

Fagbladet CO-Søfart

Sagsbehandling i DMMA:
**125.000 kr. i godtgørelse til
navigator for aldersdiskriminering**
> **12 - 13 + 22**



Offshorekrisen koster dyrt

Krisen i offshore-erhvervet fortsætter, og stadigt flere medlemmer i Dansk Metals Maritime Afdeling berøres direkte af oplægning af skibe og rederiernes neddro-

ling af aktiviteter med blandt andet fyringsrunder som resultat. Flere artikler og faglige noter i bladet omhandler situationen for medlemmerne.

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15
Tlf. tid: Mandag-torsdag 9-15
Fredag 10-15

CO-Søfart

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

tlf. 36 36 55 85
mail: cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør

Ole Philipsen, formand CO-Søfart
mail: op@co-sea.dk

Redaktion

John Ibsen, sekretariatschef
Ole Strandberg, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

Læserbreve og artikler til næste nummer,
skal være redaktionen i hænde senest
23. maj eller efter aftale.

Materiale til Fagbladet CO-Søfart
sendes til Hanne Hansen, hh@co-sea.dk

Næste nummer

udkommer 24. juni
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Oplæggere fra Maersk Supply Service i
Fredericia, april 2016. Foto: Julie Broberg

Oplag

2.350

ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

DIS-overenskomst for menige på plads	4
Faglige sager og noter	4-6 +14-15
Dansk Metal og navigatøroverenskomst: Spørgsmål & svar	7-9
Stillingsopslag: CO-Søfart søger faglig konsulent	10
Siden sidst: Aktiviteter i faglig afdeling	10-11
Godtgørelse på 125.000 kr. til navigatør	12-13 +22
CO-Sea Seminar: Udpluk af programmet	15
Servicen til de søfarende i fokus	16-17



Hvalpsund - Sundsøre: Det er jo "vores" færge	18-20
--	-------

Opskrift: Mandemad	20-21
--------------------	-------

Boganmeldelse: 838 dage i helvede	22
-----------------------------------	----

Nyt om navne	23
--------------	----

Lysere tider indviet på Martec	24
--------------------------------	----

Lukkede dage kontoret CO-Søfart

Kontoret er lukket 6. maj, dagen efter Kr. Himmelfartsdag

Forandring fryder eller?

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Som udgangspunkt bryder vi mennesker os ikke om store forandringer. Mange af os bruger indimellem meget tid og mange resurser på, at kæmpe forgæves kampe for at alt vedbliver med at være som det er nu. Vi glemmer oftest, at det som er nu, også engang har været nyt og skabt af en forandring.

I vores globaliserede søfartserhverv sker der i disse år mange forandringer. Mange af dem skyldes udefrakommende udviklinger, vi har meget lidt indflydelse på, men en del skyldes også egne tiltag for at fremtidssikre mest muligt.

Et eksempel på forandring er da Søfartens Arbejdsmiljøråd, Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Bibliotek, omkring jul flyttede sammen i et fælles hus i Rødovre.

I den forbindelse blev der også oprettet en fælles administration for alle tre organisationer, således at de enkelte organisationer fremadrettet kan koncentrere sig om deres primære formål og eksistensberettigelse, nemlig servicering af de søfarende og erhvervet.

Patienten døde ikke

At det ikke var en blomst, der groede i de ansattes eller alle bestyrelsesmedlemmers have, var helt forventeligt.

Men en ansvarlig bestyrelse i enhver organisation skal hele tiden have helikopterblikket på og vurdere, hvad der er bedst for den enkelte organisation på den lange bane.

I dette tilfælde virkede det ikke fremtidssikrende, at 3 små organisationer, med store opgaver men beskedne økonomiske resurser skulle betale 3 revisorer, 3 bogholdere, 3 rengøringselskaber, 3 vagtselskaber, 3 forsikringselskaber og have administrationspersonale ansat, når en simpel løsning var at løfte disse opgaver i fællesskab og i stedet lade de 3 organisationer fokusere på deres eksistensberettigelse, nemlig kerneydelsen for de søfarende og erhvervet.

Nu er opgaven løst, de tre organisationer bor sammen i et total istandsat hus og kan koncentrere sig om kerneydelserne. Operationen lykkedes og patienten døde ikke på trods af forandringen.

Leder

Store blå forandringer

Også i de faglige søfartsorganisationer er der i de sidste 10 år sket store forandringer. For 10 år siden levede alle mere eller mindre deres eget liv og det gik egentlig fint. Så startede en ny virkelighed. Den blev sat i gang af de store opsigelsesrunder i A.P.Møller i 2008/2009, som blev efterfulgt

af andre rederier, samt ikke mindst det hurtigt voksende nye erhvervsområde, vindenergi og offshore service.

Denne nye virkelighed kræver, at de faglige organisationer også er åbne for forandringer og tænker i andre baner end den traditionelle, et skib er et skib. Det kræver, at deres bestyrelser har hår nok på brystet til at lave forandringer og indimellem støde både medlemmer og andre organisationer lidt på manchetterne. Beslutninger er nødvendige, for det er en kæmpe forandring, der er sket, og stadig fortsætter i erhvervet. Skal vi og danske søfolk have en chance for også at være en del af dette erhverv, når der igen bliver mere smult vande, så må man være handlekraftig og tænke endog langt frem.

