambitiøse klimamål om at have reduceret CO2-udledningen med 70 procent i 2030 og være helt klimaneutrale i 2050 kræver en stor indsats – også af danske rederier og havne. Allerede nu er en hel række havne langt fremme med konkrete planer – blandt dem Vordingborg, Hanstholm og Esbjerg

TEKST: PIA ELERS | FOTOS: VORDINGBORG HAVN, HANSTHOLM HAVN OG ESBJERG HAVN.

Verdens største anlæg for produktion af CO2-neutralt brændstof til fly. Europas første CO2-neutrale fiskerihavn. Og verdens største landstrømsanlæg på brint. Barren er sat ualmindelig højt, når det gælder de grønne ambitioner hos danske havnefolk. Og det afspejler blot, at Power-to-X er det nye sort – selvom der på alle måder er tale om grøn energi. Blandt de havne, der vil være med på den nye trend, er Vordingborg Havn, som inden for de seneste år har arbejdet målrettet på at skabe de perfekte rammer for nye innovative virksomheder. Og det har i den grad givet pote, da to meget grønne virksomheder nu har lagt billet ind og vil foretage milliardinvesteringer på Masnedø. Det drejer sig om Arcadia eFuels og Vordingborg Biofuel.

"Vi er da rigtig glade for udsigten til, at vi skal huse verdens største produktion af grønt flybrændstof. Arcadia har længe været på udkig efter et område, hvor der var masser af grøn strøm til rådighed, vand til Power-to-X-processen og så en havn, hvorfra man kan udskibe det færdige produkt – altså flybrændstoffet. Vi opfylder alle tre kriterier, og derfor er Vordingborg og Arcadia et super godt match," siger havnedirektør Jan-Jaap Cramer.

Grøn strøm i overskud

Princippet med Power-to-X er, at man omdanner en slags energi til en anden – eksempelvis brændstof, og at hele processen foregår uden udledning af CO2. Grøn energi er der masser af på det sydlige Sjælland med vindmølleparker i Østersøen og solcelleparker på Lolland-Falster. Faktisk er der et temmelig stort overskud af strøm fra vindmøller og sol i den sydlige del af Danmark.

"Når vi får to virksomheder ind, der har brug for store mængder af grøn strøm, så løser de faktisk et problem for Energinet,

Havnedirektør Jan-Jaap Cramer er rigtig glad for, at Vordingborg Havn skal huse verdens største produktion af grønt flybrændstof.

Vordingborg Havn udvider og bygger først, når der er en business case.

som har ansvaret for at fordele energien fra sol og vind ud til forbrugerne. For der er ret store tab, når man eksempelvis skal transportere el over store strækninger til områder med underskud af grøn strøm. Så forsyningsselskabet er faktisk også ret begejstrede for, at havnen får placeret disse to grønne virksomheder lige præcis her," siger havnedirektøren.

Nu er Vordingborg Havn ikke ligefrem nogen stor havn. Som mange andre kommuner i landet stod de for mange år siden over for valget, om de skulle satse på at udvide havnen eller satse på byudvikling. Kommunalbestyrelsen valgte det sidste, men for cirka 20 år siden besluttede lokalpolitikerne sig for alligevel for at genoplive havnen og lejede sig ind på Masnedø.

"Men vi har jo ikke store økonomiske midler som sådan, så vi udvider og bygger først, når vi har en business case, der hænger sammen med en lejekontrakt til en ny virksomhed … Dem har vi nu to af, som hver især har behov for godt og vel 100.000 kvadratmeter til deres produktionsanlæg. Og arbejdet med at inddæmme området og få de nye havnearealer gjort klar har været godt i gang siden sidste sommer," forklarer Cramer.

Mens Arcadia altså satser på flybrændstof, vil Biofuel lave metanol, som kan bruges i eksempelvis skibsmotorer. Mærsk er allerede i fuld gang med at udvikle design til mere klimavenlige skibe og har meldt ud, at de i 2024 vil være klar til at sætte de første containerskibe med metanolmotorer i søen. Til fremstilling af metanol skal Biofuel bruge rå mængder af halm, og det er der også masser af i området.

Kunder står klar

"Arcadia ved allerede nu, at de kan få deres flybrændstof afsat, for det spiller jo fint ind i regeringens målsætning om, at alle indenrigsfly i 2030 skal flyve klimaneutralt. Så derfor er DCC/ Shell Aviation, som er Danmarks største leverandør af flybrændstof, parat til at aftage hele deres produktion på trods af, at det ventes at blive dyrere end konventionelt brændstof," siger Jan-Jaap Cramer og fortsætter: "Og så er det jo smart, at Arcadia kan få sejlet deres produkt herfra og hele vejen til Prøvestenen, hvorfra det kan blive pumpet videre til Kastrup. Tilsvarende kan Biofuel sejle deres metanol til eksempelvis store fragtskibe ved terminaler i andre danske havne."

MEN – for der er et stort men – nu skal de to virksomheder jo først lige have skrabet penge sammen til de nye produktionsanlæg, inden Vordingborg Havn går videre med anlægsarbejdet. Det er nemlig en bekostelig affære at bygge de to fabrikker – en milliardinvestering – så det er nogle tunge investorer, de to virksomheder skal have fat i.

"Vi tror da på, at det kan lade sig gøre og regner med at have underskrevet kontrakter inden for den næste måneds tid. Og vi er allerede langt, men der er en række betingelser, der skal være på plads, og inden vi går videre med planlægningen, skal der selvfølgelig ligge nogle garantier. Men vi ser da frem til, at Vordingborg kommer til at huse de her to grønne virksomheder," påpeger havnedirektøren, der også lige vil tilføje en ikke uvæsentlig detalje – nemlig at hele projektet ventes at skabe mellem 60 og 100 lokale arbejdspladser.

Grønnere fiskerihavn

I Hanstholm vil de også i gang med at lave grønt brændstof – dog ikke til fly, men til fiskekuttere. Og ligesom i Vordingborg har den nordjyske havn sat sig store mål – nemlig at Hanstholm skal blive Europas første CO_2-neutrale fiskerihavn. Fornylig lykkedes det at finde den industrielle partner, der skal være med til at opfylde havnens grønne ambitioner. Det er den danske virksomhed European Energy, der har specialiseret sig i udvikling af vedvarende energi. Og havnedirektør Nils Skeby er

”Havneloven siger, at hvis det ikke er muligt at leje ud til havnerelaterede aktiviteter, så må vi gerne leje det ud til alternative formål. Og det er på den baggrund, vi nu har fået grønt lys til at opføre et PtX-anlæg – ellers er det faktisk ikke tilladt på en havn.” – *havnedirektør Nils Skeby, Hanstholm Havn*

slet ikke i tvivl om, at det er et rigtig godt match.

”Vi arbejder i fællesskab på at få landet en aftale, og den går ud på, at European Energy lejer et areal på havnen, hvor de kan etablere to Power-to-X-anlæg baseret på strøm fra vind og sol. I første omgang vil de producere metanol, der kan bruges som brændstof i skibsmotorer og desuden også produktion af brint, der udover produktion af metanol også kan bruges i brændselsceller og dermed til fremdrivning af motorer i en helt ren forbrænding,” fortæller havnedirektøren.

For både Vordingborg og Hanstholm gælder det, at de store arealer, der nu er blevet afsat til produktion af grøn energi, har stået ledige i to år. Og her siger havneloven, at hvis det ikke er muligt at leje ud til havnerelaterede aktiviteter, så må man gerne leje arealerne ud til alternative formål. Og det er på den baggrund, begge havne nu har fået grønt lys til at opføre PtX-anlæg – ellers er det faktisk ikke tilladt på en havn.

I første omgang planlægger European Energy at producere 16.000 tons metanol, og det er der rigeligt med vedvarende energi til i regionen. Her kan det lokale energiselskab Thy-Mors Energi komme til at spille en vigtig rolle som leverandør, og det har også sikret sig en brugsretsaftale med Hanstholm Havn om at opføre seks vindmøller på havnens areal. En ansøgning er allerede sendt ind til behandling hos Thisted Kommune, og havnedirektøren regner med, at en behandling af ansøgningen sker inden for de næste par måneder.

”Nu er det jo industripartnerens eget ansvar at skaffe sig den nødvendige grønne energi, men vi vil selvfølgelig gerne hjælpe med at koordinere, så vi kan få PtX-produktionen i gang. European Energy vil hente energi fra en solcellepark ikke langt fra havnen, og de vil også undersøge muligheden for på længere sigt at opføre vindmøller på havnearealet. Så der er masser af planer i støbeskeen,” påpeger Nils Skeby.

Udvikling af metanolmotorer

Men der skal jo også gerne være kunder til al den metanol, der skal produceres på havnen, og her er det oplagt at tænke på de mange fiskekuttere, der lægger vejen forbi. For Hanstholm er Europas største fiskeauktion m.h.t konsumfisk og omsætter for lidt over én milliard kroner om året. Så der kommer mange udenlandske skibe forbi og lander fisk udover de cirka 40 lokale med kendingsbogstaverne HM. Men det kræver jo skibsmotorer, der kan køre på metanol, og dem er der stort set ingen kuttere, der er udstyret med lige nu.

Esbjerg Havn vil skabe verdens første landstrømsanlæg baseret på brint.

Direktør i Esbjerg Havn, Dennis Jul Pedersen, vil skabe verdens første landstrømsanlæg baseret på brint.

"Der er ingen tvivl om, at fiskerne er utroligt interesserede i at komme i gang med den her grønne omstilling, men det kræver, at flere betingelser er opfyldt. For det første skal der være tilstrækkelige mængder metanol til rådighed – ikke bare i Danmark, men over hele Europa. Fiskekutterne er jo nødt til at have et større netværk, hvor de alt afhængig af deres position kan hente deres metanol," forklarer Nils Skeby og fortsætter: "Og for det andet skal fiskerne også have en fornuftig tidshorisont, hvis de skal planlægge at udskifte deres konventionelle skibsmotor til en, der kan køre på metanol. De skifter jo motorer fra tid til anden, så de skal kunne budgettere i god tid. Mit gæt er, at det ligger fire til fem år ud i fremtiden, før man kan forvente, at der er nok metanol til rådighed til, at de kan basere de nye motorer på det."

