



- › **FOA-navigatører vil væk fra FOA**
- › **Navigatørs beretning fra frontlinjen**
- › **En formand af tiden**
- › **4. Maj Kollegiets kærlige efor**
- › **Dragør-lods ny formand for Danske Lodser**
- › **Sønderrendens glade sømænd**

# Strandhugst, stranding eller forlis?



Jens Naldal  
Formand/ansv. redaktør

Jeg kan ikke finde ordet 'strandhugst' i min udgave af Nudansk Ordbog. Men i dette blad bliver Søfartens Ledere beskyldt for at gå på strandhugst hos det store fagforbund FOA.

Strandhugst kan man selvfølgelig slå op på Google. Et hurtigt blik ned over de mange links viser, at ordet bruges af folk, organisationer, firmaer m.v., som føler, at andre uretmæssigt bevæger sig ind på deres område/forretning og måske tager noget, der er deres.

I Søfartens Ledere har vi modtaget en masse henvendelser fra navigatører ansat på kommunale færgeruter og havne, som ønsker at skifte fra FOA til os. Man kan i dette blad læse hvorfor, og hvordan navigatørerne på det kommunale område har forsøgt at komme i dialog med FOA om et skifte til Søfartens Ledere.

Det er ikke lykkedes, og FOA beskylder nu os for at gå på strandhugst. Jeg vil nu ikke kalde det strandhugst. Hvis man i stedet skal blive i den maritime terminologi og lytte til medlemmerne, så handler det vel mere om, at navigatørerne på FOA's område synes, at skibet 'FOA' er strandet. At det faglige fællesskab peger på kollegerne Søfartens Ledere i stedet for faggrupperne i FOA. At overenskomsten ikke er god nok, og især at pensionsordningerne i PenSam er alt for ringe i forhold til samarbejdet mellem Søfartens Ledere og PFA Pension.

Ved en stranding har man pligt til at hjælpe. Jeg synes, at det er, hvad vi har gjort. FOA ville ikke indgå andet samarbejde end at dele det kommunalt maritime arbejdsmarked i 'dine' og 'mine' medlemmer, 'dine' og 'mine' overenskomster. Og det løser jo ikke problemerne, da det jo netop er det, som både de maritime medlemmer i FOA og Søfartens Ledere ikke vil.

Derfor er det også lidt naivt af FOA at tro, at vi bare ville lade stå til. Jeg kan forholde mig til den kendsgerning, at der en masse maritime medlemmer, som gerne vil bjærges fra et skib, de selv mener, er nødstedt og strandet, når det gælder det maritime faglige fællesskab.

FOA siger nej. Det ville jeg også gøre som formand, hvis en anden organisation sagde: "Giv mig dine medlemmer." Men det er jo netop ikke tilfældet. Det er FOA's egne medlemmer, som siger: "Vi vil gerne over til vores kolleger i Søfartens Ledere."

Det sidste udsagn ignorerer FOA i min optik helt bevidst. De sætter i stedet kikkerten for det blinde øje.

Det er ikke os, der er på strandhugst hos FOA, men derimod FOA selv, som er i færd med at sejle det kommunalt maritime område op på kysten til forlis. Og så endda i helt klart vejr. Det er ikke for smart!

Med venlig hilsen  
Jens Naldal

## UDGIVER

Søfartens Ledere  
"Navigatørernes hus"  
Havnegade 55,  
DK-1058 København K  
Tlf.: +45 33 45 55 65  
Fax: +45 33 45 55 66  
E-mail:  
mail@soefartens.org  
Hjemmeside:  
www.soefartensledere.dk

## ! SEKRETARIAT/REDAKTION

Jens Naldal  
Formand/ansv. redaktør  
Telefon: 51 23 03 07  
jensnaldal@gmail.com

Per Gravgaard Hansen  
Faglig sekretær  
Telefon: 33 45 55 75  
pgh@soefartens.org

Mille Bondo Jørgensen  
Juridisk konsulent  
Telefon: 33 45 55 76  
mbj@soefartens.org

Lise Lammers  
Kontorleder  
Telefon: 33 45 55 69  
ll@soefartens.org

Inge Burmeister  
Bogholder  
Telefon: 35 45 55 72  
ib@soefartens.org

Lise Mortensen Høy (DJ)  
Frelancejournalist  
Telefon: 33 45 55 74  
lise@mortensen.mail.dk

Fritz Ganzhorn  
Sekretariatschef  
Telefon: 33 45 55 51  
fg@soefartens.org

Pernille Sædam Marstal  
Juridisk konsulent  
Telefon: 33 45 55 77  
psm@soefartens.org

Peter Friis Jespersen  
Job, karriere og  
annoncekonsulent  
Telefon: 33 45 55 73  
pfj@soefartens.org

Janni Wester-Andersen  
Kontorassistent  
Telefon: 33 45 55 71  
jwa@soefartens.org

Per Frederiksen (DJ)  
Redaktør  
Telefon: 33 45 55 74  
Privat: 56 26 82 76  
Mobil: 22 90 50 96  
pof@soefartens.org

Pia Elers (DJ)  
Frelancejournalist  
Telefon: 33 45 55 74  
pia.elters@gmail.com

# Indhold



SIDE 16

MARITIM SIKKERHED

SØFARTENS LEDERE

A-KASSEN

UDDANNELSE

DANSKE LODSER

UDDANNELSE

NYE JOB

FAGLIGE SPØRSMÅL

ONKELORDNING

BAGSIDEN

Beretning fra frontlinjen .....	Side 4
En formand af tiden. ....	Side 8
Snublefælder.....	Side 10
4. Maj Kollegiets kærlige efor.....	Side 12
Ny formand tørnet til.....	Side 14
HF-Søfart – et godt tilbud.....	Side 16
Luft under vingerne .....	Side 18
FOAs færgeansatte: Fri os fra FOA .....	Side 24
Onkel Rolf af Marstal .....	Side 37
Sømændene i Sønderrenden holder humøret højt... Side 40	



SIDE 28

SIDE 5



SIDE 30

Annoncekontakt:  
Peter Friis Jespersen  
Telefon: 33 45 55 73

Udgivelser 2010:  
Uge: 6, 10, 14, 19, 26, 33,  
38, 43, 48 og 52

Deadline:  
Tre uger før udgivelse

Layout og tryk:  
KLS Grafisk Hus A/S

Oplag:  
6648 stk. Kontrolleret af  
FMK/DK

Abonnement:  
Kr. 500,- årligt inkl. moms

Forsidebillede:  
Navigatorerne som fagfor-  
eningen FOA organiserer  
ønsker ikke længere at  
være medlem af FOA men  
vil hellere være sammen  
med kollegerne i Søfartens  
Lederes faglige fællesskab.  
Men FOA vil ikke slippe  
dem fri. (Foto: LMH)

Distribution:  
Søfartens Ledere sendes til  
alle medlemmers hjemme-  
adresse i ind- og udland,  
alle dansk disponerede  
skibe, velfærdsinstitutter,  
sømandskirker, rederier og  
myndigheder. Manglende  
levering til skibe m.v. med-  
deles udgiveren. Mang-

lende eller uregelmæssig  
levering på hjemmeadres-  
sen meddeles til Søfartens  
Ledere.

Artikler i Søfartens  
Ledere kan citeres med  
kildeangivelse jf. loven  
om ophavsret. Søfartens  
Lederes politik udtrykkes i

lederen og i artikler, hvoraf  
dette direkte fremgår.

Medlem af  Dansk Fagpresse

ISSN: 1901-4899



# Beretning fra frontlinjen



'Torm Raghild's 2. styrmand, Martin B. Høyby, beretter her, hvor tæt det var på at gå helt galt, bl.a. fordi den internationale koalitionsstyrke var alt for længe om at komme dem til undsætning.

Det er netop Martin, der har 4-8-vagten, den morgen 'Torm Raghild' kommer østfra og skal passere det piratfyldte farvand i Adenbugten. Skibet er tilmeldt en 12-knobs gruppetransit gennem den internationale korridor (IRTC). Imidlertid er der kun to skibe i gruppen, og da det andet skib ikke dukker op til aftalt tid, må Torm-skibet sejle passagen alene. Der bliver beordret skærpet udgik med en matros i hver brovinge og bådsmanden på agterparten af broen som ekstra udgik. 2. styrmanden er alene på broen, men med både overstyrmanden og kaptajnen standby på UHF-radioen.

## Kl. 06.15

- Jeg spotter et mindre skib, der har tre skiffs (joller med påhængsmotorer) på slæb. Det ser lidt mistænkeligt ud. Jeg varskoer mine vagtmænd og derefter skipper, som kommer på

broen, fortæller Martin Høyby og fortsætter: Vi forsøger at kontakte nærmeste krigsskib over VHF'en, men der er ingen respons. Dernæst udsender vi et security-varsel til alle skibe i farvandet om, at vi har observeret dette fartøj. De takker høfligt for oplysningen. Den næste halve time forsøger jeg jævnlige at kalde 'de internationale koalitionskrigere', men der er stadig ingen reaktion. Skipper går fra broen igen kl. 06.45, efter at vi har passeret godt klar af det mistænkelige skib.

## Kl. 06.50

'Torm Raghild' bliver kaldt op af et modgående containerskib, der i en afstand af ca. 15 sømil har observeret to fiskerlignende skibe, hver med fire mindre både på slæb. Kort tid efter får også vagthavende på det danske skib øje på de bemeldte skibe, der nu blot er 6 mil væk. Netop da de har passeret tankskibets kurslinje, ændrer de selv pludselig kurs – og sejler ret imod Torm-skibet, hvor Martin stadig har vagten.

- Situationen er altså den, at der kommer to større og otte mindre

*Den 3. april 2010 blev tankskibet 'Torm Raghild' udsat for et fuldblyrdet piratangreb. For besætningen blev det en barsk oplevelse, der kom til at sætte sig spor, længe efter at røgen havde lagt sig. Skibets 2. styrmand, Martin B. Høyby, fortæller her om hændelsen.*

både lige hen imod os, og det tvinger os til at ændre kurs. Kaptajnen tager en hurtig beslutning om at vende skibet 180 grader i et forsøg på at sejle væk fra de formodede piratskibe. I de næste 45 minutter forsøger jeg igen at få kontakt til koalitionsstyrken, samtidig med at vi udsender security-varsel til de nærliggende skibe. Der er dog ingen andre skibe. Vi er alene i området.

## Kl. ca. 08.00

Kaptajnen beslutter sig for at vende tilbage på skibets oprindelige kurs for at se, om de andre fartøjer virkelig følger efter. Han påbegynder drejet i et roligt tempo for at bevare så meget fart i skibet som muligt og lægger en nordlig kurs for at sejle uden om dem. Men de formodede piratskibe bliver ved med at sejle et par sømil lige foran og lægger sig dermed i vejen. Nu sker der yderligere det, at en større dhow nærmer sig sydfra, samtidig med at endnu et skib med tre skiffs nærmer sig agterud.

## Kl. 08.10

- Vi indser nu, at vi er omringet af tre formodede piratmoderskibe med 11 mindre både på slæb plus den store dhow, fortsætter Martin sin beretning.

- Da vi så opdager en hurtiggående motorbåd komme tværs om bagbord og styre direkte mod skibet, er vi ikke længere i tvivl. Vi bliver angrebet. Kaptajnen beordrer skibets piratalarm sat i gang, og nu går det stærkt. Jeg må indrømme, at jeg først blev lidt pacificeret, indtil jeg bliver beordret til at udsende mayday på VHF'en, samtidig med at jeg udsender distress på SAT-C'en.

Efter planen samles besætningen i skibets såkaldte panikrum, som normalt er besætningens pc-rom. Også udkigsposter bliver beordret i sikkerhed på C-dækket. Der bliver låst af til broen, hvor nu kun navigatørerne befinder sig. Kort tid efter kommer der endelig et opkald på VHF'en. Det er et fly fra koalitionsstyrkerne, der meddeler, at de kan være fremme inden for 25 minutter.

**Kl. 08.20**

- Vi er totalt hjælpeløse og kan nu kun se til, mens båden med bevæbnede mænd kommer stadig nærmere. Vi kan se, at de har både rifler og automatvåben om bord. Derudover har de en 6-7 meter høj stige med kroge for enden og en RPG. Da de er 50-100 meter fra skibet, begynder de at skyde. Overstyrmanden råber: "He has a rocket propelled grenade – everybody take cover." Vi styrter om bag broen og søger dækning i lodskammeret.

Da der bliver et ophold i skyderiet, vover styrmændene sig frem for at lokalisere angriberne, der nu viser sig at være blot 5-10 meter fra skibssiden. De er ved at gøre RPG'en klar igen, og de næste 10 minutter bliver 'Torm Ragnhild' beskudt – også med granater. Fra sit skjul kan Martin høre lyden af projektiler, der smælder mod apertingen, og glas, der splintres

- Jeg skal aldrig nogensinde glemme de nervepirrende minutter. Billedet af vores kaptajn, der har søgt dækning bag gyrokompasset, hvorfra han forsøger at styre skibet, samtidig med at han kommunikerer med det militærfly, der er på vej. Og så er der overstyrmanden, der ryger frem og tilbage på broen for at se, om piraterne er kommet om bord, mens 1. styrmanden passer sin kommunikation på satellittelefonen. Jeg er flere gange nede og briefe resten af besætningen, der sidder som skræmte kaniner på dørken i panikrummet. Sidste gang jeg var dernede, havde de slukket lyset, i håb om at piraterne så ikke opdagede dem, fortæller Martin og fortsætter:

**Kl. 08.45**

- Piraterne søger nu agter over, og jeg har nu gjort mig klart, at det kan ske, hvert øjeblik det skal være. At de bevæbnede folk trænger ind i apertingen og tager os som gidsler. Jeg forsøger at gøre mig tanker om, hvordan jeg skal forsøge at forholde



*Vinduerne på forparten blev smadret så eftertrykkeligt, at glasskårene borede sig ind i træskottet fire meter derfra.*

mig roligt, og hvor jeg vil placere mig på dørken oppe på broen. Også fjolde tanker farer igennem mit hoved, såsom: Åh nej, de vil sikkert rode i mine private ting på kammeret og tage min laptop.

**Kl. 08.50**

Nu sker der noget helt andet. Det militærfly, der er på vej, har fået visuel kontakt med 'Torm Ragnhild' og rapporterer over VHF'en, at piraterne forsøger at borde skibet agten fra. Fra broen får navigatørerne øje på flyet, og de bliver både skuffede og en anelse fortvivlede, da det går op for dem, at det er et rekognosceringsfly, og ikke som forventet en helikopter med kampsoldater. Selvom de nu ved, at piraterne er på vej om bord, kan de intet stille op. De er overladt til sig selv og kan blot sidde og vente på at blive overfaldet.

**Kl. ca. 09.00**

Rekognosceringsflyet flyver hen over 'Torm Ragnhild' agterfra. Derefter tager flyet et sving og vender tilbage

mod skibet, denne gang tættere på. Efter endnu en passage i lav højde hen over tankskibet kan militærflyet rapportere, at piraterne er vendt rundt og er på vej væk. Martin løber ned i panikrummet for at fortælle, at faren er drevet over. Der bliver klappet lidt, og de chokerede søfolk kan ånde lettet op.

- Jeg kan godt fortælle dig, at følelsen af at være magtesløs – og at disse mennesker bare kunne beskyde os og borde skibet uden modstand – det er det værste, jeg nogensinde har været udsat for i hele mit liv, siger Martin og fortsætter indigneret:

- Ydermere var der skuffelsen over, at hjælpen fra de internationale styrker bare ikke var til stede. Der gik en halv time, fra vi blev angrebet, til der kom et krigsskib på banen.

Ifølge Martin Høybye havde besætningen på 'Torm Ragnhild' på forhånd ellers garderet sig så godt som muligt mod piratangreb. Foruden brandslager på dækket og overflow-system på en ballasttank i hver side havde de bundet pigtråd hele vejen rundt om skibet i dækhøjde. Derudover burde de være nogenlunde i sikkerhed ved at sejle gennem den internationale korridor, men det giver 2. styrmanden ikke meget for.

- Nej, ni ud af de ti gange, hvor vi skulle sejle i gruppetransit, har vi været alene eller har i hvert fald ikke set det andet skib i gruppen. Derudover kan jeg sige, at fra jeg kom på vagt den morgen kl. 04, og til vi blev angrebet godt fire timer



*Et full metal jacket - 7,62x55 projektil - er gået ret igennem 6-8 millimeter stålblade, som var det smør.*

senere, da var der ingen kontakt til koalitionsstyrken, hverken på radar eller på VHF'en – og det kan jo ikke være rigtigt. Når det så er sagt, vil jeg til gengæld benytte lejligheden til at takke mine kolleger på 'Torm Ragnhild' og ikke mindst 'the bridge team' for en heroisk indsats under angrebet. Derudover tak til alle om bord for et fantastisk sammenhold under bearbejdelsen i dagene efter. På den måde skal vi nok komme videre med livet – uden alvorlige ridser i lakken.