Alternativ til handling: "Husker du..."

Der sker ingen forandringer, udvikling eller andet fornuftigt, hvis det bedste man kan levere er gamle skrøner om de grimme ting andre gjorde i 1980'erne (og så glemme de grimme ting, man selv gjorde), det er stilstand og sikker foreningsdød.

Ingen ved hvilke organisationer, der er her om 10 år, men det er sikkert, at de, som ikke tør foretage forandringer og tilpasninger, er enten væk eller degraderet til rene pensionistforeninger, hvor man kan synge "Husker du" og fortælle om egne sejre i en fjern fortid.

Medlemmernes interesse og fremtidige beskæftigelsesmuligheder er for enhver organisation det primære. Det er enhver bestyrelses pligt og ansvar at varetage dette gennem den udvikling og forandring, der løbende er i erhvervsområdet.

At hænge fast i fortiden eller enkeltsager er ansvarsløst.

DIS-overenskomst for menige på plads

DMMA og Danmarks Rederiforening har sidst i februar indgået en fireårig aftale om DIS hovedoverenskomster for skibsmekanikere, skibsassistenter og menigt cateringpersonale. Forhandlinger om særoverenskomster er nu i gang.

Hvad der før overenskomstforhandlingerne mellem DMMA og Danmarks Rederiforening først i februar, lignede en umulig opgave, faldt på plads efter knap fem timers forhandlinger ved endnu et forhandlingsmøde 22. februar.

Parterne har indgået en 4-årig forlængelse af hovedoverenskomsterne for skibsmekanikere, skibsassistenter og menigt cateringpersonale med aftalte hyrestigninger hvert år.

Disse overenskomster er forhandlet

Hovedoverenskomster (DIS)

mellem Danmarks Rederiforening og DMMA:

- Skibsmekanikere
- Skibsassistenter
- Menigt cateringpersonale

Særoverenskomster er under forhandling. Følg med på hjemmesiden www.co-sea.dk, der opdateres løbende med nyheder.

Hyrestigning 1. marts

I år er timelønnen således steget 1. marts med 2,40 kr. (brutto) for alle grupper.

Aftalen fastsætter også satserne for stigningerne i hhv. tillæg og den særlige opsparring.

-Det er et fornuftigt resultat, kommenterer Ole Philipsen, formand for DMMA/CO-Søfart og tilføjer:

-Det er positivt, at vi igen kunne blive enige om en 4-årig aftale med fornuftige hyrestigninger. Samtidig er der åbnet en mulighed for at få indført pensionsord-

ninger for menigt cateringpersonale i hhv. DFDS og Fjord Line.

Det tekniske arbejde med overenskomstfornyelsen er afsluttet i løbet af marts, og forhandlingerne af særoverenskomsterne er gået i gang. De nye hovedoverenskomster ligger nu på hjemmesiden - ligesom alle DMMA-overenskomster gør.

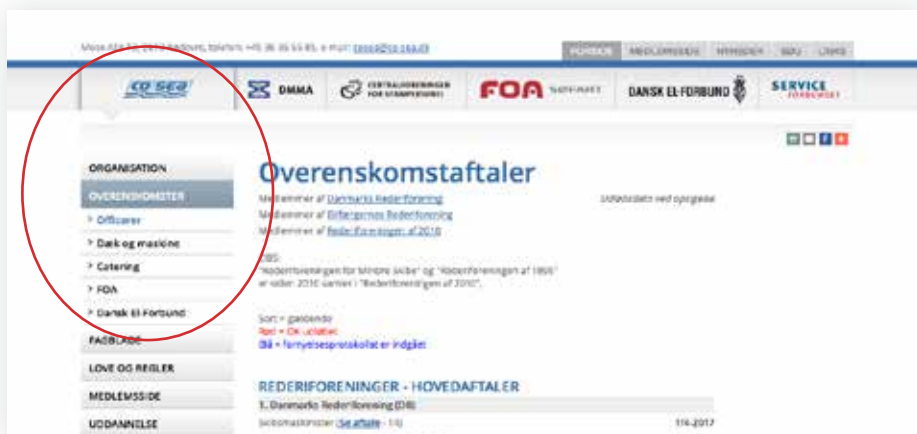
Find dem på www.co-sea.dk under fanebladet "CO-Sea", hvor de ligger under menupunktet: "Overenskomster".

hanh

DIS-lønninger opdateret

De fleste DIS-lønninger (for skibsassistenter/skibsmekanikere/ubefarne skibsassistenter) i medlemsrederierne under Bilfærgernes Rederiforening er nu færdigberegnet og opdateret på hjemmesiden. Ganske få er ved redaktionens slutning endnu ikke helt på plads, men forventes at være det, når dette blad udkommer. Satserne ligger på den del af hjemmesiden, hvor også overenskomsterne findes. Kig under fanebladet "CO-Sea" på www.co-sea.dk, og vælg menuen: "Overenskomster".

køj



Find alle DMMA-overenskomster, satser og protokollater på vores hjemmeside på www.co-sea.dk, hvor de ligger under fanebladet CO-Sea, som angivet herover.