Adskillige virksomheder er allerede i gang med at udvikle den nye type skibsmotor, heriblandt Randers-firmaet Nordhavn. De har videreudviklet på en Scania-motor og satser i første omgang på, at nogle af landets mindre færger kunne være aftagere. Og hvis vi går lidt op i skala, har Mærsk lavet aftaler med den tyske producent MAN om at levere metanolmotorer til deres nye serie af containerskibe.

"Nogle af de store rederier kunne på den måde også være aftagere til vores metanol, men vores hovedformål med det her er helt klart, at fiskekutterne i vores havn bliver omdannet til at kunne sejle på metanol. Så vi mener det altså alvorligt, når vi siger det højt, at vi går efter at blive Europas første CO2-neutrale fiskerihavn," understreger Hanstholms havnedirektør.

Grøn landstrøm i Esbjerg

Endelig har vi i den anden ende af Jylland Esbjerg Havn, der vil skabe verdens første landstrømsanlæg baseret på brint – altså hvor overskudsenergi fra vindmøller bliver omdannet til brint og lagres, for herefter i en elektrokemisk proces i en brændselscelle at blive omdannet til elektrisk energi, som skibene, der lægger til i Esbjerg havn, kan bruge. De eneste spildprodukter er varme og vand.

"Vi går efter at gøre Esbjerg Havn CO2-neutral, og her er landstrøm fra brændselsceller en vigtig del af projektet. Det kommende landstrømsanlæg vil komme til at bestå af to eller tre containere, som placeres på havnen, og derefter kan skibene så koble sig på anlægget. I forvejen råder Esbjerg over ti andre landstrømsanlæg, men dette her adskiller sig ved at være mobilt og kunne rykkes rundt på havnen efter behov," forklarer Dennis Jul Pedersen og tilføjer, at Esbjerg er en TEN-T havn (Trans-European Transport Network) og derfor underlagt EU's havneforordning.

Det nye regelværk, der indgår i EU's plan for en grøn omstilling, kaldes "Fit-for-55" og foreskriver bl.a., at ruteskibe skal have adgang til grøn landstrøm, når de anløber disse havne.

"Vi har adskillige anløb af rute- og ro/ro-skibe, og for at leve op til vores forpligtelse som TEN-T havn har vi i første omgang prioriteret at kunne levere grøn landstrøm og på længere sigt også alternative grønne brændstoffer som metanol. Men i modsætning til Vordingborg og Hanstholm kommer vi ikke til at have PtX-produktion på selve havnen, for vi skal leve op til havneloven og lejer dermed kun ud til havnerelaterede formål. Vi sørger blot for, at de grønne brændstoffer er til rådighed på havnen," påpeger direktøren.

Esbjerg Byråd besluttede sidste år, at kommunen skal være CO2-neutral i 2030. Esbjerg Havn var ikke længe om at følge trop og udstak en ambitiøs målsætning, nemlig "Getting to Zero".

"Vi skal jo til at rykke, hvis vi skal nå vores mål, og det synes jeg også, vi har en forpligtelse til både over for byen og havnens brugere. Jeg tror ikke, det er urealistisk, at Esbjerg Havn når at blive CO2-neutral inden 2030." ■

> *Vi skal jo til at rykke, hvis vi skal nå vores mål, og det synes jeg også, vi har en forpligtelse til både overfor byen og havnens brugere. Jeg tror ikke, det er urealistisk, at Esbjerg Havn når at blive CO2-neutral inden 2030."*
>
> *– havnedirektør Dennis Jul Pedersen, Esbjerg Havn*

To nye medarbejdere styrker sekretariatet

Lederne Søfart har ansat to nye medarbejdere i sekretariatet for at eksekvere foreningens ambitioner på politik og kommunikation.

Ny kommunikations- og pressechef

Foreningens aktiviteter og politiske holdning skal være synlig for offentligheden og medlemmerne. Samtidigt skal fagbladet Lederne Søfart være et samlende og læseværdigt magasin, hvor medlemmerne får faglig relevant viden, og som kan være dagsordensættende for industrien. Derfor har bestyrelsen samlet ansvaret for fagbladet og resten af foreningens kommunikationsindsats i samme funktion.

Valget som ny chef for området faldt på **Rasmus Nord Jørgensen**, der har over ti års erfaring med maritim kommunikation. Rasmus er uddannet journalist og kommer fra en stilling som kommunikationsdirektør hos rederorganisationen BIMCO. Han har desuden arbejdet med kommunikation og presse hos det, der dengang hed A.P. Møller-Mærsk Gruppen, både med magasin, video, kriser og presse.

"Jeg trives godt med at skulle gentænke og implementere en samlet kommunikationsindsats. Foreningens mål om resultater inden for de ti mærkesager og om at være mere synlig både nationalt og internationalt er lige min boldgade, men kræver skarp prioritering af de ressourcer, Lederne Søfart har til rådighed på den front," siger Rasmus Nord Jørgensen.

"Min første prioritet er at sikre, at foreningens aktiviteter og politik er synlig for medlemmerne, og dermed at vores egne kanaler fungerer," siger han.

Som kommunikationschef har han ansvar for presse, nyheder på hjemmesiden og i nyhedsbrevet, sociale medier og fagbladet.

Ny maritim politisk konsulent

Mai Valentin Nielsen blev ansat som maritim politisk konsulent i Lederne Søfart den 1. februar. Hun skal være med til at styrke foreningens politiske profil udadtil og skabe resultater på vegne af medlemmerne blandt andet ved at omsætte mærkesagerne til politik.

Mais arbejdsopgaver vil bl.a. bestå i at overvåge det politiske landskab i Det Blå Danmark og udvikle Lederne Søfarts politik inden for pirateri, maritime uddannelser, bæredygtig søfart, ligestilling, Arktis og meget andet. Hun vil også understøtte bestyrelsens internationale arbejde og stå for den daglige håndtering af internationale organisationer som fx IFSMA, ITF, EU og IMO.

Med en baggrund fra tre landes diplomatiske repræsentationer i Danmark – Canadas, Storbritanniens og Norges – er Mai godt klædt på til at opbygge og optimere den løbende kontakt til beslutningstagere og embedsfolk på både nationalt og internationalt niveau.

"Jeg har bred erfaring med politikudvikling og diplomatisk arbejde på en række områder. Jeg har arbejdet med Arktis, sikkerhedspolitik og bæredygtighed, som jo også er centrale områder i Lederne Søfarts nye mærkesager," siger Mai Valentin Nielsen.

Nu glæder hun sig til at grave sig dybere ned i søfartsområdet og kombinere sin erfaring med specialviden om den maritime verden for bedst muligt at kunne bidrage til at optimere vilkårene for medlemmerne. ■

TJM Forsikring

Forbrugerrådet Tænk Penge Bedst i test DEC. 2021

Den bedste forsikringspakke til den bedste pris

Indbo-, Hus-, Bil- og Ulykkesforsikring

Til dig, der er medlem af Lederne Søfart

tjm-forsikring.dk/bedstitest-forsikringspakke

Sammenhold betaler sig

Flere CTV'ere under dansk flag på vej til vindmølleparkerne

Esbjerg-rederiet MHO-Co er ved at være klar til at bestille fire nye skibe og dermed sikre fortsat beskæftigelse til de 60 ansatte

TEKST: PIA ELERS | FOTOS: MHO-Co

Den 56-årige navigatør og skibsreder Mik Henriksen har fart over feltet. Han er i fuld gang med at se på tilbud fra værfter i Kina, Singapore, Thailand og Sydafrika. Desuden har han gang i forhandlinger med firmaer, som forhåbentlig kan levere ny grøn teknologi til den næste serie af skibe. Endelig har han denne første dag i marts været meget tidligt oppe for at holde møder i København – blandt andet vedrørende finansiering af nybygningerne.

"Det går faktisk ganske udmærket, for vi har arbejde til alle fem skibe, og behovet bliver bare større og større med alle de vindmølleparker, der er på tegnebrættet i Nordsøen og andre steder. Lige for tiden ligger jeg nærmest vandret for at

få alle de her ting på plads, så vi forhåbentlig kan gå i gang med at få bygget flere nye skibe senere på året," siger Mik Henriksen.

10.000 sømil

Det er nu ellers ikke længe siden, han kunne tage imod de to seneste nybygninger – MHO Asgard og MHO Apollo – to CTV'ere (Crew Transfer Vessels, red.) der blev sejlet hele vejen hjem fra værftet i Kina. Normalt ville rederiet have valgt at få de to fartøjer fragtet til Danmark som projektlast, men det lod sig af forskellige årsager ikke gøre på det tidspunkt. Og hjem skulle de, så derfor blev der sendt folk afsted hjemmefra for at få skibene sejlet til Danmark. En af dem var Allan Ormstrup, der beretter om en lidt alternativ sørejse.

"Det var næsten ligesom at være på langfart igen, når vi skulle hele vejen til Asien for at sejle skibene hjem. Det blev til en sørejse på 10.000 sømil, som de to nye katamaraner faktisk klarede uden de helt store problemer. Det er jo ellers ikke helt uden risiko at foretage sådan en lang sørejse med to helt spritnye skibe, men vi fulgtes ad hele vejen, så vi kunne komme hinanden til undsætning, hvis det skulle vise sig nødvendigt," fortæller skipper Allan Ormstrup.

På grund af corona-restriktioner kunne han og de andre søfolk ikke rejse ind i Kina og tage skibene ud fra værftet i Guangzhou. Derfor blev aftalen, at en kinesisk besætning plus de to rederifolk, der havde ført tilsyn på værftet, skulle tage skibene det første stykke til Batam, hvor de udsendte danske søfolk så tørnede til den 30. juli sidste år. Den kinesiske besætning kunne dog ikke blive sat i land – igen på grund af corona – så de sejlede med til Galla i Sri Lanka, hvor de endelig kunne afmønstre. Herefter fortsatte sørejsen som planlagt op igennem Suez og hele vejen hjem til Esbjerg, hvor de gik ind i havnen den 6. september.

"Det var jo fedt at få dem hjem, og vi havde allerede kontrakt med Ørsted på havmølleparken Hornsea 2, der ligger 55 sømil ud fra den engelske østkyst. Men inden de kunne gå i drift, skulle vi have installeret batteripakkerne. Det er derfor, der står HYBRID på siden af skibene, for vi kører med en kombination af dieselelektrisk og batteridrift," forklarer Mik Henriksen.