#### EFTERSKRIFT:

Selvom besætningen efter piratangrebet fik tilbudt fri afmønstring valgte 2. styrmand Martin Høyby at fortsætte om bord. Han fortæller, at rederiet umiddelbart efter angrebet lovede dem og deres pårørende, at næste gennemsejling ville foregå i en konvoj. Det kom til at holde stik, for midt i april passerede produkttankeren igen

Adenbugten, men denne gang foregik det i en japansk konvoj, beskyttet af to krigsskibe. Og som Martin siger: "Vi var 20 skibe i konvojen, og både

morgen og aften blev en helikopter sendt af sted for at passe på os. Det var bare super."

## Best Management Practice

Et af Danmarks førende sikkerhedsrådgivningsfirmaer inden for maritime operationer, Guardian, har haft mulighed for at se 2. styrmandens beretning, men ønsker ikke at udtale sig uddybende om den specifikke hændelse, da de ikke har været i dialog med rederiet herom. - Der er dog ingen tvivl om, at besætningen på 'Torm Ragnhild' har haft en meget ubehagelig oplevelse, men hvorvidt den kunne været undgået, kan vi af gode grunde ikke udtale os om. Ge-

nerelt kan man sige, at skibe og rederier, som sejler i Adenbugten og andre urolige områder, skal have implementeret og efterlevet en Best Management Practice, når det gælder truslen fra pirater. - Umiddelbart er det vores indtryk, at besætningen på 'Torm Ragnhild' har handlet efter en Best Management Practice. Det vigtigste er, at det havde en forholdsvis lykkelig udgang, og alle nu kan se tilbage og lære af hændelsen, udtaler Guardian.

# Besætninger låser sig inde

Af Nis Leerskov Mathiesen, chefanalytiker, Risk Intelligence

I starten af april har der været flere eksempler på, at besætninger med held har brugt beskyttelsesrum til at undgå kapringer. Beskyttelsesrum, eller 'citadeller', er en taktik, der oprindeligt blev udviklet i Nigeria. Når et skib bliver bordet af røvere eller pirater, låser besætningen sig inde et sted med drikkevand, proviant og gerne kontakt med omverdenen. I Nigeria har denne taktik virket godt, fordi piraterne kun har været ude efter værdigenstande. Når de har røvet skibet, forlader de det igen, og besætningen er uskadt. Men ud for Somalia kan taktikken også virke, hvis de rette forudsætninger er til stede. Hvis ikke piraterne kan få kontrol over besætningen og dermed skibet, så kan de ikke komme i land. Enten forlader de skibet eller bliver taget til fange af militære styrker, såfremt de er i nærheden og har lov til at gribe ind. Citadeller er dog ikke helt ufarlige. Bulkcarrieren 'Ariella's' besætning sad i maskinen uden mulighed for at styre, mens skibet sejlede for fuld kraft i den stærkt trafikerede sikkerhedskorridor i Adenbugten.

Danske styrker blev sat om bord og fik kontrol over skibet igen.

#### Somalia:

##### Pirater angriber krigsskibe

Det er ikke kun handelsflåden, der risikerer at blive angrebet af somaliske pirater. Siden 2006 har somaliske pirater adskillige gange nærmet sig eller ligefrem skudt mod flådefartøjer. Som oftest går det ud over de gråmalede tankskibe og forsyningsfartøjer, som ikke på lang afstand kan identificeres som krigsskibe. Men også destroyere, fregatter og korvetter har været angrebet af pirater i små joller. Angrebene sker som oftest i skumringstimerne, og efterhånden som piraternes talentmasse bliver skiftet ud, vil der ske flere og flere af denne slags angreb. Det skyldes, at mange af piraterne aldrig har været til søs før og samtidig har tygget det narkotiske stof khat og derfor ikke har store chancer for at skelne mellem en langsom bulkcarrier og en missilkrydser.

#### Sydkinesiske Hav:

##### Stigende pirataktivitet

Piraterne i Det Sydkinesiske Hav står i skyggen af deres somaliske kollegaer,

når det gælder omtale. Men de er hurtige, effektive og meget professionelle. I løbet af det seneste år har der været et stigende antal angreb, specielt i nærheden af øgruppen Anambas. Piraterne opererer højst sandsynligt fra et moderskib og angriber passerende skibe, typisk produkttankerskibe og slæbebåde. Efter at piraterne har bordet skibet, røver de værdier fra broen og kaptajnens kahyt og forsvinder hurtigt igen. Rekorden er angrebet på bulkeren 'Florinda', der kun varede 10 minutter fra start til slut. Hvis ikke besætningen sætter sig til modværge, bliver der sjældent anvendt vold.

#### Se mere på intranettet

MaRisk er en online-tjeneste, der overvåger maritim sikkerhed i hele verden. Som medlem af Søfartens Ledere har du gratis adgang til MaRisk gennem intranettet. Se mere på [www.soefartensledere.dk](http://www.soefartensledere.dk) under 'MaRisk'. MaRisk er udviklet af det danske firma Risk Intelligence og giver både et helt aktuelt trusselsbillede samt baggrundsanalyse af pirateri, terrorisme, oprørsbevægelser, organiseret kriminalitet og andre trusler mod skibsfart.



## Du er næppe forberedt på, at det kan gå galt. Men din formand er.

Vi ved ikke, hvad der sker om lidt. Heldigvis. Men vi kan alle komme til skade eller blive syge. De fleste skubber det fra sig. Men ikke din formand. Han har sørget for, at din pension også har en PFA Helbredsikring. Det betyder hurtig behandling. Hos speciallæge og på hospital. Det er blandt andet det, vi mener, når vi siger, at pension ikke kun er noget, der venter forude. Det er også hjælp nu og her. Men hvorfor bekymre sig om det nu? Tag for dig af livet. Nyd det. Brug det.

På [pfa.dk](http://pfa.dk) kan du læse mere om, hvordan PFA Helbredsikring dækker dig.

### Brug livet!

**PFA**  
PENSION



# En formand af tiden

Skibsfører Jens Naldal fra Marstal er som formand for Søfartens Ledere garant for, at foreningen fastholder fokus på at skabe gode arbejdspladser til Søfartens Lederes medlemmer.

- Vores arbejde – det være sig om bord i skibene eller i landjob – skal værdsættes og respekteres og honoreres på behørig vis, siger Jens Naldal som svar på spørgsmålet om, hvad det vigtigste fokusområde er for hans virke.

- Det faglige arbejde har altid interesseret mig. Jeg tror ikke, at der har været et valg til bestyrelsen i Dansk Styrmandsforening, Dansk Navigatørforening eller Søfartens Ledere, hvor jeg ikke har stemt, siger formanden, som de sidste 10 år har været medlem af bestyrelsen, de sidste to år som næstformand.

Jens Naldal er ikke fremmed for at arbejde med problemidentificering og løsninger af problemer. I det daglige arbejder han i rederiet Torm med kvalitetsstyring, ISM, i skibene og et af ISM-kodens formål er at identificere problemer i organisationer og anviser løsninger på disse.

Siden 1987 har han været skibsofficer og sejlede som skibsfører første gang i 1990. Han har siden sejlet som seniorofficer i forskellige rederier og arbejdet i land.

- Det er vigtigt, at man engagerer sig, hvis man vil have indflydelse. Og er glad for at have fået muligheden for at påvirke udviklingen indenfor Det Blå Danmark

Formanden for Søfartens Ledere har ingen planer om at ændre i organisationens struktur.

- Jeg er overbevist om, at de ændringer, vi foretog i sekretariatet, og beslutningen om, at foreningens formand ikke skulle fastansættes i sekretariatet, er rigtig, og jeg er sikker på, at vi med (de) små justeringer af vedtægterne, som bestyrelsen foreslår vedtaget, og som vores generalforsamling for nylig sagde ja til, får en slagkraftig og effektiv organisationsstruktur, siger Jens Naldal.

Foreningens formand peger på, at Søfartens Lederes økonomi er inde i en positiv udvikling. Medlemstallet stiger, og i sekretariatet og bestyrel-

sen er der fokus på omkostninger og effektiviseringer.

- Vi skal fortsat være omkostningsbevidste, men også sørge for, at de nødvendige ressourcer er til stede til en fortsat udvikling af foreningen, siger formanden og peger på, at der er sat et arbejde i gang med at se på mulighederne for at forbedre vores hjemmeside, fagblad og formidlingen i almindelighed.

- Emnet var et af de store temaer på det just overståede bestyrelsesseminar i marts, hvor jeg synes, at bestyrelsen i samarbejde med sekretariatet kom med mange gode bud på den fremtidige udvikling. Disse bud arbejdes der nu videre med, og jeg er overbevist om, at vi hen over sommeren får taget de nødvendige og rigtige beslutninger, siger Jens Naldal og noterer med glæde det klare signal fra generalforsamlingen om at videreføre foreningens fagblad i 'hard copy'-udgave.

*Hvor stort er dit kendskab til hele den nationale regulering af søfartsområdet?*

- Jeg vil ikke sige, at jeg kender det hele. Men jeg føler mig rimelig på hjemmebane her. Samspelet mellem internationale regler og Søfartsstyrelsens (Danmarks) implementering af samme har i de sidste syv-otte år været en mere eller mindre fast del af min dagligdag, siger Jens Naldal.

Søfartens formand understreger det vigtige i, at Søfartens Ledere via sit aktive engagement nationalt og internationalt er med til at påvirke udviklingen inden for IMO og andre internationale fora.

- Det er meget vigtigt, at vi som en faglig organisation med globale interesser er med, når der diskuteres om regler og guidelines for vores sejlede medlemmer, der jo er underlagt og følger de internationale konventioner. Det samme gælder i øvrigt for lodser og havneansatte, siger Jens Naldal.

*Hvordan ser fremtiden ud for det arbejde, man som dansk maritim leder skal lave?*

- Hvis vi fortsat formår at være i front med hensyn til uddannelse, professionalismisme, efteruddannelse og ledelse, tror jeg ikke vi har grund til bekymring på den lange bane. På den korte bane er jeg dog bekymret over rederiernes øjeblikkelige spareiver. Det har store konsekvenser, først og fremmest for vores yngre medlemmer.

- Vi oplever desværre for tiden alt for mange opsigelser. Primært af yngre danske skibsofficerer. Beklageligt, da det for hele Det Blå Danmark er vigtigt at sikre et passende flow af yngre danske skibsofficerer, således at disse senere i stillinger som seniorofficerer eller i landbaserede chefstillinger kan videreføre stafetten og sikre Danmarks position som Europas førende søfartsnation.

- Det Blå Danmark kan ikke undvære danske skibsofficerer, så reduktionen i antallet af stillinger som juniorofficer i DIS er et helt forkert signal at sende fra vores erhverv til samfundet og dermed også til potentielle studerende, siger Søfartens Lederes formand.

Jens Naldal fastslår, at foreningen allerede i dag har et godt netværk i forhold til bl.a. folketingspolitikere og regeringen. Han håber, at vi kan fastholde og udbygge dette netværk.

- Og i forhold til myndigheder vil jeg håbe, at vi kan fortsætte den gode kontakt og de meningsudvekslinger, vi har med bl.a. Søfartsstyrelsen. Jeg er overbevist om, at styrelsen er opmærksom på vores holdninger, og vi skal selvfølgelig søge at påvirke udviklingen i en retning, der i videst muligt omfang fremmer medlemmernes og dermed Det Blå Danmarks interesser.

Det positive samarbejde mellem kollegerne i Maskinmestrenes Forening og Søfartens Lederes skal fastholdes.

- Vi er enige om mål og midler, og jeg er sikker på, at vores to for-





- Jeg prøver at møde så mange af vores medlemsgrupper som muligt. Men det er også værd at bemærke, at vores talsmandssystem er ind i en god gænge. Her får vi virkelig hands-on-kommentarer og input, som er uvurderlig, når vi som fagforening skal repræsentere medlemmerne bedst muligt, siger Søfartens Lederes nyvalgte formand, Jens Naldal.

eninger i fremtiden vil fortsætte det nære samarbejde. Det er ingen hemmelighed, at jeg synes, det var ærgerligt, at en fusion med Maskinmestrenes Foreningen ikke lykkedes, da vi forsøgte os med dette for en del år siden.

- Jeg mener, at vi som skibsofficerer samlet vil stå stærkere end hver for sig. Når det er sagt, vil jeg gerne fremhæve, at jeg ikke tror, en fusion af vores to foreninger er nært forestående. Men jeg er sikker på, at det konstruktive samarbejde, vi har haft de senere år, og i særdeleshed omkring overenskomstforhandlingerne med DARE og BIRE, fortsat vil kunne udbygges. Og så får vi jo se, hvad fremtiden vil bringe, siger Jens Naldal.

*Hvis det er billigere at bruge udenlandsk arbejdskraft end dansk eller*

*EU-arbejdskraft, er det så ikke okay for arbejdsgiverne at benytte sig af denne billigere mulighed?*

- Nu er de rene hyreudgifter jo ikke det hele billede. Jeg er overbevist om, at danske skibsofficerer er hver en krone værd, de får i hyre. Vi vil aldrig kunne konkurrere på lønnen alene med fx officerer fra Filippinerne. Det har vi i øvrigt aldrig kunnet. Men jeg er overbevist om, at vi i det samlede omkostningsbillede er konkurrencedygtige. Jeg er sikker på, at den kvalitet, erfaring, uddannelse og kultur, som danske skibsofficerer medbringer om bord, bidrager positivt til redernes bundlinje.

- Rederne skal i min optik ikke blot 'nyde' regeringens og folketingets velvilje i form af DIS og tonnageskatteordning, men også 'yde' noget for samme.

- For nærværende er rederierne formelt kun forpligtet til at antage 200 aspiranter om året. Rederierne er ikke forpligtet til at forhyre de samme, efter at disse er færdige med deres uddannelse. Ud over nationalitetskravet til skibsføreren er der som bekendt heller ingen krav til dansk/EU-beskæftigelse i DIS. Men rederne har et samfundsansvar for at beskæftige en vis mængde danske søfolk og sikre, at de maritime danske kompetencer fastholdes, understreger Søfartens Lederes nyvalgte formand.

*Kan Søfartens Ledere og de andre søfartsorganisationer i fællesskab udarbejde en national handleplan om, hvordan de danske maritime kompetencer fastholdes?*

- Jeg håber, at vi i en ikke al for fjern fremtid kan samle alle gode kræfter for at få kigget på, hvordan vi sikrer danske maritime kompetencer. Det er efter min mening altafgørende for at fastholde disse kompetencer. Jeg er meget åben for, at organisationerne sammen med erhvervets øvrige parter tager en åben og fordomsfri debat om emnet.

Når det gælder arbejdsmiljøet, herunder også problemer om hviletid og stress, bør erhvervets parter, Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejdsmiljøråd i særdeleshed sætte sig i førersædet og øge indsatsen for, at vi får et bedre arbejdsmiljø, mener Jens Naldal.

- Mange undersøgelser i land har vist, at et godt og sikkert arbejdsmiljø, ud over det rent menneskelige, er en fordel for virksomhederne, også økonomisk. Jeg er sikker på, at de samme forhold gør sig gældende til søs. Så det er bare at komme i gang, opfordrer Jens Naldal.

*Skal DK være forbillede for andre nationer med en mere markant national regulering af erhvervets forhold?*

- Det er et globalt erhverv, vi arbejder i. Jeg mener ikke, at vi i Danmark skal have nationale særregler, uden at de er sikkerhedsmæssigt eller arbejdsmiljømæssigt begrundet. Langt de fleste internationale regler er fuldt tilstrækkelige. Men vi skal ikke give køb på et sikkert arbejdsmiljø for at harmonisere danske regler med tilsvarende internationale. Som nævnt mener jeg, at et godt arbejdsmiljø om bord i skibene vil bidrage positivt på den evigt truende bundlinje.

"If you think safety costs – try an accident!"



# Snublefælder i a-kassessystemet

Alle a-kasser i Danmark er underlagt de samme regler. Disse regler er ret stramme og opleves af mange som noget bureaukratiske, for nu at sige det diplomatisk. De enkelte kasser kan desværre ikke gøre for, at reglerne er, som de er, men må lære at bruge dem efter bedste evne. Der er navnlig nogle bestemte regler, som ofte ser ud til at skabe problemer. Peter Friis Jespersen, job- og karrierekonsulent hos Søfartens Ledere siger:

- Der er specielt tre områder, hvor vi oplever, at medlemmer får problemer, og det er, når de unge skal meldes ind i en a-kasse første gang, nemlig den såkaldte dimittendregel. Normalt skal man opfylde to hovedkrav for at være dagpengeberettiget, nemlig et anciennitetskrav på min. 12 måneder i kassen samt et beskæftigelseskrav på min. 12 måneders fuldtidsarbejde. Som nyuddannet har man en hurtigere mulighed, nemlig dimittendoptagelsen. Men man har kun to uger at løbe på, fra man har afsluttet uddannelsen (allersenest regnet fra eksamenoverrækkelsen) til at få medlemskabet bragt i orden, og det er her, det glipper for nogle hvert eneste år. Reglen kan desværre ikke gradbøjes, som mange unge ellers prøver. De vil gerne betale 'bagud', men den går altså ikke. Det klogeste er selvfølgelig at rette henvendelse til a-kassen i god tid inden, så alt er på plads, den dag man står som nybagt skibsofficer. I a-kassen kan de i øvrigt vejlede om

mulighederne for dagpenge som nyuddannet, hvis man skulle komme i den situation, at man ikke umiddelbart efter eksamen har et job på hånden.