Usaglig opsigelse i DFDS

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Forlig om godtgørelse svarende til to måneders løn indgået med DFDS i sag om usaglig opsigelse.

En medarbejder inden for cateringområdet på Oslo-båden blev for nylig opsagt med begrundelsen samarbejdsvanskeligheder, herunder dårligt forhold til kolleger mv. Medlemmet havde tidligere været under en Improvement Plan omkring nogle af de samme forhold. Der var imidlertid ikke blevet fulgt op på planen på seriøs vis, og en del tydede på, at den virkelige årsag var, at en bestemt chef havde et problem med vort medlem.

På den baggrund var det vores påstand over for rederiet, at her var tale om en usaglig opsigelse. Da genansættelse ikke

forekommer på det private arbejdsmarked i Danmark, forlangte vi i stedet godtgørelse for uberettiget opsigelse. Det viste sig, at rederiet ikke var i stand til at modbevise, at der var tale om en

uberettiget opsigelse. Derfor nåede vi efter forhandlinger frem til et forlig om godtgørelse svarende til to måneders løn, ligesom medlemmet derudover har krav på en måneds fratrædelsesgodtgørelse. Herudover er medlemmet fritstillet fra sit arbejde i opsigelsesperioden på tre måneder.

Opsagte fra Maersk Supply Service videre i enten nyt job eller efteruddannelse

I forbindelse med fyringsrunden i Maersk Supply Service arbejder vi stadigvæk intensivt med planlægning af efteruddannelse for de opsagte medarbejdere. De medarbejdere, der har været ansat i over 5 år, har 2 måneders hyre til brug for efteruddannelse. Heldigvis ser det ud til, at MSS har forståelse for, at det er rederiet, der skal tilmelde medarbejderne til kurserne og også betale for dem.

Vi rådgiver medlemmerne om hvilke kurser, der er gode at have med ud i fremtiden og kontakter så MSS, der tilmelder dem de enkelte kurser. Heldigvis er der god rift om vores medlemmer, så en del af de opsagte har allerede fundet anden beskæftigelse i andre rederier og har valgt at kontraop-sige deres stillinger i MSS.

køj

DMMA's UDDANNELSESFOND



officielt navn: **Uddannelsesfonden for Søfarende**
oprindeligt oprettet af DSRF

**Skal du selv betale
gebyret på 500 kr.
for dit sønæringsbevis?**

**Søg
DMMA's Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMA's Uddannelsesfond om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til DMMA med oplysning om navn og fødselsdato samt kopi af kvitteringen for gebyret.

**FOR
MEDLEMMER
AF DMMA**

**Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis**

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

Nye tillidsfolk

Valget til ny tillidsrepræsentant for skibsassistenten i Scandlines på ruten Rødby-Puttgarden er nu overstået. De to kandidater til posten var Toni Christiansen og Jonny Smiszek. Sidstnævnte fik flest stemmer og dermed kan vi byde Jonny Smiszek velkommen blandt vores tillidsrepræsentanter.

På riggen 'Noble Sam Turner', ligeledes Sodexo, har tillidsrepræsentant Reimer Appel ønsket at nedlægge sit hverv. Der er nu sat opstillingsliste op på riggen, så kandidater til at overtage posten kan skrive sig på.

I Fjord Line ønsker Leif Jensen at nedlægge sit hverv som tillidsrepræsentant for cateringpersonalet på 'Oslofjord'. Den hidtidige suppleant Michaela Morin rykker dermed op som TR, mens der skal vælges en ny suppleant blandt de to opstillede kandidater, som er hhv. Michelle Lottrup og Renato Stojnic. cp



DMMA afholdt torsdag 31. marts medlemsmøde for de opsagte medlemmer i CT Offshore og A2SEA. Mødet blev indkaldt med kort varsel og derfor var flere forhindrede i at deltage. Bagerst fra venstre faglært skibsassistent Dan Olausen og steward Kristian Overgaard Petersen. Forrest fra venstre Uffe Claudius Mogensen og Torben Finne, der begge er faglærte skibsassistenten.

Fyringsrunde i CT Offshore og A2SEA

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent CO-Søfart

En del medlemmer er desværre blevet opsagt i forbindelse med lukningen af CT Offshore samt neddrogning af aktiviteter i A2SEA. Vi afholdt derfor sidst i marts et hastigt indkaldt medlemsmøde. Desværre er opsigelsesvarslerne i medlemsrederier under Rederiforeningen af 2010 så korte, at medlemmerne næsten ikke kan nå at komme på de AMU kurser, de er berettiget til efter overenskomsten. Denne gang er det endda endnu værre, idet påsken også kom på

tværs, og mange AMU centre var lukket i uge 12, som var anden uge i medlemmernes opsigelsesvarsel. Derfor arbejdes der sammen med rederiet på en løsning for så vidt angår efteruddannelse. ●

Læs mere:

DMMA-medlemmer: Målet er et nyt job hurtigst muligt

Artikel fra det afholdte medlemsmøde ligger på www.co-sea.dk under "Nyheder", dateret 1. april

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldelsespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt at finde vej i alle felterne på hjemmesiden, så få hjælp til indmeldelsen. Vi er klar til at hjælpe dig.