Krav om større skibe

Man skal ikke have talt længe med den navigatøruddannede skibsreder for at finde ud af, at han virkelig brænder for at udvikle skibsdesign og få endnu mere grøn teknologi implementeret i skibene. Den tilgang var også medvirkende til, at han overhovedet var i stand til at få kontrakt med Ørsted. Og det var ret vigtigt, for ellers havde han næppe kunne skaffe finansiering til de to første CTV'ere, han fik bygget i Indonesien.

"Siden Ørsted havde vundet den første kontrakt på Hornsea projektet, havde de været på udkig efter nogle større CTV'ere, der mere sikkert kunne transportere folk rundt til vindmøllerne i højere sø. Vores var otte meter længere end standarden og kunne sejle hurtigt og rimeligt komfortabelt, så teknikerne ikke var alt for smadrede, når de skulle i gang med arbejdet derude," forklarer Mik Henriksen og fortsætter: "Og for Ørsted var det også vigtigt at anvende grøn teknologi, så det er derfor, jeg har lagt mig så meget i selen for at udvikle det her hybridsystem. Det har vi gjort sammen med Volvo Penta og Danfoss, og det er et ret unikt system, som vi har patent på indtil udgangen af

MHO Asgaard blev i lighed med sit søsterskib sejlet 10.000 sømil hjem af bl.a. Allan Ormstrup.

> *Jeg har jo selv sejlet i den danske handelsflåde og ligeledes i den hjemlige færgefart og synes, vi har et vist ansvar for at holde gang i fødekæden – ellers har vi jo til sidst ikke nogen danske søfolk tilbage."*

Mik Henriksen er navigatør og nu skibsreder med fokus på grøn teknologi til sine CTV'er.

2024. Det gælder om at smede, mens jernet er varmt, og det er også derfor, det haster med at få sat gang i byggeriet af de næste skibe."

Nu skal der som bekendt søfolk til at sejle skibene, og her er der p.t. tale om en blandet forsamling. Skipperne er som udgangspunkt danske, mens de andre ombord primært kommer fra de baltiske lande. Men det vil der efterhånden blive lavet om på, lover skibsrederen, så der kommer flere danskere ombord på de dansk-flagede skibe.

"Jeg har jo selv sejlet i den danske handelsflåde og ligeledes i den hjemlige færgefart og synes, vi har et vist ansvar for at holde gang i fødekæden – ellers har vi jo til sidst ikke nogen danske søfolk tilbage. Så derfor er det planen, at vi fremover skal til at ansætte flere danske styrmænd og ligeledes tage flere ubefarne skibsassistenter ind," siger Mik Henriksen.

Ny serie af CTV'ere

Men lige nu gælder det altså om at få skrabet penge sammen til de næste skibe, så der er sikret job til flere danske søfolk. Og som han bemærker, er det med at skaffe finansiering et lidt træls og tidskrævende arbejde, fordi man nærmest skal starte forfra hver gang. Derfor satser han på denne gang at få grønt lys for en hel serie af CTV'ere – helst seks eller otte.

"Det lyder måske temmelig ambitiøst, men jeg glæder mig altså til at få alt det med lånene på plads, så jeg kan fokusere på det, jeg er allermest optaget af – nemlig at udvikle skibsdesign, så vi kan få indarbejdet endnu mere grøn teknologi. Det er også vigtigt for branchen i det hele taget at have en grøn profil, så på den måde er vi et rigtig godt match for energiselskaber som Ørsted og Vattenfall og ser frem til at arbejde sammen med dem mange år fremover," lyder det håbefuldt fra den entreprenante navigatør.

Hornsea 2 er tæt på at være færdig og dermed klar til at levere strøm til over 1,3 millioner husstande. I den forbindelse kan MHO-Co glæde sig over, at de også har kontrakt med Ørsted i projektets næste fase, den såkaldte O&M (Operation and Maintenance) – altså drift og vedligeholdelse, hvor der fortsat skal fragtes teknikere frem og tilbage til de 165 vindmøller.

"Der er endnu flere vindmølleparker på tegnebrættet, så derfor kan det kun gå for langsomt med at få sat den næste serie af CTV'ere i søen. Vi er som nævnt ret langt i forhandlingerne, så jeg tror, vi er klar til at gå i gang inden for de næste tre til fire måneder. Og hvis andre går med planer om at blive selvstændige, vil jeg gerne fremhæve Vækstfonden, der har været en fantastisk sparringspartner for os. For selvom du måske har verdens bedste forretningsidé, så skal meget falde på plads, før den kan komme ud over rampen og blive realiseret," påpeger Mik Henriksen og tilføjer: "Hvis jeg selv skal sige det, synes jeg da også, det er meget godt gået, at vi fra at være et par gutter med en god idé i 2015 i dag er et solidt foretagende med 60 ansatte – otte på kontoret og 52 i flåden." ■

De 165 møller på Hornsea 2 kommer til at kræve konstant vedligehold.

CTV-skipper nyder godt af solid erfaring fra *coastersejlads*

Allan Ormstrup er godt tilfreds med at være på fast rederikontrakt efter næsten 40 år som freelance sømand

TEKST: PIA ELERS
FOTOS: ALLAN ORMSTRUP OG MHO-Co

Det er søndag, og det rusker og regner. Det 35 meter lange crew transfer vessel (CTV) MHO Apollo er gået i havn for dårligt vejr og ligger nu stand-by i Grimsby. I ugens løb har opgaverne vekslet mellem at være afløser for et vagtskib, der skulle have skiftet besætning, og have sejlet containere ud til til OSS'en – den enhed hvor strømmen samles fra vindmøllerne. Skipper Allan Ormstrup har lige kigget på vejrmeldingen og tror, de kommer til at blive liggende et par dage, så derfor er det oplagt at få provianteret, mens de ligger tæt på et par supermarkeder.

"Vi har ingen kok ombord, så det med at lave mad skiftes vi til. Som regel er det faktisk mig, der står for kokkeriet, for så er jeg sikker på, vi får noget ordentligt at spise. Jeg insisterer for eksempel på, at vi skal have salat hver dag, mens nogle af de andre ombord er mere optaget af, at vi får varm mad tre gange om dagen. Så vi er ikke altid helt enige om kostplanen, men i det store hele får vi rigtig god

mad ombord, og skibsreder Mik er i hvert fald ikke fedtet," lyder det anerkendende fra Allan Ormstrup, der har været i rederiet i knap tre år.

Get Up Safe

Egentlig er hovedopgaven for en CTV'er som Apollo at fragte teknikere rundt til de forskellige møller, som der er 165 af på Hornsea 2. Normalt foregår det ved, at fartøjet lægger sig med snuden ind mod vindmøllen og skubber på, således at teknikeren stående på dækket kan gribe fat i en fastmonteret lejder og derefter kravle mellem 10 og 20 meter op til selve vindmølleplateauet. Det kan imidlertid være et risikabelt foretagende, når der er bare en anelse søgang, der får CTV'en til at vippe kraftigt op og ned. Derfor har Ørsted sammen med det skotske firma Pict Offshore udviklet et mere sikkert system kaldet GUS – det står for Get Up Safe.

"Det går ud på, at der er en kran oppe på vindmøllen, som firer en krog af, og som vi fjernstyrer hernede fra skibet. Kranen er laserguidet, og når krogen er cirka to meter over dækket, så begynder den at følge skibets bevægelser. Så står der en tekniker iført safety harness (sikkerhedssele) klar på dækket, og så snart han har hooket sig på krogen, så kører vi ham op på vindmøllens platform – stille og roligt. Dermed undgår man det farlige moment, det uvægerligt er, når man står på et dæk i voldsom bevægelse og skal gribe fat i en lejder og kravle opad.

"Det er selvfølgelig fint, at Ørsted prioriteter sikkerhed så højt, som de gør, men lige p.t. venter vi på noget ny software, der skal installeres på de enkelte kraner. Først når det er sket, vil de engelske myndigheder udstede nye certifikater, og så kan vi begynde at bruge GUS-systemet igen. Så indtil vi kan genoptage den del af vores arbejde, så er det SOV'erne (Service Offshore Vessel), der klarer transport af teknikere. De har nemlig udstyret med en såkaldt ample man – en gyrostabiliseret gangvej, som gør det muligt for dem at bringe folk sikkert. Men vi har altså mange andre opgaver at tage os af, så vi har i hvert fald nok at bestille herude," forsikrer Allan Ormstrup.

Allan Ormstrup er nu i gang med sin fjerde søfartsbog.

Tre søfartsbøger

Den 58-årige sætteskipper har en lang og mangeartet maritim karriere bag sig. Faktisk har han haft så mange forskellige hyrer, at der skal hele tre søfartsbøger til at rumme dem alle sammen. Dem bladrer han nu igennem, så han kan berette om de mange forskellige sørejser, han har været på, siden han i 1983 efter Kogtved Søfartsskole fik sin første hyre som dæksdreng hos Nielsen & Bresling.

"Jeg har for det meste holdt mig til coasterfarten, men har da været vidt omkring på alle de syv have. En af de rigtig store oplevelser var, da jeg blev jungmand på Nella Dan, der sejlede på Antarktis. Det var et fantastisk skib at være på, så de fleste havde heller ikke travlt med at komme hjem, og jeg blev der også selv i ti måneder. Jeg har dog også sejlet med de store Mærsk containerskibe og for den sags skyld også de hjemlige færger og en tomastet skonnert, så der er ikke mange skibstyper, jeg ikke har prøvet," konstaterer han.

Men som det ofte går med søens folk, stopper de med at sejle, når de finder en pige i land. Sådan gik det også for Ormstrup, så derfor arbejdede han i en periode som maler i Ebeltoft, og i 1988 tog han en seriøs beslutning og startede på uddannelsen som fiskeribetjent.

"Dengang brugte man primært fiskere i den funktion, men det var ikke specielt effektivt, da de som fiskeribetjente selvfølgelig ikke var ret vilde med at knalde tidligere kolleger. Ministeriet ville gerne have søfolk ind på uddannelsen, så det brugte jeg 32 måneder på og havde da også et udmærket job der et par år. Men altså – på et tidspunkt blev jeg sat til at dobbelttjekke regnskaber fra fiskerne for at afsløre eventuel skattesvindel. Det var ærlig talt ikke lige den slags kontorarbejde, jeg havde drømt om, så jeg måtte til søs igen," fortæller han.