## Efterlønstidspunkt

Det andet område, hvor det går galt, er helt modsat, nemlig omkring efterlønstidspunktet. Det er navnlig, når man har sejlet under fremmed flag og/eller har boet i udlandet, det kikker. De fleste tror, at når man blot har betalt til efterlønnen i tilstrækkelig mange år, så er alting i orden. Men a-kassen tager først stilling, når de skal til at udstede efterlønsbevis, og/eller når de anmodes om udbetaling om efterløn. Når man kommer hjem til Danmark efter at have arbejdet i udlandet i en årrække, kan man ikke umiddelbart overgå til efterløn, selv om man opfylder de fleste betingelser, såsom alder, anciennitet, betaling osv. Man skal i den situation arbejde i min. 6 måneder for en dansk arbejdsgiver, før man kan overgå til efterløn. Dette opleves af de fleste som uretfærdigt, men skyldes, at efterlønnen tager udgangspunkt i det danske arbejdsmarked. De 6 måneders arbejde kan til gengæld i princippet lægges hvor som helst og behøver altså ikke at være som sejrende skibsofficer, men kan være hvad som helst, fx flaske-dreng i NETTO (hvis man da kan få knap 20.000 kr. før skat for dette job). Jeg er dog overbevist om, at det nok ikke lige var det, man ønskede, når man som 60+ vender hjem til lille Danmark med en berettiget forventning om at kunne gå på efterløn.

Et sidste område, hvor vi oplever problemer, har også med sejlads under fremmed flag at gøre. Vi har på det sene-

ste oplevet, at medlemmer, som har betalt til systemet, og som ville være dagpengeberettiget, hvis de var ledige efter at have sejlet under dansk flag, får problemer. Dette skyldes de strenge regler, der bl.a. er i forbindelse med et begreb, som kaldes 'kontrollerbar arbejdstid'. Når man sejler under fremmed flag, er der jo ikke altid en overenskomst, som styrer arbejdstid. Det er heller ikke alle lande, som har ratificeret hviletidsbestemmelserne. Der er heller ikke automatisk opgjort arbejdstid på en lønseddel, hvis man da overhovedet arbejder med sådan nogle i rederiet. Ofte er der tale om skibsansættelse og en nærmere fastsat løn, og så er det godt med det. Dette giver imidlertid problemer, når a-kassen skal tage stilling til udbetaling af dagpenge, til stærk irritation for det ledige medlem, som, med rette, føler sig 'snydt'. Når man har betalt til systemet og ville være dagpengeberettiget, hvis arbejdsgiveren blot var dansk, må det nødvendigvis opleves som uretfærdigt, hvis man får afslag på dagpenge, fordi 'det store udland' ikke er lige så regelstyret som lille Danmark.

## Obs. på a-kassen

De fleste tænker ikke over deres a-kasse, før de får brug for den. Det er helt naturligt. Hvorfor bekymre sig om de udviklede regler, hvis man ikke har behov for det? Peter Friis Jespersen siger:

- Nogle tror sågar, at de automatisk er medlem af en a-kasse, når de er medlem af Søfartens Ledere. Det er de altså ikke. Vi har ikke egen a-kasse, men samarbejder med STA, hvor man med fordel kan henvende sig, hvis man har spørgsmål. Her får man kvalificeret vejledning, og det er altid en god idé at henvende sig i god tid, når man kan se et problem i horisonten. Venter man, kan man komme til at vente så længe, at problemet bliver større eller i værste fald uløseligt, slutter Peter Friis Jespersen.





5%

på din lønkonto

## Et partnerskab, der giver afkast

### Ekklusivt for medlemmer

Lån & Spar har et fast partnerskab med Søfartens Ledere, og som medlem af Søfartens Ledere har du derfor mulighed for at få Danmarks absolut højeste rente på din lønkonto, samtidig med at du sparer en lang række gebyrer.

På LSBprivat<sup>®</sup> Løn får du 5 % i rente på de første 50.000 kr. på kontoen og 0,25 % på resten. Begge rentesatser er variable og gælder pr. 5. februar 2010. Kravene for at få LSBprivat<sup>®</sup> Løn er, at du

er medlem af Søfartens Ledere og samler hele din privatøkonomi hos os. LSBprivat<sup>®</sup> Løn får du på baggrund af en almindelig kreditvurdering.

**Online:** Klik ind på [soefartensbank.dk](http://soefartensbank.dk)

På forsiden vælger du "book møde", så kontakter vi dig.

**Ring:** Ring på 33 78 19 69 og aftal et møde - eller hold mødet telefonisk, så skal du ikke bruge tid på transport.



Søfartens Ledere

Lån & spar

din personlige bank



*Helen Christensen er efor, en gammel betegnelse for en øvrighedsperson, som deltager i tilsynet med skoler og kollegier mv. I Marstal er hun bare "skolemor".*

## 4. Maj Kollegiets kærlige efor viser vejen

Mange ungdomsskoler lider under stort frafald, fordi det er for hårdt for eleverne at komme væk hjemmefra. Men i Marstal er man kommet problemet til livs. Her har man ansat en 'skolemor', der tager sig af de 140 elever, så de nu følger hf-undervisningen og møder til tiden.

Helen Christensen hedder hun. I 2008 blev hun ansat som 'skolemor' for at bremse frafaldet fra HF-Søfart. Normalt dropper ca. 10 pct. ud af en klasse, men indtil Helen Christensen blev ansat, var frafaldet katastrofalt.

Helens opgaver består bl.a. i at få de unge op om morgenen og tale med de unge om, hvordan de har det. Og det har hjulpet på humøret og

fremmødet på HF-Søfart i Marstal.

Ordningen er støttet af Socialministeriet, der betaler 75 pct. af Helen Christensens løn frem til 2013, og ideen breder sig nu til andre steder af landet.

Socialministeriet kalder folk som Helen Christensen for 'sociale viceværter'. Men i Marstal er Helen Christensen blot kendt som 'skolemor'.

### **Som var de mine egne børn**

- Jeg taler til dem, som var de mine børn, og jeg bliver sur, hvis de lyver, siger Helen Christensen.

Og ifølge de studerende, som bor på skolen, er man ikke tvivl, når Helen mener det alvorligt.

Helen har tidligere arbejdet som skolesekretær og sagsbehandler i Marstal. Men for 12 år siden begyndte hun som deltidsansat tilsynsførende for alle kollegier i Marstal.

Ærø Boligselskab tager sig af administration og opkrævning af huslejen. Hvis en af kollegiets beboere har glemte at betale husleje, er det dog Helen, som tager kontakt til den pågældende og minder om den manglende betaling.

Helens arbejdstimer er fordelt over døgnets 24 timer. Mens eleverne er i skole, kan hun som regel slappe lidt af. Derimod er der nok at gøre før og efter skoletid for skolemor.

- Vi har også været i den situation,

at en af vores beboere skal indlægges på sygehuset. Så følger vi også med, da forældrene for de flestes vedkommende bor langt væk fra øen, fortæller Helen Christensen.

Hun holder også øje med de unge og kender alle beboernes navne og særheder. Og hvis hun ser, at en af dem ser lidt sløj ud, sørger hun for, at de unge kontakter en læge. Og Helen tager kontakt til den unges forældre, hvis det drejer sig om mere alvorlige hændelser.

Mens vi taler med Helen – det er ved middagstid – kommer en ung pige på ca. 18 år ind i fællessalen. Hun ser lidt klatøjet og brødebetynt ud.

- Hvorfor har du ikke været i skole? spørger Helen brysk. Har du igen været ude hos kæresten i Ærøskøbing? spørger hun.

Og jo, pigen har været i Ærøskøbing og er først om formiddagen taget fra nabobyen. Hun lover, at det nu er slut med kæresten i Ærøskøbing. Og Helen opfordrer pigen til at gå ind og få sovet ud og lover samtidig, at hun næste morgen vil kigge ind til hende og sikre sig, at hun kommer op og i skole.

Inden Helen begyndte at tjekke elevernes mødetider og banke på hos dem, der lå og snuede efter mødetid, var der flere, der ikke helt forstod konceptet med at nå i skole til tiden. Nu ved de, at Helen kommer forbi og banker på døren, hvis de ikke er på skolen. - Jeg banker på og siger, at de har x antal minutter til at få tøj på og komme i skole. Og det virker, siger Helen og tilføjer, at det jo er bedre, at de kun misser den første time, end hvis de bliver på kollegieværelset resten af dagen i stedet for at gå i skole.

### Ikke nogen vicevært

Helen Christensen understreger, at hun ikke er vicevært. Og de fleste af beboerne er efterhånden ganske gode til at komme op og i skole.

- Hvis der er nogle af de unge, som ikke åbner døren, når jeg banker på, melder jeg på kontoret, at han/hun ikke åbnede, og så får jeg fat i hans venner og finder ud af, hvor han er, forklarer Helen.

Social vicevært er den stillingsbetegnelse, Social- og Indenrigsministeriet har givet folk som Helen, der holder øje med udeboende unge mennesker på danske ungdomsuddannelser. Men selv betragter Helen sig ikke som en vicevært.



På 4. Maj Kollegiet i Marstal er kammeratsskabet helt i top.

- Jeg behandler børnene, som var de mine egne. Jeg taler til dem, som var de mine børn, og jeg bliver sur, hvis de lyver eller kommer med lange bortforklaringer, eller hvis de ikke gør, som vi har aftalt. Men jeg holder rigtig meget af dem, siger Helen, og man kan se, at hun mener, hvad hun siger.

Om eftermiddagen skal kollegierne rengøres, og det slipper kollegianerne ikke for at være med til. Selvfølgelig under Helens kyndige ledelse.

### Historien

I 1946 strømmede anmodninger ind til Frihedsfonden om tilskud til monumenter, mastodonter m.v.

Frihedsfonden skulle ifølge sine bestemmelser bidrage til uddannelse for deltagerne i frihedskampen, som under denne har vist særlige evner eller egenskaber, der gør dem fortjent til videre uddannelse, til hvis bekostning deres egne midler ikke rækker.

Der var derfor ikke langt til tanken om at opføre kollegier.

Kollegierne skulle som 'levende mindesmærker' bidrage til at minde fremtidige generationer om frihedskampen og den solidaritet og offervilje, der var grundlaget for frihedskampen. Samtidig skulle de pege fremad som hjælp til fremtidige generationers udviklingsmuligheder.

De ni 4. Maj Kollegier i Danmark (Frederiksberg, Odense, Marstal, Horsens, Aalborg, Esbjerg, Tønder og Aabenraa) blev delvis opført med støtte fra Frihedsfonden, der fik donationer fra hele landet, og delvis for bidrag indsamlet lokalt i de områder, hvor kollegierne blev opført.

Kollegiernes formål er "at være

et hjem for unge under uddannelse, som gennem et fælles kollegieliv med kammerater fra forskellige samfundslag kan nå den samhørighedsfølelse, der er en betingelse for en sund udvikling af demokrati og frisind, som var Frihedskampens målsætning". Man lagde vægt på fællesskab og lav husleje i en tidssvarende bolig.

4. Maj Kollegiet i Marstal blev åbnet ved skoleårets begyndelse 3. august 1960. Kollegiet rummede dengang 34 elevværelser fordelt i to fløje. Alle værelser havde samme størrelse, som bestemt ikke virker imponerende. Men som skibsinspektør H.K. Larsen fra A.P. Møller dengang udtrykte det: "De unge styrmandselever skal ikke vænnes til større kamre, end hvad der svarer til 3. styrmandskammeret i rederiets skibe."

## 50 år i Marstal

18. september 2010 markeres 4. Maj Kollegiet i Marstal sin 50-års fødselsdag. Det sker med en reception i kollegiet, hvor alle, som brænder for dansk søfart, er velkomne. Naturligvis inviteres krigssejlerne og dem, som har været med til at donere penge til kollegiet. Bl.a. A.P. Møller har doneret mange penge til kollegiet, og hvis kong Frederik stadig havde levet, havde han også fået en invitation.

Kong Frederik, hvis hjerte jo bankede varmt for dansk søfart, sendte personligt en check på 5000 kr., da kollegiet blev indviet.

Tidligere bestyrelser og tidligere bestyrer og alle, som gennem tiden har boet på 4. Maj Kollegiet i Marstal, er velkomne denne store dag.

Om aftenen 18. september 2010 holdes en festmiddag i festsalen på Navigationsskolen, og selv om der denne aften er egenbetaling, håber 4. Maj Kollegiets nuværende bestyrelse, at rigtig mange gamle elever og andre vil deltage i festmiddagen.



*Ib Henriksen, ny formand for Danske Lodser, kunne godt tænke sig, at privatansatte lodser også omfattes af en løn- og hviletidsaftale.*

# Ny formand for Danske Lodser tøret til

Ib Henriksen, 50-årig lods i Dragør og ansat i DanPilot, har sagt ja til at være ny formand for Danske Lodser.

- Min fornemste opgave bliver at sørge for, at vores arbejdspladser og arbejdsforhold ikke forringes, men derimod hele tiden forbedres. Og så selvfølgelig at sikre, at vores overenskomst overholdes, og gerne søge at få denne forbedret, siger Ib

Henriksen som svar på, hvad han anser som sin vigtigste opgave som formand for Danske Lodser.

Indtil han for nylig blev konstitueret som formand, har han de seneste tre år som bestyrelsesmedlem i Danske Lodsers bestyrelse været

foreningens næstformand, og det kom derfor ikke som den store overraskelse, da hans bestyrelseskolleger pegede på ham som formand, da der skulle vælges ny formand som afløser for Sam Skouw Nielsen, der ikke fik stemmer nok til at blive genvalgt til

Danske Lodseres bestyrelse.

Ib Henriksen har de seneste 15 år været ansat som lods og har derfor et bredt kendskab til lodsernes arbejdsforhold. Inden han blev ansat som i lodsvæsenet, var først overstyrmand i to år, inden han blev forfremmet som skibsfører i rederiet Torm.

- I min tid i Sundets Lodseri har jeg deltaget i mange tillidshverv og forsøgt at føre arbejdspladsen i en god retning.

- Og de tre år i Danske Lodseres bestyrelse, som med vedtagelsen af en ny lodslov og en ny overenskomst indimellem har været lidt turbulent, har givet mig masser af erfaring. Og jeg føler mig godt orienteret om lodsområdet, siger den nyvalgte lodsformand, da vi midt i april møder ham på lodsstationen i Dragør.

Formanden for Danske Lodser ser gerne, at de danske lodser fortsat vil være dem, som lodser skibene sikkert igennem de danske farvande. Ifølge ham har miljø og sikkerhed den højeste prioritet, og der skal ikke konkurreres på den laveste fællesnævner, når det gælder sikkerhed.

- Lodsning i danske farvande skal fastholdes på danske hænder, fastslår Ib Henriksen.

*Hvis det er billigere at bruge udenlandsk arbejdskraft end dansk eller EU-arbejdskraft, er det så ikke okay, når arbejdsgiverne benytter sig af denne billigere mulighed?*

- Jeg mener ikke, at dette er løsningen for vores erhverv. Så bliver det igen økonomien, og ikke sikkerhed og miljø, der bliver den styrende faktor.

- Jeg mener, at danske lodser er den bedste løsning over for omgivelserne. Vi tager et personligt ansvar for miljøet. Man skal heller ikke glemme, at Danmark mister sine spidskompetencer, hvis vores arbejdspladser forsvinder til udlandet, siger Ib Henriksen og peger på, at det tager generationer at genopbygge forsvundne kompetencer.

På spørgsmålet om, hvilke større opgaver der ligger ud i fremtiden, når det gælder Danske Lodser på 'de indre linjer', svarer lodsernes formand, at han gerne ser, at de privatansatte lodser også bliver omfattet af en løn- og hviletidsaftale.

### DL's ledelsesstil og profil

- Jeg vil prøve at være mere synlig over for medlemmerne. Og så skal de opgaver, vi skal have løst i bestyrelsen, i større omfang uddelegeres til den siddende bestyrelse. Ikke alt

skal løses af formanden alene, siger Ib Henriksen.

Også når det gælder Danske Lodseres profil, skal der lidt mere "kant på", som han siger.

*Får DL nu en mere praksisnær formand, der kan være med til at omsætte noget af al den viden, der er skabt de seneste år, til handling?*

- Jeg vil i hvert fald gøre mit bedste til at føre vores ideer ud i livet og vil deltage i relevante fora og debatter. Og så skal vi være bedre til kommunikationen til alle vores medlemmer. Både på vores hjemmeside og i vores debatforum.

- Der vil jævnligt komme statusopdateringer på hjemmesiden om, hvordan det går med de opgaver, som Danske Lodser arbejder med, siger den nye formand for Danske Lodser og opfordrer alle medlemmerne til at tilmelde sig lodsernes forum for at få bedst mulig information.

Ib Henriksen håber på, at der i lodsernes forum kan opstå nogle debatgrupper, hvor bestyrelsen kan deltage og samtidig få ideer til, hvordan lodsernes arbejdsforhold kan blive endnu bedre.

- Man vil også opleve, at Danske Lodser vil være mere udfarende og deltage i flere arbejdsgrupper på offentligt plan samt i virksomheden (DanPilot).