Dansk Metals Maritime Afdeling

- scan koden
 - udfyld formularen
 - klik send
- og vi kontakter dig hurtigst muligt



eller ring på tlf. 36 36 55 85

www.co-sea.dk

Nyt i Dansk Metal:

Navigator-overenskomst med Danmarks Rederiforening

Dansk Metal og Danmarks Rederiforening har indgået ny hovedoverenskomst for navigatører. Tiltaget er blevet mødt med vrede beskyldninger fra Søfartens Ledere, der overenskomstdækkede området indtil 2012. Siden da har navigatørerne måttet sejle deres egen sø på individuelle aftaler. Området er med den nye overenskomst igen sikret kollektive aftaler.



Dansk Metal og Danmarks Rederiforening udsendte torsdag 3. marts en fælles pressemeddelelse med nyheden om, at de to organisationer havde indgået en ny hovedoverenskomst for navigatører.

I medierne og på debatfora som Facebook har ledelsen i Søfartens Ledere og enkelte navigatører i de efterfølgende uger beskyldt Dansk Metal for både strandhugst og undergravende virksomhed - samt en hel del mere mindre pænt.

Dansk Metals Maritime Afdeling har afstået fra at indgå i debatten, hvor der har været langt mellem de saglige input fra Søfartens Ledere.

En lang række af beskyldningerne imødegik DMMA i stedet internt i et "Spørgsmål og Svar"-dokument, som tillidsrepræsentanter fik tilsendt direkte, og medlemmer fik adgang til via medlemslogin på hjemmesiden.

Flere tillidsrepræsentanter og medlemmer har efterfølgende kvitteret med

positive tilbagemeldinger, inklusive hilsner fra kolleger om bord, hvor tiltaget med overenskomstindgåelse for navigatørerne er blevet hilset velkomment. Vi bringer herunder og på de næste sider samlingen af "Spørgsmål og Svar".

Det tekniske arbejde med overenskomsten var ved redaktionens slutning først i april ved at være på plads. Overenskomsten vil - når den er klar - komme på hjemmesiden på www.co-sea.dk.

hanh

SPØRGSMÅL & SVAR navigator-overenskomst i Dansk Metal

Hvem har indgået overenskomsten?

Som det fremgår af pressemeddelelsen er aftalen indgået mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening. I Dansk Metal er det formand Claus Jensen, der er underskriver på aftalen, da beslutningen om at indgå overenskomsten med Danmarks Rederiforening er truffet i Dansk Metals øverste, politiske ledelse.

Det faglige arbejde og selve administrationen af overenskomsten vil blive placeret i Dansk Metals Maritime Afdeling, når overenskomsten er færdig. Navigatører, der vælger at melde sig ind i Dansk Metal, vil naturligt høre til i DMMA, hvor sagsbehandlingen som nævnt vil blive placeret.



Hvorfor indgår Dansk Metal overenskomst for navigatører

Først og fremmest for at støtte op om "Den danske model" og for at sikre ro i et vigtigt erhverv, hvor overenskomstrådet for navigatører i DIS-skibe har været udækket siden 2012. Fundamentet for det danske arbejdsmarked er aftale-systemet, og det er nu genetableret på dette vigtige område. Delområder som navigatører ansat i DFDS og i Fjord Line har været dækket af kollektive overenskomster siden hhv. 2013 og 2015, hvor DMMA (Dansk Metals Maritime Afdeling) indgik overenskomster.

Søfartens Lederes overenskomster med hhv. Rederiforeningen af 2010 og Bilfærgernes Rederiforening er uberørte af den nye overenskomst, som er indgået mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Metal.

> fortsætter næste side



SPØRGSMÅL & SVAR

navigatør-overenskomst i Dansk Metal

> fortsat fra forrige side

Hvad indeholder overenskomsten?

Det tekniske arbejde omkring overenskomsten er endnu ikke afklaret i detaljer ved forhandlinger mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening.

Overordnet er de generelle ansættelsesforhold, som navigatørerne blev ansat på ved overenskomsternes bortfald i 2012 nu etableret som overenskomst.

Når detaljerne er på plads vil overenskomsten – som alle øvrige maritime overenskomster i Dansk Metal, ligge offentligt tilgængeligt på hjemmesiden hos CO-Søfart/DMMA.

Det er vigtigt at slå fast, at ingen navigatører vil opleve forringede vilkår som følge af den nye overenskomst.

De rettigheder og ansættelsesforhold, som skibsofficerer traditionelt har og har haft sikres nu med en overenskomst. Uden denne overenskomst ville arbejdsgiverne – Danmarks Rederiforening – egenhændigt kunne have ændret disse vilkår. Når de overordnede detaljer er på plads, går arbejdet i gang med at forhandle sær-overenskomsterne, som er forbundet med hovedoverenskomsten.

Navigatør-overenskomsterne, som DMMA har med hhv. DFDS og Fjord Line fortsætter uændrede og er planlagt til fornyelse i 2017.

Hvilke konsekvenser har OK-aftalen for navigatører på individuelle kontrakter?