Men nu skulle det være slut med at sejle som skibsassistent, så derfor startede han i 1993 på Fanø Navigationsskole og blev sætteskipper. I mellemtiden havde han bosat sig i Marstal, fået kæreste og tre børn. Derefter gik det igen slag i slag med job på forskellige coastere og afløserjob på Søby-Fåborg færgen, indtil han i 2002 tog turen til Esbjerg og mønstrede et af Esvagts skibe.

"Det var mit første job i Nordsøen, hvor opgaven var at fungere som vagtskib ved de forskellige borerigs. Der var jeg 1. styrmand, og vi kørte med 3-skiftet vagt, så intet at klage over der, men i det lange løb var det simpelt hen for kedeligt, så jeg måtte videre og tog et par år som færgeskipper hjemme på Ærø. Men jeg gad heller ikke sejle færger resten af mit liv, så derfor sagde jeg op igen og kom i stedet ind i vindmøllebranchen," beretter han og tilføjer, at der har han sådan set været siden – sådan lidt on and off, for der var lige lidt andre jobs indimellem, for eksempel når han skulle sejle nybygninger hjem fra fjerne egne af kloden.

Wake-up call

I de første år i vindmøllebranchen sejlede han primært for engelske rederier, og det passede ham meget godt, for der kunne man selv bestemme farten i forhold til, hvor længe man kunne tænke sig at være ude – om det var fire uger eller seks uger. Og så var lønnen på de engelske skibe også bedre end på de tilsvarende danske. Men det har også en pris at være freelance styrmand.

"Vi får jo ikke hyre de uger, vi er væk fra skibet, det må vi selv klare. Og da jeg i slutningen af 2018 fik konstateret lymfekræft og måtte seks måneder i kemo, skal jeg love for, det gik op for mig, at når man sejler for udenlandske rederier, så er man ikke socialt sikret i Danmark, som man jo ellers typisk er, når man sejler i et dansk rederi. Dengang kunne jeg ikke få en krone nogen som helst steder fra, så der var jeg lidt på røven. Derfor tænkte jeg, at hvis det her skulle ske igen, så ville jeg sikre mig noget back-up, og derfor var jeg godt tilfreds, da Mik (Henriksen) ringede og sagde, at de godt kunne bruge mig som skipper.

Allan Ormstrup er tæt på at kunne slå sin egen rekord ved at have været i det samme rederi i over tre år.

"Da jeg i slutningen af 2018 fik konstateret lymfekræft og måtte seks måneder i kemo, skal jeg love for, det gik op for mig, at når man sejler for udenlandske rederier, så er man ikke socialt sikret i Danmark, som man jo ellers typisk er, når man sejler i et dansk rederi.

I april 2019 startede han som skipper på MHO Esbjerg, og lige nu sidder den erfarne navigatør altså om bord på rederiets nyeste CTV'er i Grimsby og gør sig klar til at gå i land sammen med de to matroser for at handle ind. Det er skipper selv, der står for menuen denne søndag aften – laks med råstegte kartofler, salat og flutes. Men som han skynder sig at sige, at det bestemt ikke er hver aften, der er tid til at lave den slags mad. Når de er ude på opgave med transport af mandskab eller materiel, så bliver det noget med at proppe en færdigret i mikroovnen og få spist i en fart.

Personlig rekord

Foruden skipperen består besætningen af to styrmænd, en maskinmand og to matroser. De er typisk ude fire uger ad gangen og så fire hjemme. De danske søfolk er på rederikontrakt, mens udlændingene er projektansat og kun får løn for de perioder, de er ombord.

"I det store og hele er det okay at sejle med de her CTVere, og jeg har ovenikøbet været så heldig at få lov til at sejle med nybygningerne. Selvom jeg har passeret de 58 og dermed ikke er helt ung længere, synes jeg stadig, det er rasende interessant at lære noget nyt – ikke mindst når det handler om den her nye grønne teknologi. Og jeg ser da frem til, at vi inden så længe får installeret brændselsceller ombord på Apollo, så vi bliver i stand til at lave en totalt ren forbrænding," forklarer Allan Ormstrup, der i øvrigt er tæt på at kunne slå sin egen rekord ved at have været i det samme rederi i over tre år.

Her må vi lige have skibsrederen ind over, for han kan fortælle, at skipper Allan faktisk ringede til ham og sagde op efter allerede et år, for "det hele var noget lort". Men som Mik Henriksen fortæller:

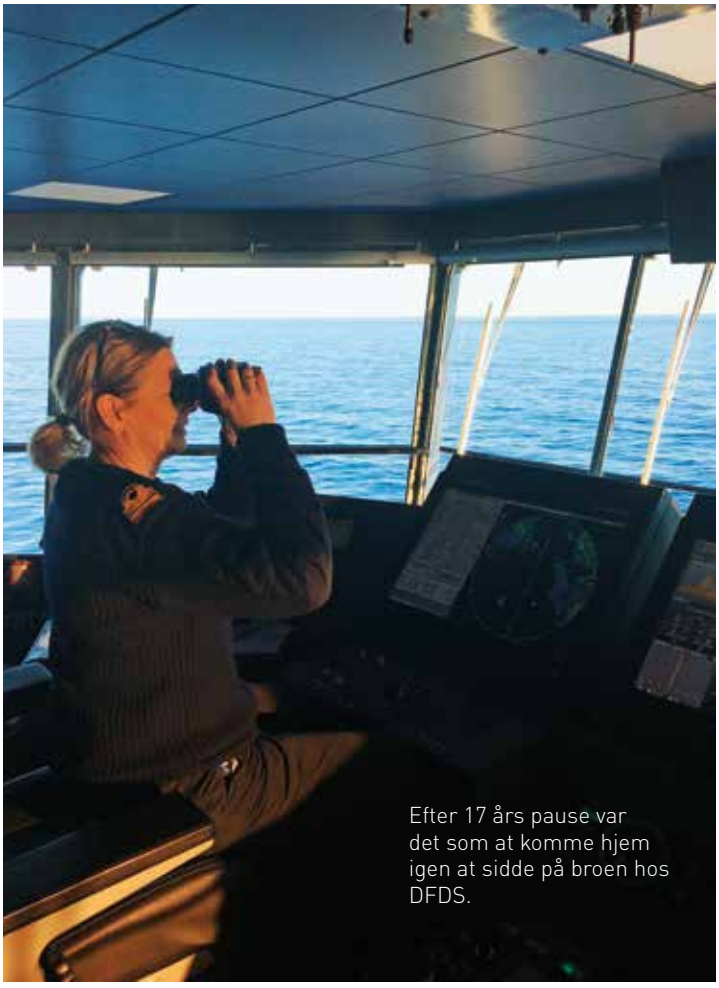
"Så måtte jeg sige til Allan: 'Hør lige her, hvad med at prøve noget nyt'. Derefter lød han jo noget desorienteret i den anden ende af røret. Og så sagde jeg til ham: 'Jo – hvad med at prøve at blive i et rederi mere end et års tid – det vil da være noget nyt, ikke?' Kan ikke lige huske, hvad han svarede, men vi må da bare konstatere, at han er her endnu," siger Henriksen med et af sine karakteristiske store grin og tilføjer:

"Et eller andet sted forstår jeg ham såmænd godt. Jeg har da også selv været lidt af en sprællemand og prøvet virkelig mange ting udover gængse hyrer – lige fra at importere speedbåde fra USA og trække rundt med tunbassiner i Middelhavet. Men nu har jeg fundet den rette hylde som selvstændig erhvervsdrivende med eget rederi, og det gør mig glad." ■

Sej søkvinde og mor til tre sejler stadig

Lena Brandt er en af de få kvindelige navigatører, der gik i land for at stifte familie, men nu sejler igen. Selv kalder hun de mellemliggende 17 år for "en ret lang kaffepause"

TEKST: PIA ELERS | FOTOS: LENA BRANDT



Efter 17 års pause var det som at komme hjem igen at sidde på broen hos DFDS.

Den 50-årige navigatør er lige kommet hjem fra en travl 14 dages udmønstring på DFDS passagerskibet, Pearl Seaways. Med titlen project manager and deck officer har hun to kasketter på, når hun er afsted. Dels står hun for rederiets deltagelse i EU-projektet Lash Fire, der handler om øget brandsikkerhed om bord på ro-ro og ro-pax skibe. Dels er hun fast afløser som styrmand på passagerskibet, der sejler i rutefart mellem København, Frederikshavn og Oslo. Hvordan hun er havnet i den stilling, det vender vi tilbage til. Først vil vi gerne vide, hvorfor hun overhovedet valgte at stå til søs. Det var absolut heller ikke meningen, betror hun os, for hendes store drøm var at blive politibetjent. Der var bare den hage ved det, at man skulle være 21 år for at søge ind på politiskolen, og hun var kun lige fyldt 19 og brugte ventetiden til at samle points ved at arbejde som guide i Spanien og på hotel i Norge.

"Men så var det, min mor havde set en annonce i avisen, hvor Mærsk søgte aspiranter, og det, mente hun bestemt, kunne være noget for mig. Det synes jeg overhovedet ikke, for jeg skulle jo være politibetjent. Så satte hun trumf på og sagde, at det nok snarere var, fordi jeg ikke turde gå til optagelsesprøve. Og hvis der er noget, man ikke gider høre på, så er det, når ens mor siger den slags. Så i ren og skær trods søgte jeg ind, blev optaget og startede på Kogtved i 1991," fortæller Lena Brandt og tilføjer, at det har hun så aldrig fortrudt. "Så snart jeg havde været ude på min første tur, havde set de store oceaner og fornemmet hvilke eventyr, der ventede forude, så skulle jeg da ikke længere ind til politiet. Og som bonus fik jeg en kæreste på Kogtved, Stephan, og vi har holdt sammen lige siden."

Otte år i handelsflåden

Efter deres aspiranttid hos hhv. J. Lauritzen og Mærsk valgte de begge at gå på navigationsskole på Fanø. Her blev de færdige som navigatører i 1995, købte hus på Tåsinge og fik begge hyre i Mærsk. Han i Mærsk Supply, hun i Mærsk Line, hvor hun sejlede container, gas og tankskibe. De sidste to år i rederiet fik hun tilbudt tjansen som CTO, kadetofficer og var med til at starte de nye kadetskibe op. Det var skibe bygget på

” Så snart jeg havde været ude på min første tur, havde set de store oceaner og fornemmet hvilke eventyr, der ventede forude, så skulle jeg da ikke længere ind til politiet.