### Sikkerhed og sundhed

- De største risici for de søfarendes sikkerhed og sundhed er nok kost og motion. For meget 'kost' og for lidt motion. Desuden er søfartserhvervet også ramt af stadige nedskæringer, og øgninger i det administrative pres betyder, at også stress bliver en ikke uvæsentlig del af sygdomsbilledet, siger Ib Henriksen

Skal DK være forbillede for andre nationer med en mere markant national regulering af erhvervets forhold?

- Danmark er allerede helt fremme med privatisering af lodsgerningen, og det ser vi gerne rullet tilbage til én operatør på lodsområdet. Det har jo vist sig, at den seneste liberalisering kun har øget omkostningerne for de fleste og ikke givet den billigsgørelse, der var forventet, siger formanden for Danske Lodser og tilføjer, at der på europæisk plan er enighed blandt lodserne om, at konkurrence på lodsninger er en dårlig idé. Taberne er sikkerhed og miljø, da erhvervet er for lille til konkurrence.



*Ib Henriksen, ny formand for Danske Lodser, kunne godt tænke sig, at privatansatte lodser også omfattes af en løn- og hviletidsaftale.*

## Ib Henriksens blå bog

- Folkeskole med realeksamen 1977
- Søfartsskole i Sønderborg 1977
- Skoleskibet 'Danmark' 1978
- Styrmandsaspirant i Rederiet Torm 1977-1980
- Skibsførereksamen fra Københavns Navigations-skole 1982
- 2. styrmand i Torm 1983
- Reserveofficer i Søværnet 1983-1985
- 2. styrmand i Torm 1985-1986
- 1. styrmand i Torm 1986-1988
- Overstyrmand i Torm 1988
- Afløserstyrmand i DSB/DSØ 1988-1989
- Overstyrmand i Torm 1989-1990
- Kaptajn i Torm 1990-1994
- Lods ved Sundets Lodseri fra 1994 til nu
- Har siddet i Danske Lodseres bestyrelse fra 2007, alle årene som næstformand.

*Det går godt med den treårige hf-uddannelse på Ærø. Afvekslingen i uddannelsesforløbet er vigtigt for de unge, der ikke er så bogligt anlagte, men som alligevel gerne vil have en gymnasial uddannelse.*

# HF-Søfart – et godt tilbud til fremtidens skibsofficerer

Siden 2000 har Marstal Navigations-skole (Marnav) og VUC FYN Ærø tilbudt unge interesserede en gymnasial og maritim uddannelse. Og noget tyder på, at man her har fået fat i målgruppen. I hvert fald kommer flere og flere af de gamle blå hf'ere tilbage til navigationsskolen som skibsofficerstuderende. Marnavs nye onkel er et godt eksempel på dette.

På HF-Søfart tilbyder man en tre-årig uddannelse som indeholder en hel hf-eksamen og en uddannelse som skibsassistent samt første modul af skibsofficersuddannelsen. På hf-uddannelsen er der et stort udbud af valgfag, så uanset i hvilken retning de unges lyster og evner går, kan man få de fag, som støtter ens personlige og faglige udvikling.

Uddannelsen er gratis og SU-berettiget. Er den unge under 18 år, får vedkommende et tilskud fra Søfartsstyrelsen på ca. 2.610 kr. om måneden, hvis forældrene ikke bor

på Ærø. Man kan også få tilskud til transportudgifter i forbindelse med hjemrejse, ligesom der kan søges diverse legater.

I de senere år er der bygget flere nye ungdomsboliger i Marstal, samtidig med at de eksisterende kollegier er blevet moderniseret. Priserne ligger mellem 1.100 og 2.500 kr. om måneden for et kollegieværelse. Man tilbyder varm mad til middag i navigationsskolens kantine til en rimelig pris.

Sammen med Det Ærøske Bølligselskab har Marnav og VUC Ærø ansat en 'skolemor' (læs andet sted i bladet), som holder øje med de unge. 'Skolemor' kontakter de unge, hvis de ikke er i skole om morgenen og fungerer som kontakttled for forældrene.

De to skoler, som samarbejder om uddannelsen, er naboer og har et tæt samarbejde om uddannelsen og de unges fritid. På Marnav er navigationslærer og lektor Jan Gudmundsson

ansat som hf-koordinator, og han har samtidig en del af undervisningen i de søfartsfaglige fag. Ifølge de unge, som vi har talt med, er studiemiljøet helt i top, og det er en stor fordel, at de yngre blå hf'ere møder de lidt ældre studerende på officersuddannelserne på navigationsskolen.

- Uddannelsen hos os i Marstal er blevet en stor succes. Da vi i august 2001 startede uddannelsen, fik vi 20 elever, og til efteråret starter her 60 elever i tre spor, siger hf-koordinator Jan Gudmundsson.

Dengang var der et stort frafald. Kun ni elever afsluttede dengang deres treårige uddannelse. Frafaldet er minimeret til næsten ingen.

- Vores fornemmelse er, at det, at vi har fået ansat en 'skolemor', som tager sig af elevernes 'bløde' problemer i fritiden – såsom at komme op og i skole m.v. – har været en medvirkende årsag til, at vi sidste år ud af 50 elever kun måtte sige





*HF-Søfart er blevet en del af Marstal Navigationsskoles fødekæde. Og flere kommer til, efterhånden som de større årgange af HF-Søfarts kursister bliver studenter og vender tilbage efter endt sejlads.*

farvel til to elever. Resten er kommet igennem uddannelsen, fortæller Jan Gudmundsson, der virker som 'skolefar' i forhold til elevernes mere praktiske skoleproblemer.

Jan mener også, at eleverne har en stor fordel i den afvekslende undervisningsform, som HF-Søfart tilbyder.

HF-Søfart begyndte som en forsøgsordning, men blev i 2005 gjort permanent med Undervisningsministeriets godkendelse, blandt andet fordi søfarten skriger på arbejdskraft, hvilket også er en af årsagerne til, at Søfartsstyrelsen støtter HF-Søfarts kursister under 18 år, som ikke er SU-berettigede, med knap 2.700 kr. om måneden.

De mange praktiske fag på navigationsskolen kan være et tiltrængt afbræk i den teoretiske gymnasiale undervisning, mener hf-koordinatoren. Eleverne på HF-Søfart får på Marnav en udvidet duelighedsundervisning og er således mere end kompetente til at påbegynde en skibsofficersuddannelse, når de afslutter deres blå hf.

Netop samarbejdet mellem Marstal Navigationsskole og VUC er en af forklaringerne på, at det går så godt med den treårige hf-uddannelse på Ærø. VUC flyttede for godt to år siden fra en efterhånden alt for lille bygning i midten af Marstal til helt nye og indbydende faciliteter ved siden af Navigationsskolen. Det har gjort det

### HF-Søfart Uddannelsessteder:

Frederikshavn Gymnasium & HF  
MARTEC Frederikshavn  
Skagen Skipperskole  
VUC Fyn Svendborg  
Svendborg Søfartsskole  
VUC Fyn Ærø  
Marstal Navigationsskole

noget lettere at blande forløbene. Førhen lå al hf-undervisning samlet de første to år, mens det sidste år foregik på Navigationsskolen. Sådan er det ikke længere.

- Det betyder meget, at vi ligger dør om dør og kan have integreret skema, som netop er noget af det, der gør den her uddannelse anderledes. En kursist kan således gå direkte fra engelsk til navigationslære. Det er med til at give en meget sammenhængende hverdag og en øget mening med arbejdet for kursisterne.

- Jeg er sikker på, at også kollegiemiljøet og nærheden og trygheden i lokalmiljøet er med til at gøre HF-Søfart til et attraktivt alternativ for nogle unge, siger Jan Gudmundsson. Hf'erne kan med et medlemskab af Marstal Navigatørforening få adgang til mange gratis fritidsaktiviteter i Marstal.

De blå hf'ere i Marstal kommer også på studieture og andre fællesarrangementer i løbet af uddannelsen, og hvert år kommer eleverne ud at sejle med skonnerten 'Fylla'.

En hf-søfartseksamen giver adgang til de samme videregående uddannelser, som enhver anden gymnasial ungdomsuddannelse. Uddannelsen giver desuden den unge mulighed for at udmønstre som aspirant eller skibsassistent og på den måde skabe sig en karriere i den danske handelsflåde. Det er også et godt udgangspunkt, hvis den unge har lyst til uddannelser som:

- skibingeniør
- shipping-trainee
- mægler
- søofficer i marinen
- skibsinspektør



*Hf-uddannelseskoordinator og navigationslærer, lektor Jan Gudmundsson, glæder sig over, at ca. halvdelen af de elever, der udklækkes som blå hf'ere i Marstal, vælger at blive på øen og få en uddannelse som skibsofficer.*



- Jeg synes, at man skal fokusere på mulighederne i stedet for på forhindringerne. Jeg er glad for, at nogen gjorde mig opmærksom på en anden mulighed end at sejle under DIS. Og jeg kan kun opfordre folk til at gøre det samme – prøv det, siger Dan T. Christensen, marinekoordinator for energiselskabet DONG Energy.

## Ny luft under vingerne

Nu da der er blevet lidt længere mellem de regulære job som navigatør i danske skibe, retter stadig flere blikket mod land for at se, hvilke muligheder der byder sig. Her går der en klar pil i retning af offshore-job i forbindelse med opførelsen af vindmøller.

For at finde ud af, hvad den type arbejde består i, har vi ringet til Dan T. Christensen, der p.t. befinder sig i det nordvestlige England, hvor han er udstationeret som marinekoordinator for energiselskabet DONG Energy:

- Javist blæser det herude, råber Dan T. i telefonen og forsøger at

overdøve vindens buldren i mobilen. Da han har fundet læ og atter kan tale i normalt leje, fortsætter han: Det er jo derfor, vi skal have bygget hele to vindmølleparker lige nøjagtig her i det stormomsuste Cumbria. Og det er vi altså et par navigatører, der er rodet ind i, og vi har vildt meget at lave lige nu, da det hele er i opstartsfasen.

### Slut med langfart

51-årige Dan Christensen har siden oktober været udstationeret i Barrow-in-Furness og har sit daglige arbejde i et større container-

kontorlandskab allerlængst ude på molen. Dermed er han for alvor gået i land efter mange år på langfart, og selvom han for år tilbage ville have forsvoret, at han skulle blive glad for et såkaldt 8-16-job, så befinder han sig ret godt med det:

- Indimellem mine hyrer på langfart har jeg arbejdet for FN gennem det danske forsvar, og da jeg sidst i 2008 kom hjem fra en mission i Vestafrika, da stod jeg ligesom ved en skillevej. Skulle jeg fortsætte med langfart, og hvor var der lige et godt job? Da Alcatel, som jeg ellers havde arbejdet for, havde fyret samtlige

*Et sjældent syn. Fire DONG marinekoordinatorer på én gang, samlet i kontorcontaineren i Barrow-in-Furness i det nordvestlige England. Fra venstre Dan T. Christensen, Peder Rosenberg Pedersen, Ian Fraser-Mitchell & Dominic Evans*



danske ansatte, var det heller ikke længere en mulighed. Mens jeg kiggede mig omkring, blev jeg ringet op af en gammel ven, der mente, at de i DONG godt kunne bruge min erfaring som tidligere kaptajn på kabelskibe. Det endte nu med, at jeg i stedet fik tilbudt det her landjob, og det passer mig glimrende.

### Styr på folk og trafik

Jobbet som marinekoordinator består i et holde styr på alt personel og al den trafik, der er omkring offshore-området, og det lyder måske ikke af så meget, men det er opgaver, der kan holde fem navigatører beskæftiget døgnet rundt. Fx skal alle de personer, der skal ud og arbejde på den kommende vindmøllepark, både igennem en sikkerhedsbriefing og have tjekket certifikater:

- Mens jeg står her og snakker med dig, så er min kollega ved at introducere tre nye mand, der skal i arbejde herude. Uanset om det er en montør eller kok, så skal de alle sammen briefes her hos os. Det går der altså en del tid med, eftersom der nok vil ryge i omegnen af 4-5.000 mand igennem her, inden hele projektet er afsluttet. Når vi sender folk af sted i en båd ud til en vindmølle eller et fundament, får de et nummer, og på den måde holder vi styr på, hvem der er hvor og hvorfor. Af sikkerhedsmæssige årsager skal vi hele tiden vide, hvor folk befinder sig.

### Afvekslende job

Derudover skal Dan og hans fire kolleger inspicere alle indchartrede fartøjer for at sikre, at de opfylder DONG Energys specifikationer og krav. Som han forklarer, kan der sagtens lige pludselig være 25-50

skibe i området på én gang, og det er alt fra dykkerskibe, slæbebåde, vagtskibe og jack-ups:

- Der står i min kontrakt, at jeg er ansat 40 timer om ugen, men det holder ikke en meter her i opstartsfasen, hvor man snildt kommer op på 10-12 timer 7 dage om ugen. Men det er et enormt afvekslende job, hvor man skal tage mange og store beslutninger, og det synes jeg er fedt, selvom man godt kan mærke, at DONG Energy er en statslig virksomhed, og at beslutningsprocessen derfor ikke foregår helt så kvikt, som jeg er vant til fra det private erhvervsliv.

### Lønnen okay

Ud over Dan er der ansat fire navigatører som marinekoordinatorer, og de går vagt 12 timer ad gangen, så der altid er to på landbasen. Typisk arbejder de to uger og har to uger fri, hvorimod Dan som leder i princippet er der hver dag. Eftersom basen ligger i England, har DONG Energy besluttet, at to af disse navigatører skal være briter, men ellers undrer det Dan, at der ikke er flere danske styrmænd, der søger disse offshorejob:

- Lønnen er okay. For mit vedkommende kommer jeg op i nærheden af en skipperløn, også selvom jeg faktisk skal betale skat til både England og Danmark og dermed kommer op på en dansk skatteprocent. Man lider selvfølgelig nogle afsavn ved at være udstationeret så længe, for jeg regner ikke med at få ret mange friperioder, frem til at havvindmølleparker står færdige i slutningen af 2011. Det skal man altså lige vænne sig til – ikke at have lige så meget fri, som vi har været vant til på langfart, når vi sejler 1 til 1.

### Fast job bedst

Egentlig havde Dan som reserveofficer i søværnet udsigt til endnu et job hos FN i Det Fjerne Østen. Det var et job, han meget gerne ville have sagt ja til, men som han siger, så er der tale om en 1-års-kontrakt, og bagefter er man lige vidt rent jobmæssigt:

- Vist er det da spændende at arbejde for FN i Asien, men det slutter jo lige pludselig, og så står man der uden noget som helst. Det job, jeg nu har fået hos DONG Energy, det kan forhåbentlig vare ved, også efter at vindmøllerne står færdige, og det vejer trods alt tungere, så derfor var beslutningen egentlig ikke så svær at tage.

### Væk med dommedagsstemningen

Ved generalforsamlingen i marts var Dan også mødt op, og han synes, det var ret trist med den dommedagsstemning, der prægede mødet på Nyborg Strand. Som han husker det, blev vendingen "det er blodrødt derude" brugt mange gange under mødet. Han medgiver, at det er foruroligende med alle de fyringer, der har været på det seneste, men siger alligevel:

- Jeg synes, man skulle prøve at vende kajakken og se på alle de nye muligheder, der er poppet op, frem for udelukkende at fokusere på alle problemerne omkring vores fag. For mit eget vedkommende vil jeg i hvert fald sige, at jeg er glad for, at nogen gjorde mig opmærksom på en mulighed, jeg ikke anede eksisterede. Og jeg kan kun opfordre folk til at gøre det samme – prøv det.



# Urafstemning vedtægtsændringer 2010

Bestyrelsen har flg. forslag til vedtægtsændringer:

Efter i to år at have haft en anden organisation uden en fuldtidsansat formand, har bestyrelsen evalueret behov for justering af foreningens vedtægter.

#### Forslag 1

Bestyrelsen foreslår en række ændringer i § 8, § 9, og § 11 som et forslag. Da formanden nu vælges af og blandt bestyrelsen, er det i § 8 naturligt at justere vedtægterne således at det også er bestyrelsen som i sin forretningsorden fastlægger den siddende formands eventuelle faste opgaver. Forslaget giver også mulighed for at der kan aftales faste opgaver til næstformanden, og at begge kan få aftalt et vederlag med bestyrelsen.

Sekretariatschefen er foreningens daglige leder. Det har ikke altid været let for vores omverden og samarbejdspartnere at forholde sig til en sekretariatschef og en valgt formand. Derfor ønsker bestyrelsen i §'erne 8, 9 og 11 at ændre "sekretariatschef" til "direktør". Derved viser vi at ledelsen er meget sammenlignelig med den der kendes fra virksomheder og selskaber. Afledt heraf er det også naturligt at justere økonomisk tegning i § 9, stk. 8, og i § 11 gøre det muligt for direktøren at handle i samråd med formand og næstformand i spørgsmål som ikke kan afvente bestyrelsens stillingtagen.

Det bemærkes at bestyrelsen foreslår, at direktøren ikke længere skal have været aktivt medlem af foreningen. Bestyrelsen ønsker at signalere, at det altid vil være den bedste ansøger

som får jobbet i en professionel faglig organisation som Søfartens Ledere.