Overenskomstindgåelsen har betydning for ansatte på de nuværende individuelle kontrakter, idet individuelle aftaler nu fagretsligt er at betragte som værende indgået på et overenskomstgrundlag. Det vil sige, at de ikke kan ændres, uden der foreligger en aftale mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening/ det enkelte medlemsrederi.

Den enkelte vil for nuværende ikke opleve forandringer i ansættelsesforholdet.

Det er hensigten at indgå en rammeaftale. Herefter vil ansatte kunne overgå på individuelle kontrakter efter rammeaftalen på samme vis som før 2012.

Ingen vil blive stillet ringere, end de nuværende aftaler.

Hvem har indflydelse på forhandlingerne af sær-overenskomsterne, der nu skal forhandles for navigatørerne?

Det har medlemmerne via de talsmænd, som vælges i det enkelte rederi. Valget af talsmænd foregår mellem medlemmerne efter retningslinjerne for valg af talsmænd/tillidsrepræsentanter i Dansk Metal. Og ja, man skal være medlem af Dansk Metal / Dansk Metals Maritime Afdeling for at kunne stille op til valg og for at kunne deltage i valget.

Har Dansk Metal overhovedet forstand på navigatørernes fagområde?

Dansk Metal har som faglig organisation fuld styrke til at sikre gode og fagligt stærke overenskomster.

Ved indgåelse af navigatør-overenskomsterne i hhv. DFDS og Fjord Line blev resultatet forbedret i forhold til det grundlag, som Dansk Metals Maritime Afdeling overtog. En overenskomst er det fagretslige grundlag og ikke en detaljeret aftale om sejlplaner og andre ting. Den faglige indsigt prioriterer Dansk Metals Maritime Afdeling naturligvis højt. Og sekretariatet vil blive udvidet med en faglig sekretær, der har specialviden om navigatørernes arbejdsområder og forhold.

Hvornår afleverer Dansk Metal overenskomsterne tilbage til Søfartens Ledere?

Overenskomsterne for navigatører ansat i rederier under Danmarks Rederiforening er nu - og forbliver - hos Dansk Metal. Søfartens Ledere har mistet disse overenskomster. Siden 2007 har Søfartens Ledere ikke indgået overenskomster på området. Og da Danmarks Rederiforening i 2012 besluttede at lade overenskomsterne bortfalde, protesterede Søfartens Ledere ikke. Siden da har Søfartens Ledere ikke taget et eneste skridt ad den fagretslige vej for at generhverve dem. Tværtimod. Søfartens Ledere har i offentligt regi i stedet hyldet de individuelle aftaler, hvilket helt grundlæggende er at modarbejde "Den danske Model" og princippet i de kollektive aftaler.

Hvorfor blander Dansk Metal sig i et område, hvor Søfartens Ledere har forhandlingsretten?

Ingen har siden 2012, hvor overenskomsterne bortfaldt, haft forhandlingsretten. Hvem som helst har i teorien kunnet kræve overenskomsterne.

Dansk Metal er en vægtig part i "Det Blå Danmark" med overenskomster på en lang række områder for såvel menige som officerer - samt i en række maritime erhverv på land - og har derfor en fagretslig interesse i at sikre ansættelsesvilkårene også for navigatørerne.

Hvorfor indgår Dansk Metal en discount-overenskomst?

Det er i sig selv forunderligt, at nogen kan påstå, at der indgås en "discount-overenskomst", når detaljerne i aftalerne endnu ikke er færdigforhandlet.

Dansk Metals Maritime Afdeling har som tidligere nævnt bevist, at forholdene for navigatørerne i hhv. DFDS og Fjord Line blev forbedret, da Dansk Metals Maritime Afdeling overtog overenskomsterne.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Smagløst at gå på strandhugst?

At gå på strandhugst betyder, at man optager medlemmer, som er ansat på andre faglige organisationers overenskomster. Sådan som Søfartens Ledere f.eks. har gjort siden vedtægtsændringen, der åbnede for at optage maskinmestre. Dansk Metal går ikke på strandhugst. Dansk Metal har indgået overenskomst på et område, som siden 2012 har været udækket.

Dansk Metal har ikke – og vil ikke – optage medlemmer fra områder, hvor Dansk Metal ikke har overenskomster.

Er Dansk Metal ikke kun ude på at fiske medlemmer?

Dansk Metals Maritime Afdeling, DMMA, blev etableret i 2011 ved en fusion mellem Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening. I perioden 2012-2015 har DMMA haft medlemsfremgang på 27,2 pct. Vi behøver ikke "fiske" medlemmer, som nogen kalder det. Et af de hyppigt brugte argumenter for at melde sig ind, er ønsket om at være medlem af en stærk fagforening, der især har indsigt, viden og markant indflydelse på det maritime område. Samtidig har Dansk Metals Maritime Afdeling et stærkt netværk af tillidsrepræsentanter, der i vid udstrækning står parate som problemløsere enten på det specifikke skib/enhed eller i det enkelte rederi.