”

Lindøværftet, der havde plads til ti elever ombord. Hendes opgave som CTO/overstyrmand var at tilrettelægge undervisningen for kadetterne og sikre, at de kom alt igennem i deres praktikperioder.

”Det var et job, jeg var ualmindelig glad for – i det hele taget fine forhold i Mærsk. Men da jeg havde rundet de 30 år, kom vi til at snakke om, at vi måske skulle til at tænke på børn. Derfor stoppede jeg med at sejle i 2003, og så fik vi ellers Karoline i 2004 og Christian i 2005. Og så tænkte jeg: Det var det – jeg må se at komme i gang igen,” fortæller hun.

Men så kom hendes mand Stephan en dag hjem og sagde, at han var blevet tilbudt en plads på Mærsk’s skræddersyede lederuddannelse, Maestro. Det indebar, at de i første omgang skulle flytte til England. Og så rykkede den lille familie teltpælene op og tilbragte de næste to år i London. Herefter var det meningen, at de skulle tilbage til Tåsinge, men kom Mærsk med endnu et godt tilbud til manden – denne gang på rederiets kontor i Cape Town i Sydafrika.

”Jeg var sådan lidt – nå ja – vores container er jo alligevel pakket. Og med to små børn på hhv. to og tre år skulle jeg jo heller ikke ud at sejle lige med det samme, så jeg tænkte: Okay – det gør vi – afsted på nye eventyr. Under opholdet i England havde jeg haft virkelig svært ved at affinde mig med titlen som hjemmegående husmor. Det tog mig flere år at finde mig til rette med det og at sige det højt. Men nu havde jeg fået lært, at det faktisk er okay at sige, at man går hjemme og

Lena Brandt fik syn for sagen på et kursus i Gijon i Spanien, der bød på slukning af brand i elbiler.

passer børn, så lad os da bare fortsætte," fortæller Lena Brandt.

13 år i udlandet

Det blev til over fem år i Sydafrika, hvor de fik deres tredje barn, Philip. De var rigtig glade for at bo i det sydlige Afrika og kunne godt have fundet på at bosætte sig der permanent, hvis ikke det havde været for den omfattende kriminalitet, der stadig gennemsyrer det ellers så smukke land. Næste stop blev Indien, hvor de tilbragte fire år, inden turen gik videre østover til Singapore i 2017.

"Det var godt at komme til en noget mere civiliseret by, hvor man ikke behøvede at være bange for, at børnene skulle komme noget til. De kunne i langt højere grad klare sig selv med transport, tage i skole og besøge venner. Og så var det, jeg sagde til mig selv: 'Nu skal jeg bare i gang med noget – ellers bliver jeg sindssyg'. Jeg var så klar og så sulten efter at komme tilbage på arbejdsmarkedet. Og det lykkedes mig at finde et fint job som storage coordinator hos Sealand Asia, hvor jeg bl.a. fik til opgave at være med til opsætning og coding af et nyt lasteprogram, som rederiet havde valgt at skifte til," forklarer Lena Brandt.

Efter 13 år i udlandet begyndte det maritime ægtepar at tale om, at det nok snart var tiden at vende snuden hjemad. Der var en familie, de gerne ville se mere til derhjemme, og så ville de også gerne give deres tre børn en lidt større tilknytning til Danmark og noget dansk kultur. Så næste stop blev Birkerød nord for København.

"Efter alle de år var Stephan og jeg faktisk blevet mætte af at bo i udlandet. Det havde været et fantastisk eventyr, men nu da vi havde besluttet os for at vende hjem til Danmark, kunne det ikke gå hurtigt nok. Altså bortset fra at børnene ikke syntes, det var et hit at skulle forlade Singapore. Men ellers havde vi aftalt, at jeg skulle blive hjemme de første seks måneder for at få børnene kørt ind i skole og de almindelige daglige rutiner," forklarer Lena Brandt.

Efter hjemkomsten var det blevet meget tydeligt, at der var stor forskel på livet som medfølgende hustru i udlandet og så den nye tilværelse i Danmark. Som expat rundt omkring i verden var der altid var mange andre hjemmegående kvinder, man kunne møde og hygge sig med. Men det stod i skarp kontrast til en dansk dagligdag, hvor stort alle mennesker går på arbejde og har en fuldt besat kalender.

"Så sad jeg bare der, og det var ikke til at holde ud. Jeg måtte ud at finde noget arbejde, men tænkte, at jeg efter at have været væk fra arbejdsmarkedet i så mange år nok ikke kunne bruges til noget mere. Alligevel vovede jeg pelsen og søgte tre maritime stillinger – hos Bureau Veritas, Søfartsstyrelsen og VTS – trafikovervågningen i Storebælt. Jeg blev til min store overraskelse kaldt til samtale alle tre steder og fik da også samme dag tilbudt et barselsvikariat nede på VTS. Lige inden jeg skulle til at sige ja tak til det, blev jeg kontaktet af DFDS, der havde hørt om en "gammel styrmand", der var kommet hjem fra udlandet og søgte job," beretter hun.

Atter til søs

DFDS stod netop på det tidspunkt og havde brug for en erfaren navigatør, der kunne stå i spidsen for et nyt EU-støttet projekt, rederiet havde involveret sig i, nemlig Lash Fire. Baggrunden var, at der gennem de sidste 10-15 år havde været temmelig mange brande på ro-ro skibe, og projektets formål var at gå ind og undersøge årsagerne og finde løsninger, så man på den måde kunne forbedre brandsikkerheden ombord og dermed begrænse tab af både menneskeliv og materiel. DFDS var gået ind i dette projekt sammen med 25 andre forsknings- og industrivirksomheder, og nu stod de akut og manglede en projektleder.

"Jeg synes, det lød vildt spændende, men måtte jo også fortælle dem, at jeg faktisk netop havde fået tilbudt en anden stilling. Og det var så her, de spillede trumfkortet ud ved at sige: 'Jo, men vi kan faktisk også tilbyde dig, at du kan få dine skibsførerpapirer tilbage, så du kan komme ud at sejle igen på vores skibe.' Det kunne jeg simpelt hen ikke sige nej til, det var jo en fantastisk chance at få. Jeg havde aldrig i min vildeste fantasi forestillet mig, at jeg skulle komme til at sejle igen, men sådan blev det," fortæller Lena Brandt med stor begejstring i stemmen.

Hun startede på sit nye job hos DFDS februar 2020, hvor hendes opgaver i første ombæring var at afdække alle aspekter omkring skibenes brandsikkerhed. Hvordan foregår brandøvelserne, hvordan fungerer brandudstyret, hvor godt er folk

> *I dag kan jeg bare glæde mig over at have fået det bedste af begge verdener – at jeg både kan varetage rederiets interesse i brandprojektet og samtidig have generhvervet mine papirer, så jeg nu er tilbage på broen som styrmand."*

uddannet til brandbekæmpelse, hvad er de største udfordringer, og hvor kan man sætte ind med forbedringer. Da de nåede hen omkring maj måned, blev hun ringet op fra personaleafdelingen, der oplyste, at de stod og manglede en styrmand, og at de nok skulle sørge for, at hun kom på alle de relevante kurser, så hun kunne generhverve sine papirer som skibsfører.

"De holdt altså, hvad de havde lovet. I de foregående måneder, hvor jeg primært havde arbejdet med brandprojektet, havde jeg også været rundt på de forskellige skibe og suget til mig. Da jeg første gang er kommet ombord på Magnolia og går op og åbner døren ind til broen, da er det ligesom at komme hjem igen. At komme hjem til ens mor, hvor hun har lavet ens livret, og der bare dufter dejligt, og det hele er varmt og trygt. Det var samme fornemmelse at komme ind der og stå på broen igen – med en klar følelse af, at det er her, jeg hører hjemme," fortæller Lena, der efter at have klaret alle kurserne i løbet af sommerferien kunne mønstre som styrmand i august 2020.

Hendes arbejdstid er delt så nogenlunde lige over, så hun bruger den ene halvdel af tiden som styrmand og den anden halvdel på brandprojektet. Normalt er en tørn 14 dage, men som hun siger, kan det ikke altid gå lige op, for der kommer mange gæster fra Lash Fire på besøg for at deltage i diverse brandrelaterede projekter. Og det har grebet om sig det seneste halve år, hvor DFDS sammen med andre danske færgerederier og DBI (Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut) er blevet involveret i projektet ELBAS. Det handler om de stigende problemer med elbiler på færgerne, og hvad man stiller op med dem i tilfælde af brand. Ikke fordi elbiler bryder lettere i brand, men når det sker, kan man ikke lige slukke branden, fordi batteriet bliver ved med at generere energi og oxygen. For et par måneder siden kunne man se, hvor galt det kunne gå, da fragtskibet Felicity Ace brød i brand midt ude på Atlanterhavet med knap 4000 biler ombord. Besætningen måtte hurtigt kapitulere og blev evakueret, mens det brændende skib herefter drev rundt i flere uger, inden det sank d. 1. marts. Den hændelse sætter bare en tyk streg under, hvor vigtigt det er for store færgerederier som DFDS at blive rustet til at undgå lignende katastrofer.

Da Lederne Søfart interviewede Lena Brandt, var hun netop kommet hjem fra Pearl Seaways, hvor den både havde stået på brandøvelse og test af et nyt slukningsudstyr samt besøg af Søfartsstyrelsen, der i forbindelse med det halvårlige syn havde fokus på netop brand i elbiler. Få dage efter var hun afsted igen – denne gang gik turen til Gijon i Spanien, hvor et to-dages kursus bød på brand i tre elbiler:

"Det har været helt utroligt lærerigt selv at være vidne til, hvor voldsomt den slags bilbrande kan udvikle sig. Og mens bilerne stod i flammer, fik vi mulighed for at afprøve forskellige typer udstyr for at få branden slukket. Det var noget af en øjenåbner, og al den viden ser jeg frem til at bringe videre ud i vores skibe," beretter Lena Brandt og filosoferer et øjeblik over, hvor vildt det egentlig er, at hun efter alle de år er tilbage i det martime miljø.