#### Forslag 2

Bestyrelsen var ved dette bestyrelsesvalg i den situation, at man efter opstillingsfristens udløb lige pludselig mistede en kandidat. Derfor foreslår bestyrelsen en tilføjelse til § 9, stk. 4 som giver retningslinjer for hvordan man løser situationer hvor der ikke er kandidater nok.

#### Forslag 3

Bestyrelsen foreslår en ændring af § 12 - Medlemsinformation, så man i takt med den teknologiske udvikling ikke er bundet til at skulle udgive et medlemsblad i minimum 10 udgaver om året, men kan justere i dette og supplere med kommunikation på andre måder, primært via nettet.

Forslag 1 Nuværende	Forslag til ny
<p><b>§ 8 Formand</b></p> <p>1. Bestyrelsen vælger hvert år en formand (President) blandt bestyrelsens medlemmer. Formanden kontraktansættes som foreningens leder.</p> <p>3. Bestyrelsen vælger hvert år en næstformand, der leder bestyrelsen ved formandens forfald. Har næstformanden også forfald, indtræder sekretariatschefen i bestyrelsen som fungerende formand.</p> <p>4. Formanden kan handle på foreningens vegne i sager, der ikke kan afvente bestyrelsens afgørelse, men skal snarest muligt forelægge sagen for bestyrelsen. Formanden og dennes stedfortræder er ansvarlige for, at bestyrelsens retningslinjer følges og de er over for bestyrelsen ansvarlige for enhver handling, de foretager på foreningens vegne.</p> <p>Gamle stk. 4 bliver til ny stk. 5</p>	<p><b>§ 8 Formand</b></p> <p>1. Bestyrelsen vælger hvert år en formand (President) blandt bestyrelsens medlemmer. Formanden er foreningens leder. Formanden modtager et vederlag aftalt med bestyrelsen. Formandens faste opgaver og ansvarsområder skal fremgå af bestyrelsens forretningsorden.</p> <p>3. Bestyrelsen vælger hvert år en næstformand, der leder bestyrelsen ved formandens forfald. Har næstformanden også forfald, indtræder direktøren i bestyrelsen som fungerende formand. Næstformanden kan efter aftale med formand og bestyrelsen varetage fastlagte opgaver. Næstformanden kan herfor modtage et vederlag aftalt med bestyrelsen. Næstformandens eventuelle opgaver og ansvarsområder skal fremgå af bestyrelsens forretningsorden.</p> <p>4. Formanden og næstformand vælges på det førstkommande bestyrelsesmøde efter den årlige generalforsamling. Såfremt en siddende formand ikke opnår genvalg eller træder ud af bestyrelsen ved et bestyrelsesvalg, er dennes stedfortræder fungerende formand indtil førstkommande bestyrelsesmøde.</p> <p>5. Formanden kan handle på foreningens vegne i sager, der ikke kan afvente bestyrelsens afgørelse, men skal snarest muligt forelægge sagen for bestyrelsen. Formanden og dennes stedfortræder er ansvarlige for, at bestyrelsens retningslinjer følges og de er over for bestyrelsen ansvarlige for enhver handling, de foretager på foreningens vegne.</p>
<p><b>§ 9 Bestyrelse</b></p> <p>8. Bestyrelsen tegnes af formanden. Ved køb, salg eller pantsætning af fast ejendom kræves mindst 5 bestyrelsesmedlemmers underskrift, hvoraf formandens skal være den ene. I øvrige økonomiske forhold underskriver formanden, sekretariatschef og/eller en af bestyrelsens udpeget person, 2 i forening.</p> <p>11. Bestyrelsen træffter i samråd med formanden beslutning om ansættelse og kontraktforhold vedrørende sekretariatschefen og sagsbehandlerne. Bestyrelsen ansætter øvrigt personale efter formandens og sekretariatschefens fælles indstilling.</p>	<p><b>§ 9 Bestyrelse</b></p> <p>8. Bestyrelsen tegnes af formanden. Ved køb, salg eller pantsætning af fast ejendom kræves mindst 5 bestyrelsesmedlemmers underskrift, hvoraf formandens skal være den ene. I øvrige økonomiske forhold underskriver direktøren i henhold til bemyndigelse fastlagt i gældende forretningsorden.</p> <p>11. Bestyrelsen træffer i samråd med formanden beslutning om ansættelse og kontraktforhold vedrørende direktøren. Bestyrelsen ansætter øvrigt personale efter formandens og direktørens fælles indstilling.</p>
<p><b>§ 11 Administration</b></p> <p>1. Bestyrelsen ansætter i samråd med formanden en sekretariatschef (General Secretary), der skal have været aktivt medlem, samt sagbehandlerne. Øvrigt personale ansættes af bestyrelsen efter fælles indstilling fra formanden og sekretariatschefen, jfr. §9, stk. 11.</p> <p>2. Sekretariatschefen er foreningens daglige leder og er fungerende formand, såfremt såvel formanden som næstformanden har forhold. Sekretariatschefen er ansvarlig for, at bestyrelsens retningslinjer følges og er over for bestyrelsen ansvarlig for enhver handling foretaget på foreningens vegne.</p>	<p><b>§ 11 Administration</b></p> <p>1. Bestyrelsen ansætter i samråd med formanden en direktør (General Secretary). Øvrigt personale ansættes af bestyrelsen efter fælles indstilling fra formanden og direktøren, jfr. §9, stk. 11.</p> <p>2. Direktøren er foreningens daglige leder og er fungerende formand, såfremt såvel formanden som næstformanden har forhold. Direktøren er ansvarlig for, at bestyrelsens retningslinjer følges og er over for bestyrelsen ansvarlig for enhver handling foretaget på foreningens vegne. Direktøren kan efter samråd med formand og næstformand handle på foreningens vegne i sager, der ikke kan afvente bestyrelsens afgørelse, men skal snarest muligt forelægge sagen for bestyrelsen.</p>

**Forslag 2  
Nuværende****§ 9 Bestyrelse**

4. Er der ikke opstillet flere kandidater, end der skal vælges, er de pågældende valgt uden afstemning og der udsendes ikke stemmeseddel

**Forslag til ny****§ 9 Bestyrelse**

4. Er der ikke opstillet flere kandidater, end der skal vælges, er de pågældende valgt uden afstemning og der udsendes ikke stemmeseddel. Er der ved fristens udløb ikke opstillet det tilstrækkelige antal kandidater, kan bestyrelsen vælge at indkalde kandidater på ny eller beslutte enten at udpege et medlem eller lade pladsen være vakant indtil næste ordinære bestyrelsesvalg.

**Forslag 3  
Nuværende****§ 12 Medlemsinformation**

1. Med formanden som ansvarshavende redaktør udgives et medlemsblad, der så vidt muligt skal udkomme 10 gange årligt.
2. Bladet tilsendes medlemmerne gratis på deres bopæl, ligesom det udsendes gratis til skibe, rederier og andre relevante virksomheder efter bestyrelsens skøn.

**Forslag til ny****§ 12 Medlemsinformation**

1. Søfartens Ledere kan bruge såvel trykte medier som internet og mobiltelefonnet til medlemsinformation
2. Et medlemsblad skal udgives med formanden som ansvarshavende redaktør og skal tilsendes medlemmerne gratis på deres bopæl, ligesom det udsendes gratis til skibe, rederier og andre relevante virksomheder efter bestyrelsens skøn.



Her sidder Susi med noget så eksotisk som en malaysisk angklung, et musikinstrument der kun kan sige én tone, dvs. hvis du vil spille en sang med 8 toner skal du have 8 instrumenter og være min 4 personer, da man til nøds kan håndtere et instrument i hver hånd.

## Susi har et Søfartsmuseum i køkkenet

Pustet fra det vilde uha-uha kan opleves i Susi's køkken på Lyø

- Ideen har været at lave et søfartsmuseum ligesom det i Marstal, fortæller Susi på energisk fynsk:

- Men Lyø er jo 50 gange mindre end Ærø – så det er museet også. Til gengæld er det 100 gange mere intenst!

Susi har selv sejlet verdenshavene tynde som telegrafist – og mange af de udstillede genstande er ting, hun selv har taget med hjem 'derudefra'.

Lige fra en sælsom samling af tøjklammer, kæmpeinsekter, tavs-hedsperioder, flænsekniive, spanking-redskaber, morsetegn, muslingeskal-ler, batik, kuglerammer, fuglevinger, kanoudstyr, drivtømmer, musik- og navigationsinstrumenter, tekstiler, morbærtræs-bark og dukkehusting

fra Grønland, Brasilien, Tonga, USA, Australien, Japan, Malaysia osv.

### På køkkenbænken

- Museet er i mit køkken. Når folk kommer ind, får de en stol og et glas vand eller en kop kaffe, og så fortæller jeg historierne om alle tingene, fortæller Susi.

Susi's mand er navigatør og sejler som skibsfører i Norden – så når han er hjemme, tager han gerne gæsterne med ud i haven og viser dem, hvordan man tager en middagsbredde.

- Det er der jo ingen, der kan mere – nu bruger alle GPS, understreger Susi.

Museet har bredt sig ud i haven, hvor der er bark fra Tongaerne, en

årer fra et strandet vikingeskib – og meget mere.

### Politik ved komfuret

Men Susi kan mere end at samle på tøjklammer fra Tongaerne.

Hun er dybt engageret i forholdene for søfarende, og udtaler sig vredt om danske redere, der ikke vil bruge danske navigatører længere:

- Det er der ikke ret mange, der ved noget om. Men jeg synes, det er vigtigt at fortælle folk om, hvordan det er at være til søs i dag – og hvor svært det er, når rederne foretrækker udenlandsk billig arbejdskraft.

Alle er velkomne til at besøge Susi. Entreen er på 20 kr. – og det er billigt for en uforglemmelig oplevelse.



## Kun 70 ud af 200 småfærgefolk står i FOA

Der er ca. 200 navigatører i de danske småfærger – og ud af dem er der kun ca. 70 rene FOA-medlemmer tilbage. Resten står i Søfartens Ledere eller har dobbeltmedlemskab, fortæller Jens Hedegaard. Han understreger, at tallene er cirkatal, men nok den mest præcise opgørelse, der kan skaffes.

- Der er helt klart overtal af færge-navigatører, der ønsker at få flyttet forhandlingsretten og overenskomsten over i Søfartens Ledere, lyder det fra Jens Hedegaard, der er overfartsleder på Aarø-sund-overfarten og valgt til flere faglige poster i FOA lokalt og centralt.

Han peger på, at han lavede en rundspørge på FOA's faggruppemøde 1. og 2. marts i år. Her var 22 færgerederier repræsenteret, og ud af dem var der kun fem færgerier, der

ikke ville støtte en overflytning til Søfartens Ledere.

Som en af de faglige poster sidder Jens Hedegaard helt centralt som et ud af fire medlemmer i FOA's forhandlingsgruppe for færgeområdet – altså den gruppe, der er medlemmernes repræsentanter i overenskomstforhandlingerne med KL. Og også her – i hjertet af FOA's hjemmebane – er holdningen helt klart, at det burde være Søfartens Ledere, der førte forhandlingerne:

- Tre ud af fire af os, der sidder i forhandlingsgruppen, mener, at forhandlingsret og overenskomst bør ligge hos Søfartens Ledere. Den 'fjerde' er skibsassistent og har ikke interesse i sagen, opregner Jens Hedegaard.

Han mener helt klart, at det meget lave lønniveau på småfærgerne – sammenlignet med lønniveauet i resten af faget – hænger sammen med, at forhandlerne ikke kender området og desuden er vant



*Det er tydeligt at se på lønnen rundt på de kommunale færger, at hvor de har en dygtig tillidsmand, er lønnen væsentlig højere end på de færger, hvor lokalafdelingen har skullet klare lønforhandlingen, siger Jens Hedegaard, overfartsleder på Aarø-sund-overfarten.*

## Nu er det ikke nogen hemmelighed, at der er en stor del af tillidsrepræsentanterne, der gerne vil blive i FOA, fordi de har endog meget gode vilkår som tillidsrepræsentanter i FOA

til at forhandle løn til pedeller og sosu'er:

- Jeg oplever, at holdningen er, at det ikke kan passe, at færgespersonalet skal have så meget mere end en hjemmehjælper. Vi bliver nærmest anklaget for at være usolidariske ... Jens Hedegaard tilføjer, at han har stor respekt for sosu-assistenternes arbejde, men at der blot ikke er nogen faglig sammenhæng mellem deres og navigatørernes arbejdsopgaver.

### Skoleret!

I øvrigt skal forhandlingsudvalget for færgerne til møde i den centrale sektorbestyrelse i FOA til maj, og som Jens Hedegaard siger:

- Jeg ved, at holdningen dér er, at hvis man ikke er 'for' FOA, kan man ikke deltage i det centrale arbejde. Med andre ord: Vi skal altså arbejde for forbundet og ikke for medlemmerne.

Den holdning synes jeg er lidt træls – som vi siger her i Sønderjylland – men jeg vil ikke give mig; jeg er valgt ind i forhandlingsudvalget af kollegerne. Så det bliver et spændende møde!

### TR-forhold forringes

Nu er det ikke nogen hemmelighed, at der er en stor del af tillidsrepræsentanterne, der gerne vil blive i FOA, fordi de har endog meget gode vilkår som tillidsrepræsentanter i FOA. De

får betalt rejse, ophold, mad – og de bliver frikøbt fra arbejdet.

- De er bange for at miste deres gode vilkår og deres 'frihed', hvis vi kommer over i Søfartens Ledere, påpeger Jens Hedegaard:

- Men jeg vil lige advare. For faktisk har jeg hørt mange i FOA sige, at der er usædvanlig gode vilkår for de maritime tillidsrepræsentanter. De har skabt sig nogle vilkår, der er bedre end alle de andres, og der er en stor gruppe, der synes, at det er for meget.

Så den grønne gren kan snart blive skåret af, påpeger Jens Hedegaard og tilføjer, at det er vigtigt at være ærlig over for tillidsrepræsentanterne mht. forholdene i Søfartens Ledere:

- Der får TR'ene kun dækket transporten til møderne, ikke mere.

### Dårlig pension

- Pensionen i FOA's overenskomst er elendig. Vi er tvunget ind i en pensionsordning sammen med sosu'er, og derfor er vi også risikovurderet sammen med en gruppe, hvor størstedelen af indbetalingen naturligt skal gå til forsikringsdelen, forklarer Jens Hedegaard.

Han har igennem forhandlingsudvalget i flere omgange været med til at bede FOA om at ændre navigatørernes pensionsordning – men uden resultat:

- Både i 2003 og i 2005 havde vi

krav til FOA om at tage pensionsvilkårene med til forhandlingerne med KL.

Vores krav er, at nyansatte kan få lov til selv at vælge, om de vil beholde deres gamle pensionsordning. Men FOA har ingen af gangene taget det med til forhandlingerne med KL, så det strandede i FOA, siger Jens Hedegaard.

Jens Hedegaard understreger, at han selv har haft mange gode år i FOA:

- Havde det ikke været, fordi mine kolleger nu har fået øjnene op for de forbedringer, der er sket i SØLE efter strukturændringerne, ville jeg nok ikke have arbejdet så meget for sagen. Jeg er tjenestemand og har altid kunnet forhandle mig frem til rimelige vilkår – og de mange goder må jeg sige farvel til, når forhandlingsretten bliver flyttet.

Jeg har arbejdet for medlemmerne nu siden 1989, hvor jeg blev valgt som tillidsrepræsentant, og gør det stadig, selv om jeg nu er blevet leder.

- Her ved sidste lønforhandling fik mine medarbejdere et lønløft på 1500 kr. pr. måned og ekstra 50 timers fri om året for at bevare en stabil medarbejderskare, siger Jens Hedegaard:

- FOA's overenskomst er begyndt at blive bedre; det har været nødvendigt for at rekruttere folk til færgerne. Vi har jo oplevet, at færgerne på Lolland lå stille, fordi der ikke var folk til at sejle dem,



# Overflytning tjener alle bedst

Lad os finde en god løsning, så overenskomsten og forhandlingsretten for navigatørerne i småfærgerne kan overføres fra FOA til Søfartens Ledere. Det er både navigatørerne, KL og organisationerne bedst tjent med, lyder opfordringen fra Søfartens Lederes sekretariatschef, Fritz Ganzhorn til FOA.



*Det er et problem, når navigatørerne på småfærgerne for størstedelens vedkommende står i Søfartens Ledere, mens forhandlingsretten ligger hos FOA. Vi må finde en løsning og er parat til nye drøftelser med FOA, opfordrer Fritz Ganzhorn, sekretariatschef i Søfartens Ledere.*

Lad os finde en god løsning, så overenskomsten og forhandlingsretten for navigatørerne i småfærgerne kan overføres fra FOA til Søfartens Ledere. Det er både navigatørerne, KL og organisationerne bedst tjent med, lyder opfordringen fra sekretariatschef i Søfartens Ledere Fritz Ganzhorn til FOA.

Fra Søfartens Lederes side vil vi meget gerne strække hånden ud og finde en god løsning for navigatørerne i småfærgerne, siger Fritz Ganzhorn, direktør i Søfartens Ledere. Han håber, at Søfartens Ledere og FOA gennem en ordentlig dialog kan finde en smidig og god løsning, så navigatørerne i småfærgerne kan komme over til kollegerne i Søfartens Ledere:

- Det er der, de naturligt hører til. Og som jeg ser det, må det være i alles – både navigatørerne, orga-

nisationernes og arbejdsgiverens – interesse, at medlemmerne står i den organisation, hvor de fagligt hører hjemme, og hvor de mener, at deres interesser bliver bedst varetaget.