Dansk Metal har mæsket sig i DIS-skattesagen

Nej. I Dansk Metal - og især i den maritime afdeling i Dansk Metal - er bekymringerne for sagens konsekvenser for alle danske søfarende steget dag for dag. DIS-skattesagen er en sag uden vindere, og den dag i dag er vi uenige i, at DIS-skattespørgsmålet søges afklaret ved domstolene. Søfartens Ledere valgte i 2012 som den eneste maritime, faglige organisation at lade sagen gå til domstolene. Tre andre organisationer ønskede det ikke. Siden da har alle søfarende været gidsler i Søfartens Lederes solo-løb med skattesagerne. Afgørelsen ved domstolene vil gælde alle søfarende på DIS, uanset udfaldet. To klare domme fra Østre Landsret gik Søfartens Ledere imod. Og desværre valgte Søfartens Ledere at anke afgørelserne til Højesteret, hvor der formentligt tidligst vil foreligge en afgørelse i 2017.

Dansk Metal er usolidarisk med Søfartens Ledere, der kæmper en faglig kamp i DIS-skattespørgsmålet

Der er ikke tale om en faglig kamp. Søfartens Ledere har anlagt et civilretsligt søgsmål mod hhv. Danmarks Rederiforening og staten. En faglig kamp køres via det fagretslige system. I 2004 blev løsningen på skattespørgsmålet også opnået ved aftale udenfor overenskomstforhandlingerne ved en aftale mellem rederne og Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart. Dette efter at Søfartens Ledere havde mistet sine overenskomster ved at forsøge at få de meget omtalte 442 kr. af overenskomst-/konfliktvejen. Søfartens Ledere tiltrådte den politiske aftale, som de øvrige organisationer havde fået på plads, og derved fik Søfartens Lederes medlemmer skattelettelsen dengang.

Hvorfor er Dansk Metal ikke solidarisk med Søfartens Ledere og deltager i retssagerne om skattespørgsmålet?

Dansk Metal og DMMA er enige i, at søfarende har krav på kompensation, når skattesystemet ændres. Men det skal ske ved forhandling, som det tidligere er blevet.

Søfartens Ledere valgte at rejse DIS-skattesagen i 2012 uden hensyn til, at ingen øvrige maritime organisationer ønskede dette spørgsmål afgjort ved retssag. I både 2012 og før var alle andre søfartsorganisationer enige i, at skattespørgsmål er politiske og derfor skal løses udenfor overenskomstforhandlingerne, sådan som de er blevet flere gange tidligere.

Dansk Metal er dybt uenige i måden og vejen, som Søfartens Ledere har søgt dette spørgsmål løst. Og har været det siden sagens start.

Søfartens Lederes juridiske argumenter har fra dag ét været mangelfulde. Og udfaldet ved Østre Landsret er som vurderet for fire år siden af Dansk Metals jurister. At Søfartens Ledere vælger at anke dommene i stedet for at indgå i konkrete forhandlinger med Danmarks Rederiforening er Søfartens Lederes eget valg.

Lurepasser Dansk Metal/DMMA ikke bare og lukrerer på Søfartens Lederes kamp?

Hvordan skulle Dansk Metal og DMMA dog kunne lukrere på denne sag?

Desværre er det omvendte tilfældet. Søfartens Lederes DIS-skattesag har sat enhver forhandling om skatte-godtgørelse i de øvrige søfartsorganisationer på hold på nu sjette år.

Hvorfor har Dansk Metal/DMMA været tilbageholdende med offentligt at indgå i debatten om skat?

Det er en uskreven regel, at faglige organisationer ikke offentligt udstiller evt. uenighed organisationerne imellem. Slagsmål tager man internt. Da det i november 2011 stod klart, at Søfartens Ledere ville gå til domstolene, tog DMMA/CO-Søfart offentligt afstand fra at sammenblande skat og overenskomstforhandlinger i en pressemeddelelse, som fortsat ligger offentligt tilgængeligt. Holdningerne i denne pressemeddelelse af 25. november 2011 er for CO-Søfarts / DMMA's vedkommende fortsat gældende: <http://www.co-sea.dk/dis-og-skat.37772.aspx>

Hvilke konsekvenser har det haft for DMMA-medlemmer, at Søfartens Ledere valgte at køre retssagerne?

Det har kort og godt forsinket en løsning på spørgsmålet om skatteregulering for alle – og det er nu på sjette år.





Centralorganisationen Søfart
Danmarks største maritime
faglige organisation

Faglig konsulent til CO-Søfart gerne med baggrund som navigatør

På baggrund af stigende medlemstal søger vi en faglig konsulent til faglig afdeling.

Stillingen indebærer faglig bistand til gruppen af officerer organiseret i Dansk Metal (bl.a. maskinister, hovmestre og navigatører).

Herudover skal vores nye faglige konsulent deltage i overenskomstforhandlinger, mæglingsmøder, skibs- og skolebesøg, samt løse faglige sager.

Stillingen omfatter kontakt til myndigheder, politikere og andre faglige organisationer, ligesom der vil være rejseaktivitet i forbindelse med CO-Søfarts medlemskab af internationale organisationer som ITF og ETF.

Arbejdsopgaverne vil være meget afvekslende, og der er stor frihed til at planlægge sin dagligdag.

Den ideelle ansøger har en navigatørbaggrund og har interesse for det faglige system.