"Ja – 17 år skulle der altså gå, fra jeg stoppede som styrmand i Mærsk i 2003, og til jeg tørnede til som navigatør hos DFDS for snart to år siden. En meget lang kaffepause, som jeg plejer at sige. Men jeg føler mig da utroligt heldig, at rederiet troede på mig og mente, jeg havde de kvaliteter, der skulle til. Og i dag kan jeg bare glæde mig over at have fået det bedste af begge verdener – at jeg både kan varetage rederiets interesse i brandprojektet og samtidig have generhvervet mine papirer, så jeg nu igen kan sejle som styrmand." ■

BØJER MED STRØM TIL SKIBE HAR BREDT POTENTIALE

Maersk Supply Service har lanceret et nyt firma, der skal producere bøjer, som kan levere strøm direkte til skibene fra nærliggende vindmøller eller landstrøm. Pilotprojektet hedder Stillstrom og kan betyde flere forskellige forandringer for søfolkene, der skal bruge løsningen.

TEKST: RASMUS NORD JØRGENSEN
FOTO: MAERSK SUPPLY SERVICE

"Det her produkt er til hele den maritime verden. Den første løsning, vi arbejder på, vil være med svagstrøm, men vi kan se i markedet, at der allerede er efterspørgsel på medium- og stærkstrøm til f.eks. store skibe eller skibe med en batteripakke," siger Sebastian Klasterer Toft, der er ansvarlig for den kommercielle udvikling af projektet.

Pilotprojektet skal give nok strøm til at dække offshore-skibenes "hotel load", altså strømbehovet til f.eks. lys og kabys, mens motorerne er stoppede.

Visionen er at fjerne 5,5 millioner tons CO_2 inden for de første fem år af, at det bliver en kommerciel løsning og samtidigt skære i udledningen af svovlpartikler.

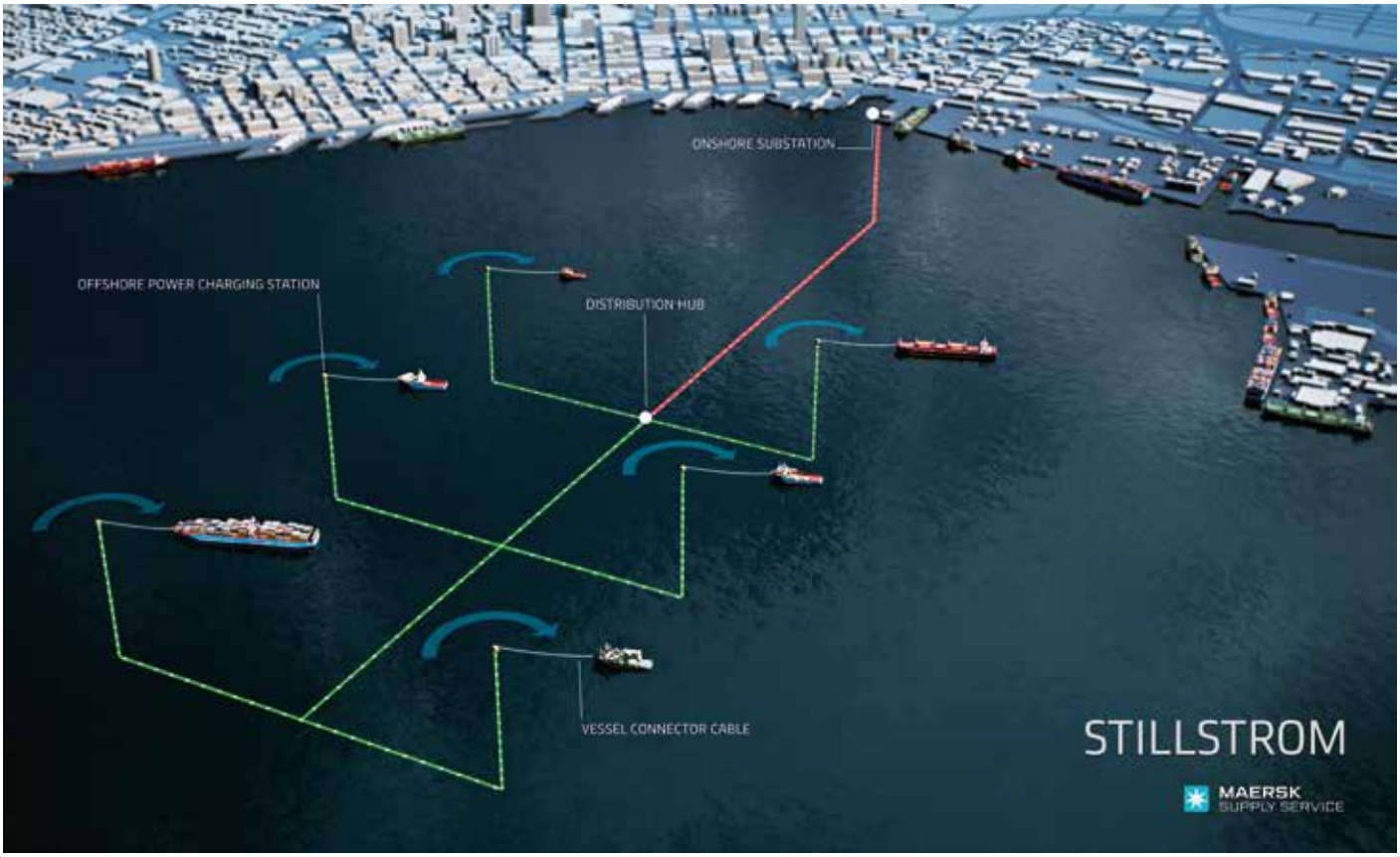
Rent praktisk er konceptet, at et skib bliver koblet til bøjen, der er forankret på havbunden – stærkt nok til at modstå en 100-års storm. Bøjen er direkte koblet op til strømmen fra en vindmølle i nærheden, og fra bøjen er der et kabel til skibet.

"Bøjen har en 'mooring line', som skal fanges og hales ind på skibet og låses fast, så strømkablet kan blive forbundet til hovedtavlen," forklarer han.

Bedre arbejdsmiljø

Systemet giver en hel række fordele for besætningen, men hvis skibene begynder at tage stærkere strøm ombord, kan det give et behov for yderligere uddannelse og træning.

"Ud over, at det er godt for miljøet med reduktioner i CO_2 og partikeludled-



Konceptet vil først blive testet ved vindmøller, men målet er, at det også bruges ved havne.

Visionen er at fjerne 5,5 millioner tons CO2 inden for de første fem år af, at det bliver en kommerciel løsning."

ninger, så fjerner du jo vibrationer og støj fra skibet og forbedrer dermed arbejdsmiljøet. Vi har også bemærket i vores arbejde, at mange af vores søfolk går meget op i at passe på havmiljøet, og en af de afledte effekter er, at du slipper for at kaste et anker ned og forstyrre havbunden, hver gang du skal ligge stille," siger han.

Skibet vil kunne bevæge sig 360 grader rundt om bøjen, og det vil være den sikreste løsning for et skib til havs. Besætningen vil kunne starte motorerne op i ro og mag, hvis det bliver nødvendigt, og det er muligt at lave en nødfrakobling, forklarer Toft.

Langt forløb

Det er dog ikke lige om hjørnet.

Holdet bag projektet har arbejdet siden 2019 på at løfte det fra idé til koncept. I løbet af 2022 vil den første bøje blive installeret, og selskabet skal finde ud af, om der er et marked for produktet.

"Vi skal stadig ud og bevise projektet," siger Sebastian Klasterer Toft.

Maersk Supply Service ejer rettighederne til bøjen, men Ørsted har valgt at frigive teknologien til opkoblingen mellem bøjen og vindmøllerne. Det vil betyde, at konceptet kan blive spredt bredere og få flere brugere.

Hvis det lykkes, vil skibe uden for offshore-industrien også kunne komme til at bruge strømbøjerne.

"Bøjen kunne også bruges ved havne, så skibe, der ligger på reden, kan bruge bøjerne til strøm," siger Toft. "Her ville du kontraktuelt skulle sikre, at strømmen er grøn og ikke kommer fra det lokale kulkraftværk, og de store skibe vil også kræve kraftigere spænding."

Pres mod grøn strøm

Maersk Supply Service vil med projektet være en af de virksomheder, der presser industrien mod grøn strøm.

"Jo mere vi kan elektrificere, jo stærkere bliver incitamentet til at producere grøn strøm. Markedspresset bliver forstærket. Det er samme dynamik med elbiler," siger Toft.

Han frygter ikke, at konceptet bliver udfordret af skibe med nye brændstofløsninger.

"Vi mener, at der fortsat vil være brug for offshore strøm til skibene i en fremtid, hvor skibene bruger brændstoffer, der er produceret med el, fordi den direkte opkobling til strøm er mere effektiv."

Flere navigatører og maskiningeniører fra Maersk Supply Service er involveret i projektet og en del af konceptudviklingen. ■

"Bøjen har en 'mooring line', som skal fanges og hales ind på skibet og låses fast, så strømkablet kan blive forbundet til hovedtavlen,"

forklarer Sebastian Klasterer Toft, Maersk Supply Service

Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent

Hvordan er det nu med den *ferie*...?

Det er nu mere end 1½ år siden, at den nye ferielov trådte i kraft, men Lederne Søfart får stadig mange henvendelser om håndtering af de nye regler. Derfor bringer vi her en opsamling på reglerne.

Grundreglen

Én ting, som ikke har ændret sig med den nye ferielov, er:

- Du optjener ret til fem ugers ferie om året, når du er i arbejde.
- Ferien optjenes i løbet af en optjeningsperiode (1. september til 31. august i året efter).
- og kan afholdes i perioden fra 1. september til 31. december det efterfølgende år (dvs. optjeningsperioden med tillæg af fire måneder).

Særlige ferieregler for søfarende

Et væsentligt element i den nye ferielov er, at du kan afvikle den lovpligtige ferie fra måneden efter, at den er optjent – og for søfarende er udgangspunktet, at "medmindre andet er aftalt, anses ferien påbegyndt afholdt fra dagen efter den ansattes ankomst til bopælslandet" (uddrag af feriebekendtgørelse for søfarende).