Vi har prøvet at drøfte en samarbejdsaftale med FOA, men da det mest var en aftale om opdeling i 'jeres' og 'vores' medlemmer uden udsigt til udvikling i takt med medlemmernes ønske om valg af fagforening, sagde vi nej tak.

## Gammeldags holdning

Fritz Ganzhorn understreger, at han ikke bare ønsker, at medlemmerne skal flytte, fordi de i lige dette tilfælde måske skal overføres til 'hans' organisation.

- Principielt mener jeg, at vi som organisationer er sat i verden for at tjene medlemmerne på bedste vis. Derunder hører også, at medlemmerne skal have indflydelse på, hvem de ønsker skal varetage deres interesser.

Og navigatørerne i småfærgerne har jo allerede 'talt' og bedt om ændringer, når den overvejende del af dem er medlemmer af Søfartens Ledere, siger Fritz Ganzhorn:

- Jeg synes, det er ærgerligt at se et fagligt område 'sande til' på denne måde. Efter min opfattelse er det utidssvarende at holde en medlemsgruppe låst i en organisation uden at lytte konstruktivt til medlemmernes ønsker. Vi har i den etablerede fagbevægelse travlt med at pege fingre ad de gule, men hvis vi ikke blandt os selv – de overenskomstbærende organisationer – formår at lytte til medlemmernes ønsker, risikerer vi lige præcis at sende vores medlemmer i armene på de gule.

Vi skal overleve på fællesskab, faglighed, gode overenskomster og god professionel service. Det er i den forbindelse helt naturligt og menneskeligt, at navigatørerne på det kommunale område har mere til fæl-

les med kollegerne i Søfartens Ledere end med de store sundhedsfaglige grupper og andre erhvervsgrupper i FOA. Det er jo ikke en kritik af FOA, men en konsekvens af FOA's egen udvikling.

## I KL's interesse

Samtidig peger Fritz Ganzhorn på, at KL som arbejdsgiver må have en interesse i at få spørgsmålet løst, så de får mulighed for at forhandle med den organisation, der rent faktisk organiserer størstedelen af navigatørerne på småfærgerne:

- Det er vel grundlæggende både i arbejdsgivers og arbejdstagers interesse, at medarbejderne er tilfredse med deres løn, deres arbejdsvilkår og deres pensionsopsparring, så de er glade for at gå på arbejde hver dag. Det opnår KL bedre, hvis de forhandler med Søfartens Ledere, hvor størstedelen af færgefolkene er organiseret.

## Generationsskifte

Der er helt klart et generationsskifte i gang ude på småfærgerne, og det er overvejende folk, der i forvejen står i Søfartens Ledere, der kommer ind.

Samtidig er der en del af de navigatører, der i den nuværende krisesituation mister deres job, der søger ind i færgefarten for en periode, indtil der igen bliver arbejde ude på fragtskibene.

De ønsker naturligvis ikke at flytte organisation, overenskomst og pension.

- Så det er i stor udstrækning Søfartens Lederes 'folk', der er den nye generation af navigatører i småfærgerne – og dermed er det også naturligt, at vi sammen med FOA og KL finder en løsning, hvor overenskomsten og forhandlingsretten er der, hvor medarbejderne er organiseret og fremadrettet ønsker at være organiseret, understreger Fritz Ganzhorn.

# Hjælper FOA's medlemmer

Advokat Pernille Sædam Marstal er ansat i Søfartens Ledere – men forhandler ofte individuelle løn- og ansættelsesforhold for navigatørerne i de kommunale småfærger.

Jeg taler tit med navigatører fra de kommunale småfærger, der er omfattet af FOA's overenskomst, men som har valgt at være medlemmer her i Søfartens Ledere.

De føler ganske enkelt, at det er her, de hører til; de føler sig fejlanbragt i FOA sammen med sosu-assistenten, pedeller, sygehusportører og dagplejemødre, siger Pernille Sædam Marstal, advokat i Søfartens Ledere. Hun tilføjer:

- Både vi som organisation og navigatørerne ude på småfærgerne har stor respekt for de andre faggruppers arbejde. Men det er bare ikke i den sammenhæng, at navigatørerne kan finde faglig sparring og fællesskab.

- De vil gerne over i det faglige fællesskab sammen med de andre navigatører i Søfartens Ledere, og de vil gerne have deres faglige interesser varetaget af en organisation, der kender faget, kender de særlige regler og lovgivningen til søs.

## Individuelle forhandlinger

På trods af at det er FOA, der har overenskomsten og forhandlingsretten, er der en del navigatører fra de kommunale småfærger, der melder sig ind i Søfartens Ledere.

Her er advokat Pernille Sædam Marstal klar til at forhandle deres individuelle arbejds- og lønforhold:

- Overenskomsten kan Søfartens Ledere naturligvis ikke røre ved; den er FOA's.

Til gengæld kan jeg hjælpe med alle former for individuelle løn- og ansættelsesvilkår, individuel løn, ny løn og decentral løn, og jeg kan desuden hjælpe med mange andre spørgsmål, fx arbejdsvilkår.

- Det gør jeg i vid udstrækning, og det lykkes da også ofte at få forhandlet nogle gode løn- og arbejdsvilkår hjem til medlemmerne.

Pernille Sædam Marstal er ansvarlig for Søfartens Lederes kommunale områder, blandt andet havnegruppen, med alt lige fra overenskomst til individuel sagsbehandling i gruppen. Efter at de havneansatte for et par år siden er kommet med i Søfartens Ledere, er denne gruppe blevet større og indebærer forhandlinger for havneansatte med fx erhvervsduelighedsbevis i sejlads til folk med skibsførereksamen.

- Så gruppens sammensætning ligner meget de ansatte på småfærgerne, påpeger Pernille Sædam Marstal.

## Halv pris

Hun tilføjer, at hun med glæde hjælper medlemmer af Søfartens Ledere – og naturligvis også medlemmer, der



*Mit indtryk er, at FOA's 'bedste' argument for at beholde forhandlingsretten for navigatørerne i småfærgerne er, at de har den, at de er størst – og at de ikke ønsker at give den fra sig.*

*Men jeg taler med rigtig mange navigatører, der gerne vil overflyttes til Søfartens Ledere, siger Pernille Sædam Marstal, advokat i Søfartens Ledere.*

har dobbelt medlemskab af FOA og Søfartens Ledere – men at det ligger uden for spillereglerne at hjælpe navigatører, der ikke står som medlemmer i Søfartens Ledere:

Til gengæld peger hun på, at Søfartens Ledere tilbyder medlemskab til halv pris til navigatører, der har dobbelt medlemskab:

- Det betyder, at et medlemskab af Søfartens Ledere koster ca. 160 kr. om måneden og er fradragsberettiget.

## Er du ansat på en Ø-færge under FOA, og har du husket at oplyse foreningen om dit ansættelsesforhold?

Fødselsdato	
Fulde navn	
Rederi	
Medlem af FOA?	
E-mail	
Telefon/mobil	

Oplysningerne kan sendes på mail@soefartens.org eller oplyses på tlf. 33 45 55 65



# FOA har mistet grebet om det maritime

Genvejsfærgen mellem Hardeshøj og Ballebro skulle strejke som en del af sosu-assistenternes konflikt i 2008.

- Men ville sosu-assistenterne strejke, hvis der var konflikt på en lille færge i Sønderjylland? spørger Søren Nielsen, chefskipper på 'Bitten Clausen'.

- Jeg kan kun opfordre mine kollegaer i egen og andre færger til at melde sig ud af FOA og ind i Søfartens Ledere, så vi kan blive behandlet som det, vi er, nemlig søfolk og ikke sammenlignet med sosu'er, buschauffører og pedeller, der jo er helt andre faggrupper, lyder opfordringen fra Søren

Nielsen, chefskipper på genvejsfærgen mellem Hardeshøj og Ballebro:  
- Det er muligt, at det ikke vil give bedre løn i første omgang, men vi vil være organiseret i en forening, som forstår os og har forstand på søfart. En forening, som jeg tror på længere sigt vil kunne løfte vores grundløn, så lønnen ikke skal holdes kunstigt

oppe af diverse tillæg, som til hver en tid kan opsiges.

- Jeg håber, som de fleste af mine kollegaer, at overenskomst og forhandlingsret overgår til Søfartens Ledere. Det er der, vi hører hjemme!

#### Fagligt fællesskab

- Da jeg for 13 år siden blev ansat på



genvejsfærgen 'Bitten Clausen', der sejler mellem Hardseshøj og Ballebro, var jeg medlem af FOA i ganske kort tid. Men jeg opdagede hurtigt, at de ikke kunne gøre noget for mig, så jeg meldte mig hurtigt ud, fortæller Søren Nielsen.

Med en baggrund som skipper i sandpumperfirmaet Danena havde han været medlem af Søfartens Ledere i mange år, og der meldte han sig ind igen:

- Det er der, jeg fagligt hører hjemme, og det er der, jeg føler, at jeg kan få kvalificeret hjælp.

Søren Nielsen tilføjer, at hans oplevelse er, at navigatørerne i FOA bliver sat i bås, både fagligt og lønmæssigt, med buschauffører, sosu'ere og pedeller:

- Der er ingen søfartskyndige folk i FOA. Hvis man fx taler om 'loss of license', er der ingen, der ved, hvad det er.

Og hvis vi vil have mere i løn, bliver vores krav nærmest betragtet

- Dennis Christensen har på et tidspunkt sagt, at vi får lov til at flytte over i Søfartens Ledere, hvis vi kan bevise, at vi får bedre lønforhold, hvis vi flytter.

Men det har han totalt misforstået. Det, vi slår på som det vigtigste, er, at vi vil stå i en organisation, der har forstand på vores forhold; så skal lønnen nok følge med op, siger Søren Nielsen, chefskipper på genvejsfærgen 'Bitten Clausen'.

som 'usolidariske', fordi vi i forvejen får mere end sosu'erne.

### Mistet grebet

I 2008 oplevede Søren Nielsen, hvad han ser som beviset for, at FOA totalt har mistet grebet om fægeområdet.

- Det var det forår, hvor sosu'erne gik i strejke for at få mere i løn.

Pludselig meddelte FOA, at genvejsfærgen mellem Hardseshøj og Ballebro var del af den konflikt, og at vi skulle gå i strejke sammen med sosu'erne, fortæller Søren Nielsen.

Ud over at sammenhængen mellem sosu'ere og navigatører på en færges var svært gennemskuelig, både for færgefolkene og passagererne, var tidspunktet meget uheldigt set med færgepersonellet's øjne:

- Vi havde kort forinden fået gennemført vores lokale lønforhandlinger - i øvrigt på vores eget initiativ, for FOA ville ikke sætte forhandlingerne i gang.

Vi havde fået nogle rigtig gode lønstigninger og var kommet op på det højeste lønniveau for færgefolk. Alle var tilfredse - og så skulle vi i strejke.

Søren Nielsen og kollegerne undrede sig over, at netop deres færges skulle strejke:

- Os, som lige havde forhandlet en højere løn hjem lokalt. Os, som i den grad er afhængige af at vise et positivt drift resultat, da vi jo er en genvejsfærges, og som sådan sagtens kan undværes. Vores lønforhøjelse var betinget af, at vi selv skulle finde pengene ved en takstforhøjelse på billetpriserne, men nu tabte vi ca. 120.000 kr. pr. uge i indtjening. Penge, som ikke kunne hentes andre steder end billetindtægter eller besparelser på løn eller mandskab eller i værste fald lukning af ruten.

- Men der var ingen forståelse for vores situation i FOA.

- Situationen viser FOA's totale mangel på situationsfornemmelse, fastslår Søren Nielsen og tilføjer:

- Jeg vil gerne understrege, at vi naturligvis bakker op om sosu'ernes

lønforhandlinger. Men de har bare ikke noget med os at gøre. Og man kan da også spørge sig selv, om sosu'erne ville gå i strejke for en lille færges i Sønderjylland?

### Ærgerlig konflikt

På et møde på færgen følte Søren Nielsen sig presset af FOA, der anbefalede alle besætningsmedlemmer at melde sig ind i FOA for at være dækket af strejkekassen. Ellers var de ikke økonomisk dækket, lød det fra FOA.

- Men jeg henvendte mig til Søfartens Ledere, der meddelte, at vi ville være dækket af deres strejkekasse, hvis det kom dertil, understreger Søren Nielsen.

Nu blev der en ærgerlig konflikt mellem de tre navigatører på færgen, der var organiseret i Søfartens Ledere, og som dermed ikke skulle strejke, og de seks navigatører, der som FOA-medlemmer var nødt til at strejke.

- Vi, der stod i Søfartens Ledere, måtte gerne arbejde på færgen, oplære nye folk og sejle over på den anden side. Vi måtte bare ikke tage passagerer med, fortæller Søren Nielsen.

Så de tre medlemmer af Søfartens Ledere mødte på arbejde på færgen - naturligvis uden at sejle med passagerer - mens resten af navigatørerne var i strejke.

- Det tog noget tid at finde rytmen i besætningen igen efter det, fortæller Søren Nielsen og tilføjer:

- Jeg har spurgt FOA flere gange, men jeg har aldrig fået nogen god forklaring på, hvorfor vi skulle trækkes ind i den konflikt.

### Ud af FOA

Efterfølgende har syv ud af de i alt ni navigatører på 'Bitten Clausen' meldt sig ud af FOA og er udelukkende medlemmer af Søfartens Ledere.

Tillidsmanden og en enkelt navigatør mere er udelukkende medlem af FOA - af dem går den ene snart på pension.



# FOA har ingen viden om færgedrift

- FOA holder på småfærgerne, fordi de er bange for at miste endnu flere faggrupper, hvis der 'går hul på diget'.

Men FOA har ikke meget at byde navigatørerne, lyder det fra Kurt Prehn, maritim chef i Sønderborg Kommune.

- Jeg har i dag to grupper af medarbejdere, der kæmper for at komme fra FOA og over i Søfartens Ledere, siger Kurt Prehn, der er maritim leder i Sønderborg Kommune, men kommer fra et job som overfartsleder på genvejsfærgen 'Bitten Clausen', der sejler mellem Hardeshøj og Ballebro:

- Dels er der de ni navigatørerne på 'Bitten Clausen', dels har jeg fem medarbejdere, der passer Sønderborgs to klapbroer og centralvagt, og som desuden har opgaver i forhold til kommunens beredskab:

- Jeg oplever en meget stor uvilje fra FOA's side til at lade færgefolkenes overenskomst overgå til Søfartens Ledere. Jeg tror, de er bange for, at hvis der først er kommet et lille hul i diget, og nogle medlemmer får lov til at gå, så vil der pludselig være mange andre medlemsgrupper, fx brandmændene, der også vil skifte fagforening.

For de fem medarbejdere på klapbroerne er sagen lidt enklere end for færgefolkene. Her arbejder de på at ændre stillingsbeskrivelserne, så de

er mere maritimt orienteret. Det vil betyde, at de kan komme ind under Hafos overenskomst.

## Manglende maritim forståelse

- Særligt i disse år er der rigtig mange navigatører, der kommer ude fra det 'det store blå' og tager nogle år på en lille færges. De er i sagens natur allerede medlemmer af Søfartens Ledere og har absolut ikke noget ønske om at flytte til FOA sammen med sosu-assistenten, pedeller og brandmænd. Mange af dem har jo



- Det er klart, at folk er villige til at betale en pris for at kunne komme hjem hver dag. Men de skal jo også betale afdragene på deres hus.

Virkeligheden er så, at man på færgerne 'opfinder' alle mulige lokale tillæg, der kan lægges oven i den overenskomstmæssige løn for at komme op på et lønniveau, der kan tiltrække navigatører.

- Men det er noget pjat. KL og FOA skal gå ind og forhandle, hvad folkene er værd – og det er det, de skal have i løn, understreger Kurt Prehn og tilføjer:

- 'Smutvejen' med de mange tillæg bliver i øvrigt heller ikke ved med at gå. Ude i kommunerne er de begyndt at skele til alle tillæggene!

#### **Hafo-overenskomst**

Kurt Prehn overgik fra overfartsleder på Hardeshøj-Ballebro til maritim chef i Sønderborg Kommune pr. 1. januar 2009 og er nu på Hafo-overenskomst.

I den forbindelse forhandlede Søfartens Lederes advokat Pernille Sædam Marstal løn- og arbejdsvilkår for ham; en forhandling, som med Kurt Prehns ord var lige efter bogen:

- Vi fik det, vi gik efter fra start af. Og Pernille gjorde et fantastisk godt stykke arbejde. Jeg er meget tilfreds.

også planer om at skulle ud i handelsflåden igen.

Som maritim chef – og tidligere overfartsleder på færgen – oplever Kurt Prehn desuden, at småfærgernes store problemer med at tiltrække navigatører hænger tæt sammen med det meget lave lønniveau og den dårlige pensionsordning:

- Når folk kommer fra en hyre i handelsflåden, kan de ikke gå ned på en hyre på FOA's overenskomst, hvor grundlønniveauet ligger på 25.000 på DAS, påpeger Kurt Prehn:



- Hele essensen er, at navigatører i små færger ikke føler tilhørsforhold eller fagligt fællesskab med sosu-assistenter, pedeller og brandmænd, lyder det fra Kurt Prehn, maritim chef i Sønderborg Kommune.