Ansættelse vil være uden højeste arbejdstid, og der ydes løn i forhold til kvalifikationer. Der ydes hjemmearbejdsplads og fri telefon.

Læs evt. mere om organisationen på www.co-sea.dk

For yderligere information kontakt

sekretariatschef John Ibsen på 2611 2634.

Ansøgning sendes til John Ibsen på mail: ji@co-sea.dk

Senest 15. juni

Alle ansøgninger behandles fortroligt.

CO-Søfart • Mose Allé 13 • 2610 Rødovre • www.co-sea.dk

Kartellet CO-Søfart består af fem medlemsorganisationer: Dansk Metals Maritime Afdeling, FOA Søfart, Dansk El-Forbund, Serviceforbundet og Centralforeningen for Stampersonel, CS. CO-Søfart favner alle faggrupper, der er repræsenteret om bord på et skib lige fra catering til dæk og maskine. Samtidig dækker medlemskredsen såvel menige som officerer.

De sidste mørke vinterdage har desværre sat sit præg på arbejdet i afdelingen. Vi må konstatere, at oliepriserne nu for alvor begynder at slide på erhvervet, og oplagte skibe fylder i havnene.

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Tager man rundt i de større havne, kan man ved selvsyn se de mange forskelligt farvede skibe, som alle er oplagt.

Rederierne har gennem længere tid bidt tænderne sammen i håbet om en snarlig forbedring, men den ser desværre ud til at vente på sig.

Senest er rederiet CT Offshore bukket under og har helt stoppet aktivisterne, og rundt omkring hører man om ansættelsesstop og "naturlig afgang".

Esvagt og RF 2010

Sammen med de øvrige organisationer, sidder vi i skrivende stund i forhandlinger med Esvagt om en midlertidig bremsning af lønudviklingen.

Det er vigtigt for os alle, at der bliver tale om en fælles løsning, og at alle de søfarende i rederiet bliver en del af "pakken".

Udover, at Esvagt er en god samarbejdspartner i det daglige, er det jo ikke nogen ubekendt, at rederiet tager en meget stor del af uddannelsesbyrden på sig – særligt for de menige.

Så for både at strække en hånd frem, så vi sammen kan gå igennem krisen, og for at imødegå, at rederiet af nye ejerinteresser bliver pålagt at ændre i besætnings sammensætningen, er det vigtigt, at løsningen bliver tilstrækkelig interessant på begge sider af bordet.

Vores talsmænd er orienteret, og vi vil også melde ud på den interne del af hjemmesiden, når vi kender den endelige løsning.

> fortsætter næste side

Faglige sager

& noter

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

> fortsat fra forrige side

Da vi fagretsligt er forpligtet hertil som loyal overenskomstpart, vil de øvrige rederier i samme segment også kunne bede om en lignende løsning, hvorfor det principielt kan påvirke mange andre end ansatte i Esvagt.

Viking Supply Ships

Sammen med HR-afdelingen i Viking Supply Ships, har vi gennemgået overenskomsterne for at finde besparelser.

Nogle af besparelserne lå allerede indenfor overenskomsterne, og rederiet har derfor indført længere udmønstringer for at opnå besparelser i rejseomkostninger. Også her har vi justeret på lønudviklingen, da rederiet netop er eksponeret i oliebranchen, hvor stormen lige nu rammer værst.

Men der er ingen tvivl om, at rederiet har både viljen og evnen til at komme godt ud på den anden side, og også er fuldt bevidst om, at de ansatte har hjulpet dem godt undervejs.

Søværnets Konstabelforening

De sidste dele af overdragelsen til CS er nu gennemført, og der forestår nu kun en fysisk oprydning. Fusionen mellem SK og CS er gået gnidningsløst og har været en særdeles positiv oplevelse for både medlemmer og organisationer.

Det glæder os samtidigt, at CS har valgt at indtræde i CO-Søfart, og at vi nu sammen kan arbejde i for eksempel uddannelsesrådet for at få meritoverførsel fra søværnet, så vi herfra i fremtiden kan rekruttere dygtige søfarende til den danske handelsflåde.

Hvis det kan lykkes for os, er både CS og resten af CO-Søfart sikre på, at det - foruden at give en ny "fødekæde" til den civile søfart - vil være et ekstra incitament for unge mennesker til at forfølge en karriere i værnet, når de på et senere tidspunkt kan anvende erfaring og sejltid i det private.

FOA-Søfart og dansen om kostpenge

Vi har på det seneste bistået FOA-Søfart i deres kamp for at få et konkret svar ud af Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen fandt i deres audits i efteråret 2015, at der blandt mange af de kommunalt drevne færger muligvis ikke var sket opfyldelse af MLC's bestemmelser om fri kost. Søfartsstyrelsen gav derfor rederierne en tidsfrist for at dokumentere, at der ikke var tale om "afvigelse".

Siden da har FOA rykket for en løsning.

Vi må konstatere, at Søfartsstyrelsen her kigger på sagerne med det blinde øje.

Styrelsen nægter at forholde sig til, at skibsføreren ved ændringen af sømandsloven er blevet omfattet af kostbestemmelserne, man nægter at indse, at manglende kost - uanset hvor tæt man befinder sig på land -, er en overtrædelse af MLC, man nægter, at det er rederen og ikke sømanden, som skal dokumentere opfyldelse af reglerne, og man nægter at udføre sin tilsynspligt.