I modsætning til den gamle ferielov, hvor du først optjente ferie gennem et helt år og derefter holdt ferien i lange, sammenhængende perioder, bliver optjent ferie altså afholdt som det første, når du starter på en hjemmeperiode. Derfor vil saldoen for den lovpligtige ferie sjældent nå at vokse sig ret stor, før ferien afholdes, så feriesaldoen vil regelmæssigt komme tæt på at gå i nul. Den del af en hjemmeperiode, der ikke er dækket af lovpligtig ferie, vil som altid blive finansieret af optjent frihed.

Løbende optjening og afvikling

Et eksempel på den nye systematik: Hvis du har et tørnmønster på fire uger ude/fire uger hjemme – og for eksemplets skyld er ude/hjemme i "rene" kalendermåneder – vil du i den første måneds ansættelse optjene i alt tre dages lovpligtig ferie. Disse afholdes i den efterfølgende hjemmeperiode, samtidig med at du optjener tre nye feriedage, men dem når du ikke at afholde, før du igen skal udmønstre.

På tidspunktet for næste udmønstring er din feriesaldo altså tre dage, og under udmønstringen optjener du yderligere tre dages ferie, så du ved næste afmønstring har en feriesaldo på seks dage. Disse bliver så afholdt i hjemmeperioden, samtidig med at du igen optjener ny ferie til afholdelse i den kommende hjemmeperiode. Feriesaldoen vokser dermed i små ryk (tre dage pr. måneds ansættelse), men bliver næsten lige så hurtigt brugt igen.

Hvis tørnmønstret er med længere perioder, er systematikken den samme – udsvingene på feriesaldoen bliver bare en smule større, fordi du optjener et større antal feriedage, før du kan begynde at afholde dem. Et typisk frihedsregnskab vil have en feriesaldo på tre dage ved udgangen af hver måned, hvor du har påbegyndt en hjemmeperiode, fordi al ferie er blevet afholdt i hjemmeperioden undtagen den ferie, du har optjent i udmønstringsmåneden.

En væsentlig forskel på optjent frihed og lovpligtig ferie er, at frihed/fridøgn optjenes ved aktiv tjeneste om bord, hvorimod optjeningen af lovpligtig ferie kun afhænger af, at du er i ansættelsen. Derfor er det også vigtigt at skelne mellem de forskellige slags frihed.

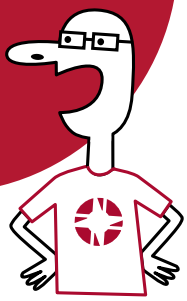
Ferie med løn eller feriepenge?

For at holde styr på, om du får den rigtige mængde ferie, er det altså vigtigt at registrere antallet af feriedage, der henholdsvis optjenes og afholdes. Den faste løn skal til gengæld være

den samme fra måned til måned, fordi månedslønnede medarbejdere ifølge ferieloven afholder ferie med den løn, der er gældende på det tidspunkt, hvor ferien holdes. Vi ser sommetider, at rederier ikke udbetaler løn under ferie, men beregner feriepenge med 12,5 % af lønnen, selv om dét formelt set er en model, der kun skal bruges for timelønnede. Dette har ikke nogen stor økonomisk betydning, da ferie med løn + det særlige ferietillæg beløbsmæssigt svarer til 12,5 % i feriepenge – det er bare ikke, hvad loven angiver som den korrekte metode.

Nogle rederier kører et rent 1:1 princip, hvor man ikke kan se de separate saldi for henholdsvis lovpligtig ferie og optjent frihed – det hele går under fællesbetegnelsen "frihed". I disse tilfælde gemmer den lovpligtige ferie sig stadig i regnskabet, og princippet om, at man fx i tilfælde af fratræden som minimum skal have den sidste måneds ferieoptjening med på feriekort, gælder også her. ■

Hvis du har spørgsmål til optjening og afvikling af ferie, kan du kontakte Lederne Søfarts juridiske rådgivning på tlf. 3345 5565.



ANSÆTTELSE I LAND

Hvis du er ansat i land, er det den "almindelige" lovgivning, der gælder. Også her optjener du ferie løbende og kan holde den i måneden efter, at den er optjent, men for landansatte skal det fastlægges præcist, hvornår ferien holdes, fordi den ikke på samme måde som for søfarende er en integreret del af en længere frihedsperiode. De fem ugers årlig ferie er som hidtil fordelt på tre ugers hovedferie og to ugers resterende ferie, der afholdes i perioden 1. september til 31. december det efterfølgende år. Du har ret til at holde hovedferien som tre sammenhængende uger i perioden fra 1. maj til 30. september, og hvis du og din arbejdsgiver ikke kan aftale jer frem til, hvornår ferien skal lægges, kan din arbejdsgiver varsle den med tre måneders varsel. De resterende to uger kan holdes som enkeltstående dage og varsles med en måneds varsel, hvis I ikke kan indgå en aftale om placeringen. ■

Det særlige ferietillæg

Reglerne for udbetaling af det lovbestemte ferietillæg på 1 % af den ferieberettigede løn er også blevet justeret, samtidig med at optjenings- og afviklingsreglerne er ændret. Beregningsgrundlaget er det samme, som det hele tiden har været (ferietillægget beregnes af al løn udbetalt for udført arbejde, inkl. kontant udbetalt frihed, bonus mv., men ekskl. løn udbetalt under afholdelse af ferie), men udbetalingstidspunkterne har ændret sig.

Under den gamle ferielov optjente du ferietillægget i kalenderåret (optjeningsåret) og fik det udbetalt i løbet af det efterfølgende ferieår, oftest som en engangsudbetaling i april eller maj måned, dvs. lige i starten af ferieåret. ■

Ny optjeningsperiode

Under den nye ferielov optjener du i stedet ferietillægget i perioden 1. september til 31. august, typisk ved at 9/12 af tillægget (for optjeningsperioden 1. september til 31. maj) udbetales med lønnen for maj måned, mens de sidste 3/12 (for juni, juli og august) udbetales med lønnen for august måned. I modsætning til ordningen under den tidligere ferielov, hvor ferietillægget blev udbetalt "på forskud" i starten af ferieåret, kan du altså under den nye ferielov opleve, at du først får ferietillægget, efter at du har holdt ferien – og hvis du fratræder ansættelsen efter at have holdt ferie, skal du ud over feriekort for den ferie, du ikke har holdt endnu, også have en kontant udbetaling af ferietillægget for den ferie, som du har holdt inden din fratræden. Hvis du under ansættelsen får feriepenge i stedet for løn under ferie, vil ferietillægget indgå som en del af feriepengene, dvs. at du ikke også får et separat ferietillæg. Det samlede udbetalte beløb er dog nogenlunde det samme (løn under ferie svarer rent teknisk til feriepenge med ca. 11,5 %, så den ene % fra ferie-tillægget dækker differencen op til 12,5 %). ■

BREVKASSE

Pia Beck Nielsen
Juridisk konsulent

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@ledernesoefart.dk**
Eller: **Lederne Søfart**
Vermlandsgade 65, 2300 København S

Hej Lederne Søfart.
Mit rederi skal snart skære ned, så jeg bliver måske opsagt. Hvordan er opsigelsesreglerne for en søfarende?
Hilsen skibsføreren

Hej skibsfører.

Det skal stå i din kontrakt, hvordan dine opsigelsesvarsler er, men det kan godt være i form af en henvisning til regler, der findes andre steder. Derfor får du her en beskrivelse af, hvordan reglerne er skruet sammen:

Grundreglen i sømandsloven (formelt navn: Lov om søfarendes ansættelsesforhold mv.) er, at et rederi og en skibsofficer hver især har tre måneders opsigelsesvarsel. Dette kan man i et vist omfang aftale sig ud af, og fx i langt de fleste overenskomster er opsigelsesvarslerne aftalt anderledes. Den eneste begrænsning er, at rederiets varsel ikke må være kortere end én måned i det første ansættelsesår og tre måneder ved ansættelse i mere end et år.

Den mest almindelige variant i overenskomsterne er, at officeren har en måneds opsigelsesvarsel under hele ansættelsesforholdet. Rederiets varsel er også en måned i det første ansættelsesår, men derefter bliver det løbende forlænget. Efter et års ansættelse stiger rederiets varsel til tre måneder, efter fem års ansættelse er varslet fire måneder, efter otte års ansættelse er det fem måneder, og endelig efter ti års ansættelse og derover er det seks måneder. Det afgørende er, hvad din anciennitet er på det tidspunkt, hvor du får opsigelsen – hvis du fx har været ansat i 4 år og 11½ måned, er dit varsel stadig tre måneder.

"Derfor er det rigtig vigtigt at være opmærksom på, hvilke rettigheder der står i din kontrakt."

Individuelle kontrakter

Skibsførere/kaptajner er typisk ansat på individuelle kontrakter, hvor opsigelsesvarslerne enten er kopieret fra overenskomsterne, eller hvor der er en henvisning til sømandslovens regler, dvs. tre måneders gensidigt varsel. Opsigelsesvarslet skal enten være direkte beskrevet i kontrakten, eller der skal være en henvisning til, hvor du kan finde reglerne om dit opsigelsesvarsel.

Vær i øvrigt opmærksom på, at søfarendes opsigelsesvarsler løber fra den dag, hvor opsigelsen bliver afgivet. Der gælder altså ikke – som for funktionærer i land – et princip om, at opsigelsen skal ske til en måneds udgang. Det kan udmærket være en skæv dato, så hvis du fx har ret til tre måneders varsel og bliver opsagt den 18. april, udløber dit varsel den 18. juli.

Fratrædelsesgodtgørelse

Hvis du bliver opsagt efter mere end 12 års ansættelse, har du ifølge loven ret til en kontant fratrædelsesgodtgørelse svarende til en måneds løn. Ved opsigelse efter mere end 17 års ansættelse er godtgørelsen tre måneders løn.

Nogle officerer (oftest skibsførere) har desuden i deres kontrakt en særlig bestemmelse gående ud på, at hvis de bliver opsagt, efter at de er fyldt 50 år, fratræder inden de har nået rederiets pensionsalder og i øvrigt har været ansat i mindst ti år, så har de ret til en ekstra fratrædelsesgodtgørelse svarende til tre måneders løn. Denne godtgørelse udbetales uafhængigt af en evt. godtgørelse ifølge sømandsloven. ■

Skatterådgivning

Skat er et stadigt voksende område, der har stor betydning og bevågenhed hos vores medlemmer. Skatterådgivning er derfor blevet en integreret og central del af dine medlemsfordele.