## Opfordring fra Ærøfærgerne: Lad os være i fred, Dennis Kristensen!

“Vi er 30 navigatører på Ærøfærgerne, og vi har alle dage været organiseret i Søfartens Ledere. Mange af os har været der i 25 og 35 år, og der er ikke en eneste af os, der ønsker at flytte over i FOA. Det ville klæde Dennis Kristensen, hvis han ville respektere, at vi ikke ønsker at flytte fagforening. Han vil ikke få 30 glade medlemmer, og han vil heller ikke få kontingentpengene, for vi flytter ikke vores medlemskab!”

Så klar er meldingen fra navigatørerne på Ærøfærgerne.

Talsmand Torben Meirum fortæller, at når han tager rundt og taler med kollegerne, går snakken om FOA og Søfartens Ledere; spørgsmålet om de aktuelle overenskomstfor-

handling er der næsten ingen, der interesserer sig for.

### Licitation

Baggrunden for problemerne på Ærø er, at Ærøfærgerne i rigtig mange år blev drevet af et privat færge-

selskab. Men som optakt til kommunesammenlægningen dannede kommunerne et fælles færageselskab, så de selv kunne drive færgerne. I den forbindelse lånte kommunerne et stort millionbeløb gennem kommunaleasing og investerede i nye færger.



- Vi er godt tilfredse med Søfartens Ledere. Vi kender butikken, og vi føler os hjemme blandt kollegerne – mange af os har været medlemmer i 25 og 35 år. Så lige meget hvad der sker, flytter vi ikke over i FOA, understreger Torben Meirum, talsmand for navigatørerne på Ærøfærgerne.

I mellemtiden er der så kommet nye EU-regler, der tvinger kommunen til at udlicitere færgedriften – og der er ikke mulighed for at stille krav i licitationen om, at kommunens færger skal benyttes af den nye operatør på ruten.

Foreløbig er det lykkedes kommunen at få skubbet licitationen i to år, men i løbet af kort tid bliver den nødt til at gennemføre en licitation. Og kommer der et nyt selskab ind med egne færger, vil Ærø Kommune med stor sandsynlighed komme ud af salget af de gamle færger med en gæld på omkring 40-50 millioner.

Derfor politikerne valgt en sidste redningsplanke: en forholdsvis ny lov, der giver mulighed for drive færgerne i kommunalt regi.

En redning, der betyder, at den lille kommunes økonomi er reddet, men samtidig gør de ca. 100 personer i besætningen til 'kommunalt ansat maritimt personale', og dermed er der udsigt til, at alle – lige fra navigatører, skibsassistenter, cateringansatte og maskinofficerer – tvinges ind under en FOA-overenskomst.

### Flytter ikke

- Vi forstår godt kommunens økonomiske disposition. Men vi synes, det er grotesk, at FOA vil kræve forhandlingsretten for os, når ingen af os ønsker at være organiseret hos dem.

Vi er 30 navigatører, og vi føler, at vi hører fagligt hjemme i Søfartens Ledere i en maritim organisation. Vi sidder fx med i Færgerådet, hvor vi trækker på erfaringerne fra alle de andre færgfolk i Søfartens Ledere, siger Torben Meirum, talsmand for navigatørerne på Ærøfærgerne og selv medlem af Færgerådet. Han peger desuden på, at bemandingsfastsættelsen på Ærøfærgerne gør, at de har nogle fornuftige lønninger:

- Det vil ganske enkelt give os et rekrutteringsproblem at komme ind under FOA. Dels fordi løn-, pensions- og arbejdsvilkår bliver dårligere, dels

fordi de allerfleste navigatører takker nej, så snart de hører, at det er FOA, der har overenskomsten.

Torben Meirum tilføjer, at hvis FOA gennemtrumfer at overtage forhandlingsretten for navigatørerne, vil de stille som krav, at de navigatører, der allerede er ansat, kan fortsætte under Søfartens Lederes overenskomst – og bibeholde pensionen i PFA:

- Men det gør det absolut ikke nemmere at rekruttere folk. Tværtimod.

### Skrevet under

- Vi har holdt møder på tværs af alle faggrænser om bord, og alle –

både skibsassistenter, maskinofficerer og navigatører – er enige om, at vi ikke vil ind i FOA. Navigatørerne har skrevet under på et fælles brev, hvor et klart statement er defineret, fortæller Torben Meirum:

- De lokale politikere i Ærø Kommune er også taget i ed. De har givet håndslag på, at de vil arbejde for, at vi kan blive i Søfartens Ledere. Og jeg ved, at både færgelæden og færgedirektøren har gjort en stor indsats for, at vi kan blive.

Så det er svært at finde nogen – ud over FOA og måske KL – der synes, at vi skal skifte organisation, slutter Torben Meirum.



Vi kommer fra en lille ø, men vi mener det alvorligt. Vi vil selv bestemme vores faglige tilhørsforhold – og vi står fast, lyder det fra Torben Meirum.



# Fra Søfartens Ledere til FOA

Navigatørerne på Omøfærgen overgik  
1. april fra Søfartens Ledere til FOA.



*Pr 1. april sejlede Omøfærgen ind i et kommunalt færgeselskab.  
Det tvinger navigatørerne ind under en FOA-overenskomst,  
som de helst var fri for.*

Historisk set har Omøfærgeren siden begyndelsen af 1960'erne været ejet og drevet af det privatejede A/S Omø Færgeselskab, der tilbage i start-70'erne indgik overenskomst med Dansk Styrmandsforening gældende for navigatørerne. Overfarten blev herefter administreret af Vestsjællands Amt, før ejerskabet overgik til Vestsjællands Færgeselskab A/S.

Navigatørerne har i hele perioden været omfattet overenskomster med Styrmandsforeningen og siden Søfartens Ledere – så der er tale om mindst 40 års tilknytning.

Men så kom ændringerne i udbudsreglerne og kommunalreformen.

Pr. 1. januar i år splittede Vestsjællands Færgeselskab op og overdrog selskabets aktiviteter og dermed også færgesoverfarterne til Slagelse og Kalundborg kommuner.

Sejerøfærgeren og Neksøfærgeren blev overdraget til Kalundborg Kommune. På Sejerøfærgeren har navigatørerne altid været 'delt', sådan at styrmændene er omfattet af FOA's forhandlingsret og overenskomst, mens skibsførerne er medlem af og omfattes af Søfartens Lederes forhandlingsret – og sådan fortsætter det, også efter overgangen til kommunalt ejerskab, efter ønske fra skibsførerne og iht. den aftale, som er indgået med KL.

### Tvunget i FOA

I den anden ende af det gamle Vestsjællands Færgeselskab har Agerøfærgeren altid været under FOA's forhandlingsret gennem en tiltrædelsesaftale.

FOA fortsætter således med at være overenskomstbærende på denne overfart – også efter overgangen til kommunalt ejerskab med virkning fra årsskiftet.

Navigatørerne, der er beskæftiget ved Omøfærgeren, har derimod altid sejlet på Søfartens Lederes overenskomst. Men pr. 1. april blev navigatørernes overenskomstmæssige tilhørsforhold flyttet over til FOA.

### Ville gerne blive

- Vi er otte navigatører på færgen, og de fleste af os ville hellere være blevet i Søfartens Ledere. Der har vi altid været, vi har været godt tilfredse, og vi føler, at vi hører til der, siger chefskipper Knud P. Nielsen.

Men rent faktisk er der ingen, der spørger medlemmerne i sådan

en situation. Forhandlingerne foregår i 'de højere luftlag' og følger virksomhedsoverdragelseslovens paragraffer. Når en virksomhed får nye ejere, kan de vælge at opsig de eksisterende overenskomster og erstatte dem med andre og allerede indgåede overenskomster, der dækker arbejdet.

KL ønskede ikke at indtræde den overenskomst, Søfartens havde for Omøfærgeren, og har derfor opsagt den og erstattet den med den overenskomst KL har indgået med FOA, gældende for navigatører ved kommunale færgeselskaber.

På denne måde – og imod navigatørernes ønsker – er forhandlingsretten for navigatørerne på Omøoverfarten derfor overflyttet til FOA.

Navigatørerne har imidlertid valgt fortsat at være organiseret hos Søfartens Ledere.

### Forhandlervilkår

- Vi er endnu ikke færdige med forhandlingerne om vilkårene for overflytningen. Det skal vi have forhandlet færdigt, understreger Knud P. Nielsen:

- For os er pensionsordningen et springende punkt, vi har ansøgt om, at de navigatører, der allerede er ansat, kan få lov til at beholde deres pension i Søfartens Lederes pensionsordning i PFA. Men vi ved ikke noget endnu.

Knud P. Nielsen understreger, at ønsket om at være blevet i Søfartens Ledere ikke skal ses som en kritik af FOA:

- Vi føler os rigtig fint behandlet af FOA's lokale sagsbehandler i Sla-



- Vi ville allerhelst være blevet i Søfartens Ledere, siger Knud P. Nielsen, chefskipper på Omøfærgeren.

gelse. Han har gjort, hvad han kunne for at hjælpe os. Og det er ikke bare noget, jeg siger, fordi vi flytter, slutter Knud P. Nielsen.

## Fakta om overførsel af forhandlingsretten

Spørgsmålet om forhandlingsret er et 'juridisk spørgsmål'.

Typisk har den organisation med flest medlemmer på et område også forhandlingsretten.

Hvis en anden organisation end den, der har forhandlingsretten, kan dokumentere, at den repræsenterer den overvejende del af de ansatte på området, kan organisationen anmode om at få forhandlingsretten.

Anmodningen skal rettes til den relevante arbejdsgiverorganisation – i dette tilfælde KL.

Ved anmodningen skal organisationen kunne dokumentere, dels at den repræsenterer den overvejende del af medlemmerne på området, dels at den har et sekretariat, der kan varetage funktionen.

Herefter går en proces i gang, hvor oplysningerne fremlægges for den organisation, der har forhandlingsretten, med anmodning om udtalelse.

Denne proces kan ende med, at overenskomst og forhandlingsret overgår til den anden organisation.



# Spørgsmål til FOA

Søfartens Ledere har stillet FOA tre spørgsmål – nedenstående brev udgør FOA's svar.

1. Ønsker FOA at bevare overenskomst og forhandlingsret for en medlemsgruppe, der mener, at deres interesser varetages bedre i en anden organisation?
2. Er der et mål, fx antal eller procent medlemmer, der ytrer ønske om forhandlingsrettens overgang, eller som er medlem af Søfartens Ledere, der vil foranledige, at FOA vil lade forhandlingsret og overenskomst overgå til Søfartens Ledere?
3. Hvad er jeres argumenter over for jeres medlemmer, når I forklarer dem, at I ønsker at bibeholde forhandlingsret og overenskomst for en medlemsgruppe, der helst ville være organiseret i et andet forbund?



## Til Søfartens Ledere

Tak, fordi SØL giver FOA lov til at komme til orde.

Men takken er nu givet med et noget stramt smil på læben. Jeg synes faktisk, det er uklædeligt, at en fagforening, SØL, i den grad er på strandhugst blandt medlemmerne i en anden faglig organisation.

Vi har for et par år siden opfordret til et formelt samarbejde med SØL omkring de elementer, som vore medlemmer på de kommunale færgefarter kunne have interesse i. Et konkret udspil fra FOA til indholdet i en sådan samarbejdsaftale blev pure afvist af SØL.

Den kritik, der rejses fra visse medlemmer på vore kommunale færgefarter, tager vi ganske alvorligt i FOA. Vi forsøger faktisk at løse dem og er løbende i dialog med medlemmerne om, hvordan det går.

Jeg er overbevist om, at der findes utilfredse medlemmer i alle landets fagforeninger, også i SØL.

Vi hører megen kritik af den arbejdsmarkedspensionsordning, der er knyttet til FOA's overenskomst med KL for det maritime personale. En kritik, vi flittigt diskuterer og løbende arbejder for at forbedre.

I FOA er vi af den helt klare overbevisning, at kommunalt ansatte søfolk er bedst tjent med at være medlem af en fagforening, som har størst indflydelse i landets kommuner, kender arbejdsgiveren indgående, sidder med i alle besluttende organer og løbende er i kontakt med såvel kommunens administrative som politiske ledelse.

FOA er, uden sammenligning, det største fagforbund på det kommunale arbejdsmarked.

I FOA's Teknik- og Servicesektor, som det maritime personale er en del af, har vi besluttet følgende:

Sektorbestyrelsen er af den opfattelse, at enhver faggruppe, der gennem uddannelse eller pga. større krav til uddannelse kan skabe rammerne for at overgå til en overenskomst med bedre løn- og ansættelsesforhold end dem, der er aftalt i henhold til den overenskomst, som FOA i dag har med arbejdsgivermodparten, skal have mulighed for dette.

Det, SØL har gang i, er, at I ønsker at overtage FOA's overenskomst med KL for kommunalt ansat maritimt personale. Det kaldes strandhugst, og det bliver ikke med FOA's billigelse.

Med venlig hilsen  
Reiner Burgwald  
Sektorformand FOA  
– Fag og Arbejde

## Dårlig forrentning i PenSam

En ny undersøgelse af 30 selskabers og kassers afkast over de seneste 10 år viser, at pensionskassen PenSam, hvor navigatørerne på de kommunale småfærger, der sejler under FOA-overenskomst, er tvunget til at spare op til alderdommen, klarer sig væsentlig dårligere end eksempelvis Industriens Pension eller hele Danmarks pengetank, ATP.

Hvor ATP eksempelvis har presset et afkast på 88,60 kr. ud af hver 100 kr. på

10 år, har PenSam kun skaffet et afkast på 26,90 kr. de seneste 10 år; det er et gennemsnit på 2,6 procent om året i en periode, hvor forbrugerpriserne er steget gennemsnitligt 2,1 procent.

Ifølge den uafhængige privatøkonomske rådgiver Kim Valentin bør PenSams medlemmer være utilfredse med det lave afkast:

- Det er for dårligt. Afhængig af hvor lang tid der er til pensionen, kan en al-

mindelig pensionsopsparer tillade sig at forvente et afkast på mellem 4 og 7 procent,« siger Kim Valentin, administrerende direktør i Finanshuset i Fredensborg.

En beregning viser, at PenSam ville have fået et merafkast af medlemmernes investeringer på 15 mia. kr., hvis ATP havde stået for formueplejen.

Kilde: Berlingske Tidende 13. april 2010

# Onkel Rolf af Marstal



Rolf Erick Fejerskov Jensen er navnet, som de studerende på Marstal Navigationsskole i fremtiden skal få ind på lystavlen. Rolf er skolens nye bindeled mellem de studerende og Søfartens Ledere.

Den 22-årige Rolf Erick Fejerskov Jensen, studerende på Marstal Navigationsskole (Marnav), er ansat som ny onkel for de studerende på skolen. I øjeblikket er Rolf på 2. semester på sætteskipperuddannelsen, og siden februar 2008 har han haft en uddannelsesaftale med rederiet Torm.

Marnavs nye onkel kender skolen og byen som sin egen bukselomme, selvom han egentlig kommer fra Assens, hvor hans far er ansat som overfartsleder på Assens-Bågø. Rolf er nemlig tidligere elev på HF-Søfart, og efter han afsluttede sin hf sejlede han som ubefaren i fire måneder hos Rederiet Nielsen & Bresling A/S, hvorefter han startede som aspirant hos Torm.

Inden han påbegyndte sin HF-Søfart på Marnav, var han på Sydlanggeland's Maritime Efterskole (SME) i Bagenkop, hvor han tog 9. og 10. klasse.

- Jeg har aldrig været i tvivl om, at jeg ville være skibsofficer som min far, selvom han absolut ikke har presset mig til at gå denne vej. Valget af SME som efterskole var absolut mit eget valg, understreger Rolf, og tilføjer, at han – ligesom

hans far gjorde i en periode – vil sejle på langfart, når han er færdig med skibsføreruddannelsen.

#### Holder fast i uddannelsesvejen

Rolf Erick Fejerskov Jensen har igen planer om at stoppe uddannelsesforløbet, når han er færdig med sætteskipperuddannelsen. Han har lært at leve af SU'en og de fritidsjob, man kan få på øen.

- Hvis man stopper op en periode og får job som styrmand, bliver det nok svært at komme tilbage og leve for SU'en igen, siger han.

Det er ikke fremmed for Rolf at være talsmand for sine medstuderende. Han var elevrådsrepræsentant i folkeskolen og medlem af elevforeningens bestyrelse, da han gik på HF-Søfart, og 'barformand' på Marnav.

Som onkel skal man hjælpe de studerende, når de har problemer. Og kan man ikke selv hjælpe den studerende, må man finde andre, som kan hjælpe.

- Og så skal man være 'buffer' mellem skolen, skolens ledelse og Søfartens Ledere, således at alle de informationer, som går imellem disse

parter, kommer frem, siger Marnavs nye onkel og glæder sig til at komme i gang med jobbet.