DIS og DAS, sømandsskattefradrag, beskatning af lønnen fra et udenlandsk rederi og blandede indkomstforhold (sø- og landindkomst) er spørgsmål, medlemmer ofte søger rådgivning om.

Flere og flere medlemmer tager job i udlandet eller i udenlandske virksomheder, er rejsende inspektører, teknikere mv., eller arbejder i brancher og projekter uden for DIS. Det giver naturligt mange spørgsmål om skatte- og fradragsforhold.

Dertil kommer medlemmer, der er selvstændige erhvervsdrivende, og medlemmer, der arbejder fast på konsulentbasis.

Hos Lederne Søfart har du derfor adgang til skatterådgivere med speciale i netop de kerneområder, der berører dig og dine kolleger på det maritime område.

OBS: *Ved henvendelse igennem* ***Min Side*** *på hjemmesiden skal du vælge* ***"Ansættelsesret"*** *og derefter* ***"Andet"*** *under* ***"Oplysninger om din henvendelse"****.*

95 år

Skibsfører Wenzel Gommesen 21-04

90 år

Skibsfører Adolf Sand Wegeberg 12-05

80 år

Skibsfører Søren Prip 17-04
Pensionist Leif Hartz Hagensen 18-04
Skibsfører Erik Nymann Gotfredsen 12-07
Styrmand Claus Willemoes Aggergren 09-07
Skibsfører Henrik Nielsen 22-04

75 år

Lods Henning Boy Jacobsen 24-06
Skibsfører Thomas Lilleøre 11-05
Overstyrmand Keld Thorsø Christiansen 25-06
Pensioneret Skibsfører Poul Lindenborg 22-07
Skibsfører Peter Tornby 02-06
Havnechef Benny Carlsen 26-05

70 år

Skibsfører Teddy Frost 18-07
Skibsfører Bjarne Spetzler Petersen 10-06
Ejer Henning Carlsen 21-07
Skibsfører Jens Fage-Pedersen 02-06
Folkepensionist Poul-Egon Jørgensen 26-05
Skibsfører Kristian Friis Hansen 13-07
Skibsfører Henrik Sidelmann Christensen 06-04
Vagtchef Lars Bo Worm 23-05
Havneassistent Per Damborg Sørensen 03-05
Skibsfører Sylvi Hansen 04-05
Pensioneret Skibsfører Egon Christensen 12-04

65 år

Skibsfører Flemming Ejlersen 06-04
Overstyrmand Per Henriksen 26-05
Kaptajn Jan Per Richardt 30-04
SQE Manager Bjarne Nielsen 31-07
Skibsfører Morten Didrik Madsen 18-06
Skibsfører Per Laursen Balle 15-07
Skibsfører Jørgen Damgaard Hansen 01-04
Kaptajn Henrik Holm 11-05
Jørgen Nielsen Langhoff 30-06
Chefskibsfører Birger Buch Kristensen 02-06
Kaptajn Carsten Pedersen 25-06
Marine Supervisor Allan Lauritzen 02-07
Arbejdsløs Carl Berg Jensen 06-05
VTS Vagtholdsleder Frede Rasmussen 14-06
Jan Bowie Johannessen 26-07
Skipper Per Steen Hansen 18-05
Styrmand Simun Karl Kerlok 04-04
Ejer Jens Peter Nielsen 01-07

60 år

Havneassistent Karsten Schmidt Jensen 20-06
1 Stm. Jacob Antonisen 12-05
Styrmand Anders Hanghøj Sørensen 26-04
Skibsfører Bjarne Kaae Kromann 15-07
Skibsfører Torben Sekjær 12-04
Overstyrmand Ole Sørensen 06-06
Havneassistent Henrik Mejer Iversen 07-04
Havneassistent Sven Rønn 01-07
Skibsfører Henrik Snitker 13-04
Lods Ejvind Bjerregaard Jensen 24-06
Niels Holm Kofoed 30-07
Marine Superintendent Jacob Melsted Thomsen 19-07
Styrmand Svend Ole Preusser 17-07
Skibsfører Jan Theodor Hansen 04-07
Skibsførere Bo Anderson 28-06
Kaptajn Michael Stuhr Petersen 11-05
Navigatør Peter Ole Færgemand Mikkelsen 24-07
Skibsfører Thomas Therp Christensen 11-07
VTS- Operatør Jesper Andersen 24-07

50 år

Kaptajn Claus Østergaard 02-06
Operation manager Eskild Thomsen Krab 18-07
Offshore Constr. Specialist Jacob Zeemann 13-06
Klaus Bo Madsen 26-07
Overstyrmand Kim Lønnerup Mikkelsen 15-04
Skibsføre Svend Bech Poulsen 15-06
Operatør Annie Berit Frousing 14-06
Lods Robert Jacobsen 29-04
Skipper Thorleif Johannesen 28-07
Skibsfører Tim Norge Schrøder 16-04
Overstyrmand Heino Helle Kristensen 25-06
Skibsfører Poul Jensen 16-06
Styrmand Niels Anders Pedersen 20-04
Styrmand Johnni Stenfeldt Steinicke 03-07
Chefskibsfører Lars Kristiansen 29-04
Lods Anders Pedersen 02-04
1. styrmand Jan-Here Simonsen 18-06
Kaptajn Jan Lybæk Svalgaard 26-06
Kaptajn Søren Østergaard Eriksen 20-04
Styrmand Haakon Leo 29-06
Overstyrmand Lars Bo Knudsen 11-04
Lods Kim Sandahl Møller 09-06
Styrmand Carl-Christian Lindegaard Fiedler 12-05
Master Brian Rudi Bendixen 12-04
Havnefoged Per Møller Sørensen 30-06
Lods Niels Henrik Alstrup Vørts 18-04
Afdelingschef Ulrik Jessen 25-04
Vagt Ronnie Adam Møller 14-07

Afdøde

Skibsfører Jørgen Fogh Larsen 77
Erik Peter Norre 81
Kaptajn Mogens von Jessen 74
Benny Weber 66
skibsfører Henrik Marrill Christiansen 73
Marine Operations Coordinator Flemming Møller Pedersen 76
Maritim administrator Knud Kjærulf 86
Master/Skipper Peter Riis 73
1. mester Peder Møller Pedersen 66

Æret være deres minde

Udgiver:
Lederne Søfart
Vermlandsgade 65
2300 Kbh. S
Tlf.: + 33 45 55 65
mail@ledernesoefart.dk

www.lederne.dk/soefart

Formand/ansvarshavende redaktør:
Jens M. Sørensen
formand@ledernesoefart.dk

Redaktionen:
Redaktør,
Rasmus Nord Jørgensen
Telefon 21680421
rj@ledernesoefart.dk

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

Annoncer:
Redaktør,
Rasmus Nord Jørgensen
Telefon 21680421
rj@ledernesoefart.dk

Deadline:
Fire uger før udgivelse

Layout og illustrationer:
Camilla Thyrring Ludvigsen

Tryk:
JØRN THOMSEN/ELBO A/S

Udgivelser:
2022 Uge 18, 26, 41 51

Oplag:
3500 stk.

Forsidefoto:
Lena Brandt

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.

Lederne Søfart viser medlems-fremgang for første gang i årevis

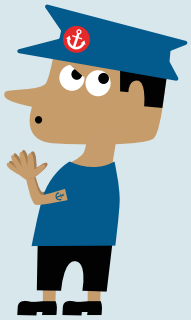
Foreningen har for første gang i mange år en samlet medlemsfremgang, viser en opgørelse fra 1. oktober og frem til Lederne Søfarts generalforsamling 11. marts. Andelen af aktive medlemmer er gået 5 % frem i perioden.

"Medlemsfremgangen viser, at foreningen er på vej i den rigtige retning – at strategien virker. En stor del af 2021 blev brugt til en omkalfatring af hele organisationen. Tilgang til medlemsservice og det faglige arbejde er forbedret, og det begynder nu at vise sig i vores medlemstal," siger formand Niels Bergkvist Hansen.

Resultatet blev fremlagt på Lederne Søfarts generalforsamling 11. marts. Samlet set har foreningen nu 2341 aktive medlemmer (dvs. eksklusiv pensionister). Målsætningen er 3100 aktive medlemmer ved generalforsamlingen i 2025, så foreningen er økonomisk bæredygtig uden tilskud fra hjælpefonden, der er blevet udhulet af årlige underskud i foreningen gennem næsten to årtier.

"Med den kurs vi er på, hvor vi søger indflydelse gennem dialog omkring konkrete politiske mærkesager og forbedrer vores service og kommunikation til medlemmerne, er jeg meget optimistisk på foreningens vegne," siger Niels M. Sørensen, der er konstitueret direktør.

For perioden er medlemsfremgangen på 18 personer, når der er taget højde for 'naturlig afgang'. Det samlede medlemstal er 2757. ■



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

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

3% i rente* på din lønkonto
Ud over de økonomiske fordele er vi en bank som alle andre. Du kan bruge os til det hele – fra lønkonto til investering. Alt fra opsparing til realkredit og rådgivning om boligkøb.

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

Giver det mening? Ring **3378 1969** – eller gå på **lsb.dk/ls** og book et møde.

* 3% i rente på op til 50.000 kr. kræver medlemskab af Lederne Søfart og afsluttet uddannelse. Indestående over 50.000 kr. forrentes med 0%. Du skal betale negative renter, hvis dit samlede indlån overstiger 100.000 kr. Du skal samle hele din privatøkonomi hos Lån t& Spar (LSBprivat er en del af en samlet pakke af produkter og services, som din økonomi kreditvurderes ud fra). Rentesatserne er variable og gælder pr. 9. maj 2019. Du behøver ikke flytte dine realkreditlån. Men evt. ændringer og nye realkreditlån skal gå gennem Lån & Spar og Totalkredit – se alle vilkår på lsb.dk/medlemsvilkaar.

LEDERNE SØFART

Lån & Spar

Lån & Spar Bank A/S, Højbro Plads 9-11, 1200 København K. Cvr.nr. 13 53 85 30. Forbehold for trykfejl.