#### Samarbejdet i SOL

Rolf vil også arbejde for, at det gode samarbejde, der er kommet i gang mellem de studerende på landets tre navigationsskoler i Svendborg, Skagen og Marstal, fortsættes i regi af SOL (Skibsofficersstuderendes Landsråd).

- Det er meget vigtigt, at vi, der er officersstuderende, ved, hvad der foregår på de respektive skoler, og at vi er med til at påvirke vores uddannelser, hvis vi ser, at noget er ved at komme ud af kurs, siger Rolf, der bruger det meste af sin fritid med lektier, når han ikke er bartender på Toldboden i weekenderne.

Rolf Erick Fejerskov Jensen bor nu i en ungdomsbolig i Marstal. Da han gik på HF-Søfart, boede han på 4. Maj Kollegiet.

Når han en gang imellem besøger familien i Assens – for sjældent efter hans mors mening – går der ikke lang tid, før han er at finde i familiens 27-fods sejlbåd.

# Marstal Navigationsskole

## Kursusplan åbne kurser for 2010



**Specialkursus for olie- gas- og kemikalietankskibe, 1. del, (4 dage): Pris kr. 1.540,-**  
Starter: 7. juni 9. august 13. september 8. november

**Specialkursus for olietankskibe, 2. del, (Oil Tanker Operation) (4½ dag): Pris kr. 1.900,-**  
Starter: 14. juni 16. august 20. september 15. november

**Specialkursus for kemikalietankskibe, 2. del, (Chemical Tanker Operation) (4½ dag): Pris kr. 1.900,-**  
Starter: 17. maj 21. juni 23. august 27. september 22. november

**Specialkursus for gastankskibe, 2. del, (Gas Tanker Operation) (4 dage): Pris kr. 1.900,-**  
Starter: 25. oktober

**Tankrensning med råolie og inertgas (Crude Oil Washing) (2 dage): pris 1.440,-**  
Starter: 11. oktober

**Transport af farligt gods i tørlastskibe (2½ dag) Pris kr. 4.550,- i færger (3 dage): Pris kr. 4.950,-**  
Starter: 21. juni 27. september 13. december

**Transport af farligt gods i færger for skibsassistenter (2 dage): Pris kr. 3.010,-**  
Starter: 3. november

**Chemical Tanker Opdatering (MARPOL refresher) (2 dage): Pris kr. 3.750**  
Starter: 13. oktober

**Arbejds miljø (§16) (3 dage): Pris kr. 4.980,-**  
Starter: 31. maj 20. september 29. november

**HEAVY LIFT (2 dage): Pris 3.950,-**  
Starter: 6. september

**Sikkerhedskursus for værftfolk/skibsreparatører (1½ dag): Pris kr. 2.250,-**  
Starter: 26. maj

**Commercial Tanker Operation (2 dage): Pris kr. 3.950**  
Starter: 4. oktober

**Marpol Annex II for surveyors (2 dage): Pris kr. 3.750,-**  
Starter: 26. maj

**Ship Security Officer (SSO) (2 dage): Pris kr. 4.125**  
Starter: 31. maj 1. november 29. november

**Dansk søret for udenlandske seniorofficerer (2 dage): Pris kr. 5.000,-**  
Starter: 3. juni 23. september 2. december

**Dansk søret for udenlandske seniorofficerer plus Arbejds miljø §16 (5 dage): Pris kr. 8.300,-**  
Starter: Kontakt kursusafdelingen for oplysninger

**Vessel Technology (2 dage): Pris kr. 4.800,-**  
Starter: Kontakt kursusafdelingen for oplysninger

**Incident Investigation and Analysis (2 dage): Pris kr. 4.500,-**  
Starter: 4. november

**GMDSS (GOC) (10 dage): Pris kr. 10.600,-**  
Starter: 31. maj 23. august 6. september 8. november

**GMDSS (GOC) Fornyelse/genopfriskning af certifikat: (5 dage): Pris kr. 6.800,-**  
Starter: 7. juni 15. november

**ROC: (5 dage): Pris kr. 5.400**  
Starter: 1. november

**ARPA kursus (4 dage) (max 6 deltagere): Pris kr. 7.860,-**  
Starter: 25. maj 22. november

**Ice navigation (4 days): Max 9 persons : Pris kr. 15.000,-**  
Starter: 30. august 6. december

**ECDIS kursus (4 dage) (max 10 deltagere): Pris kr. 7.860,-**  
Starter: 2. august 25. oktober

**Ship Handling i Simulator (3 dage): (max 9 deltagere): Pris kr. 12.500,-**  
Starter: 16. august 13. december

**Search and Rescue (SAR) (3 dage): (max 9 deltagere): Pris kr. 12.500,-**  
Starter: 14. juni 13. september

**Bridge Resource Management (Bridge Team Management) i Simulator (3 dage): (max 9 deltagere): Pris kr. 12.500,-**  
Starter: 7. juni 9. august 1. november

**Ship Handling i simulator kan kombineres med et Bridge Resource Management genopfriskningskursus (4 dage): (max 9 deltagere): Pris kr. 15.000,-**  
Starter: 16. august 13. december

**Anti-piracy Simulator Course (2½ dag) (max 9 deltagere): pris kr. 12.800**  
Starter 21. juni

Kurset er udviklet og afholdes sammen med firmaet Risk Intelligence.

Anti-piracy simulator Course bibringer navigatører, SSO's, CSO's og andre security-ansvarlige en grundig forståelse af hele problematikken omkring pirateri og grundprincipper for at forsvare skibet. Undvigesituationer og –manøvrer afprøves i simulatoren. Undervisere fra både MARNV og Risk Intelligence.

Alle kurser er momsfri.

De nævnte priser er inklusive materialer og kaffe med brød på skolen.

Der tages forbehold for prisændringer.

Tilmelding kan ske via E-mail adresse: [kursus@marnav.dk](mailto:kursus@marnav.dk)  
Kursusplanen holdes løbende opdateret på [www.marnav.dk](http://www.marnav.dk)

**Yderligere oplysninger:**  
Telefon: 62 53 19 68

Vi starter skipper-, skibsføreruddannelse og uddannelse i januar og august. Studerende, der ikke opfylder kravet om 10. klasse, kan starte i maritim forberedelsesklasse.



## ■ DØDE

Lods Niels Sonne

Død 16. februar 2010, 72

Vagtkøber Verner Sonnichsen

Død 15. marts 2010, 71

Skibsfører Henrik Sandberg Mogensen

Død 29. marts 2010, 69

Skibsfører Fritz Emil Pedersen

Død 8. april 2010, 97

Skibsfører Thorstein Eric Middelboe

Død 10. april 2010, 49

Overstyrmand Steen Wraae Folting

Død 14. april 2010, 63

Skibsfører Ernst G. Ahlgreen Mieth

Død 17. april 2010, 79

Platformchef Torben Borup Christensen

Død 28. april 2010, 63

Æret være deres minde

## ■ FØDSELSDAGE

03-05	Skibsfører Bjarne Aagreen Nilsson	65
03-05	Skibsfører Børge Petersen	65
04-05	Skibsfører Knud Frede Hansen	65
05-05	Skibsfører Erling Bach Pedersen	70
06-05	Skibsfører Torsten Madsen	60
06-05	Lodsaspirant Thomas Errebo Pedersen	40
07-05	Havneassistent Klaus Mechenburg	60
07-05	Overstyrmand Odd Tore Ødegård	50
08-05	Skibsfører Karl Helge Mortensen	65
10-05	Overstyrmand Johannes W. R. Wagenaar	65
10-05	Lods Poul Thaaaning Steffensen	50
11-05	Skibsfører Flemming Møller Pedersen	65
12-05	Skibsfører Jan Verner Jørgensen	70
14-05	Styrmand Viggo Ingvald Corneliussen	80
14-05	Skibsfører Niels Müller Jensen	50
14-05	Overstyrmand Jens Lundgaard Kæseler	40
15-05	Skibsfører Henning Bach	80
15-05	Styrmand John Abildgaard Hansen	70
15-05	Overstyrmand Karsten Skov	65
15-05	Kystskipper Michael Valdemar Skjoldager	60
16-05	Skibsfører Knud Erik Damgaard Jepsen	85
16-05	Skibsfører Per Frederiksen	50
16-05	Skibsfører Søren Ellitsgaard	40
17-05	Skibsfører Jens Ove Jensen	90
18-05	Skibsfører Find Scheel	65
19-05	Overstyrmand Frank Jacob Thomsen	75
19-05	Skibsfører Karsten Nielsen	50
19-05	Overstyrmand Martin Linding Christensen	40
20-05	Styrmand Søren Billeschou-Hansen	70
20-05	Lods Sam Skouw Nielsen	50
20-05	Studerende Nels Trøst Andersen	30
21-05	Lods Jan Ebsen	70
21-05	Overstyrmand Kim Frederiksen	50
24-05	Styrmand Morten Orup Pedersen	50
24-05	Styrmand Tom Chr. Jonsson	50
25-05	Lodsaspirant Carsten Sigaard	40
25-05	Overstyrmand Johannes Irminger	30
26-05	Styrmand Flemming Duus	65
27-05	Skibsfører Bent Oppen Strand	70
30-05	Styrmand Henning Hansen	70
30-05	Overstyrmand Bo Kaspersen	40
31-05	Lods Mogens Rechendorff	80
31-05	Skibsfører Leif Blæsgaard	80
31-05	Styrmand Villy Jensen	70
01-06	Styrmand Johnny Jensen	50

02-06	Skibsfører Ole Viggo Hansen	80
03-06	Havnechef Lenarht Andersson	65
04-06	Skibsfører Kai Thorkild Jensen	80
04-06	Skibsfører Christian Bakken Jepsen	65
04-06	Overstyrmand David Jørgensen	30
05-06	Dual-juniorofficer Jakob Krogh Vangsgaard	30
07-06	Skibsfører Sigurjon Thor Asgeirsson	50
08-06	Skibsfører Holger Asmussen	80
08-06	Lods Peter Aagaard Kjemtrup	60
09-06	Skibsfører Aage Madsen Bjerregaard	70
09-06	Skibsfører Carsten A. Nielsen	60
09-06	Overstyrmand Jacob Fridberg	40
10-06	Skibsfører Svend Aage Beyer	90
10-06	Skibsfører Gunner Christensen	85
10-06	Skibsfører Kim Dahl	50
11-06	Skibsfører Gunnar Karl Larsen	70
11-06	Havneassistent Jesper Steenberg	50
12-06	Havneassistent Henning Lund-Hansen	60
12-06	Skibsfører Karsten Juhl	50
13-06	Lods Claus Vestergaard Madsen	65
13-06	Lods Mads Bo Ravnholt Madsen	40
16-06	Skibsfører Herluf E. Guldborg Mikkelsen	80
16-06	Styrmand Poul Aksel Larsen	75
16-06	Styrmand Carsten Grods	40
16-06	Skibsfører Steen Alfatsen	40
18-06	Skibsfører Fritz Otto Nadolny	80
18-06	Havnefoged Steen Andersen	50
18-06	Overstyrmand Kartin Weihe	40
18-06	1. styrmand Carsten Holst	40
19-06	Skibsfører Lars Michael Hansen	40
20-06	Lods I. L. Poulsen	90
20-06	Lods Christian Hansen	40

## ■ 50 ÅRS MEDLEMSKAB I PERIODEN 1. MAJ TIL 30. JUNI 2010

Skibsfører Leif Andreas Nielsen  
Skibsfører Hans Henrik Svendsen  
Skibsfører Bent Vahlun  
Skibsfører Jens Aldahl Bachmann  
Skibsfører Herman Johs. Madsen  
Skibsfører Erling Hugo Bennick  
Skibsfører Erik Helledi  
Skibsfører Kaj Arthur Joensen

## Nye tals-/tillidsmænd

Peter Blauenkjær – Arriva Skandinavien

### KALENDER

#### Maj

- 21. OK-forhandling, Danmarks Rederiforening
- 25. Bestyrelsesmøde, Søfartens Ledere

#### Juni

- 30. Bestyrelsesmøde, Søfartens Ledere

**NORDEN søger dygtige  
seniorofficerer**

**NORDEN**

**Seniorofficerer  
til produkt- og  
kemikalietankskibe**

#### Du er

allerede i et tilsvarende job - eller har erfaring som seniorofficer på produkt- eller kemikalietankskibe. Du er god til engelsk og IT - og du er kendt for dit initiativ og gode humør.

#### Vore værdier er

pålidelighed, fleksibilitet, ambition og empati.

#### Dampskibsselskabet NORDEN

ejer 14 tankskibe. Yderligere 2 tankskibe er bestilt til levering i 2011

#### Dine kvalifikationer

er som minimum erfaring fra tjeneste på produkt- eller kemikalietankskibe. Du har tillige forståelse for de høje kvalitetskrav, der stilles til et moderne tankskib - og du synes, at det er spændende at leve op til disse.

- Du er opdateret med hensyn til obligatoriske kurser på olie- og kemikalie området
- Du har de fornødne certifikater
- Du er som nævnt god til engelsk - da dette er kommunikationsproget
- Du er positiv og god til at samarbejde med kolleger, leverandører og kunder

#### Vi tilbyder

- Indflydelse på din hverdag, hvor du som seniorofficer er nøgleperson
- Interessante og krævende arbejdsopgaver i et rederi med god stemning - og voksevæk
- Afsløjning og ansættelsesvilkår på individuel kontrakt
- Fine uddannelsesmuligheder

#### Du kan kontakte

Crew Manager Thomas Østerby Skjelmose (dækoofficerer) tlf. 3271 0842

Crew Manager Bettina von Linstow (maskinofficerer) tlf. 3271 0739

Send din ansøgning pr. mail eller post: crew@ds-norden.com

Dampskibsselskabet  
NORDEN A/S  
Strandvejen 52,  
DK-2900 Hellerup,  
Att. Crew Department

[www.ds-norden.com](http://www.ds-norden.com)  
En karriere i NORDEN  
- og resten af verden



## Sømændene i Sønderrenden holder humøret højt

Der bliver sunget højt og snakket lystigt, når Marstals Småborgerlige Sangforening mødes og synger sømandsviser. Indenfor i huset sidder en flok mænd i blå trøjer med 'Marstals Småborgerlige Sangforening' skrevet med hvidt.

Marstal Småborgerlige Sangforening består af omkring 27-28 mand (ingen kan helt nøjagtigt sige, hvor mange de er). Sangerne, for det kan man vist godt kalde dem, selv om de ikke selv vil ophøjes til sådanne, er en skønsm blanding af unge og lidt ældre med hang til søvand. En del af medlemmerne sejler til søs, andre har tidligere været søfarende i kortere eller længere perioder. Enkelte har dog udelukkende fået deres sejltid i egne fartøjer eller på Marstalfærgen.

Foreningen har sit udspring i Marstals havnemiljø, hvor hjemmевærende medlemmer hver tirsdag aften kl. 21.30 tørner til og hygger sig med sang til tonerne af harmonika og guitar, afbrudt af herlige historier – mere eller mindre sande, og hvor der også er plads til de sidste nye rygter fra øen. Mødestedet er siden 1992 et ruf, et dækshus fra orlogsfartøjet 'Ingolf', ved jollehavnen Sønderrenden.

Fælles for flokken er, at de kommer sammen og synger – og i ny og næ vederkvæges ganen med en enkelt Rigabalsam.

Marstal Småborgerlige Sangforening er ikke et kor klædt i matrosdragter, der synger til noder underlagt en dirigents taktfaste og autoritære stok. Foreningens frembringelser er den ægte vare, idet foreningsmedlemmerne ikke er skolede stemmer, men almindelige sangfornøjede struber.

Dette er just som i virkelighedens verden, hvor besætningerne om bord i skibene sang sømandsviser og i de større skibe sang søens arbejdssange,

de engelsksprogede 'sea shanties'. Sangglæden skinner imidlertid igennem, og foreningen er da også meget efterspurgt til forskellige arrangementer. Som regel for en symbolsk betaling og med sikkerhed for, at ganerne kan vederkvæges, samtidig med at transporten for sangerne bliver betalt.

Marstals Småborgerlige har udgivet tre cd'er, og især den første cd solgte rigtig godt. Faktisk så godt, at flokken har været på flere studieture, bl.a. til Skotland, Irland og Færøerne.

Repertoiret på cd-udgivelserne er maritime viser og sange, såvel frivagtsviser som shanties. Den seneste cd fra de Småborgerliges struber er ydermere beriget med selvgjorte værker. Bl.a. har Søren Vestergaard, Navigationsskolens populære rektor, lavet flere iørefaldende og meget sangbare tekster.

Erik B. Kromann, Marstal Søfartsmuseums inspektør, er formand for Marstal Småborgerlige Sangforening, og han fortæller:

- På vores generalforsamling beslutter vi bl.a. prisen på øl, og sidste år blev den fastsat til 10 kr. Kontingentet blev samtidig fastsat til 60 kr. Til gengæld må medlemmerne nyde seks øl ganske gratis, fortæller han og tilføjer, at en stor del af cd'erne sælges fra Søfartsmuseet.

Marstals Småborgerlige Sangkors tirsdagsmøder slutter ved midnatstid, hvor stilheden, som kun brydes af et mågeskrig og bølgenes småskulpen i vandkanten, sænker sig over Sønderrenden.