Det er sørgeligt, at Søfartsstyrelsen på

den måde er berøringsangst, når emnet bliver politisk. Men det er nu én gang det job styrelsen har, og det hjælper ikke noget at henvise til forskellige løsningsforslag på opfyldelse af kostreglerne, når man ikke har tænkt sig at afæske rederierne et svar på, hvilke af løsningsreglerne de så rent faktisk anvender.

Dette er en sag vi kommer til at bruge mange flere kræfter på.

PFA - menig catering

På baggrund af de mange møder, vi har haft med TR/TM fra DFDS og Fjord Line, er vi gået i dialog med PFA om, hvordan man kunne tænke sig, at en eventuel indførsel af pension for menig catering kunne se ud.

Vi vil naturligvis tage det med som et overenskomstkraft til de kommende forhandlinger af særoverenskomsterne, og det er derfor godt, hvis vi overfor rederierne kan illustrere, hvordan en mulig løsning kunne se ud.

Vores nuværende ide går på en gradvis indfasning over den fireårige overenskomstperiode, således at der muligvis også kan blive plads til nogle mindre lønstigninger.

Det skal dog noteres, at da pension er kroner og ører, er der ingen margen, alle ved bordet ved præcist hvad det koster, og dermed også hvor meget der ligger tilbage på bordet, hvis vi fjerner penge til dette formål.



Foto: Viking Supply Ships / arkivfoto

-Jeg er himmelhenrykt for den topprofessionelle hjælp, jeg har fået i CO-Søfart, siger skibsfører Svend Lindbøl. Med afgørelsen i Ligebehandlingsnævnet er det slået fast, at Forsvarets intention om at sætte ham ned i løn, fordi han var pensionist, er i strid med Ligebehandlingsloven.



Faglig sag i Dansk Metals Maritime Afdeling:

125.000 kr. i **godtgørelse** til navigatør for aldersdiskriminering

VTS-operatør, skibsfører Svend Lindbøl, er ved Ligebehandlingsnævnet tilkendt en godtgørelse på 125.000 kr. plus rente, ialt 137.000 kr. fra Forsvaret og ikke mindst fuld genoprejsning efter langstrakt sagsforløb om aldersdiskriminering.

-Det vigtigste for mig er ikke pengene. Det vigtigste er uden sammenligning, at det nu er slået fast, at jeg har fået ret, og at Forsvaret var på gale veje først med planen om at sætte mig ned i løn, fordi jeg modtog pensionsudbetaling, og derefter i hele deres argumentation i den korrespondance, jeg har kørt med dem, siger 69-årige Svend Lindbøl.

Fra sagens start i 2012 og frem til 2014 har Svend Lindbøl selv forestået sagsbehandlingen, og der er skrevet i hundredevis af mails og breve med klage og forklaringer til Personalestyrelsen, Forsvarsministeriet, Ombudsmanden og Ankestyrelsen.

Med indbringelse af sagen for Ligebehandlingsnævnet i 2014 overdrog han som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling sagsbehandlingen til DMMA's/CO-Søfart's sekretariatschef, advokat John Ibsen.

-Der skulle professionelle folk på, når først sagen nåede til Ankestyrelsen.

John Ibsen havde tidligere i forløbet været inde over som rådgiver, og jeg er himmelhenrykt for hjælpen, siger Svend Lindbøl og tilføjer:

-Staten har et kæmpe apparat, de kan sætte 15 jurister på, og hvad kan jeg stille op mod det som enkeltmand. Derfor var det helt klart nødvendigt med professionel hjælp. Og CO-Søfarts hjælpsomhed kom som en gave fra himlen.

Timelønnet vikar

Efter en karriere som først pilot i Maersk Air, og siden styrmand i Mærsk-rederiet, tiltrådte han i 2006 som VTS-operatør med overvågning af skibstrafikken på VTS Øresund.

En løbende nedtrapning af arbejdstiden blev efter nogle år aftalt med arbejdsgiveren, som var Farvandsvæsenet.

Fra 1. september 2011 overgik han efter eget ønske til at være timelønnet vikar, da han på det tidspunkt delvist var

overgået til at modtage pensionsudbetaling.

Timelønnen blev udregnet, så han "kostede" det samme på kroner og øre, som de fastansatte kolleger.

I stedet for at få pensionsbidraget sat ind på en pensionsopsparing, fik han det udbetalt.

-Alle var tilfredse med min vikarløsning. Nogle måneder havde jeg mange timer, andre måneder var der ikke noget. Sådan var det, og det var Farvandsvæsenets løn-udregning, der lå til grund for lønnen, refererer han.

Tilbud: Gå 14 pct. ned i løn

I 2012 blev Farvandsvæsenet nedlagt, og VTS Øresund kom i stedet under Forsvaret – den gang Søværnets Operative Kommando.

De ansættelsesmæssige vilkår varetoges herefter af Forsvarets Personeltjeneste, som senere – i 2014 – ændrede navn til Forsvarsministeriets Personalestyrelse.

Fredag 2. november 2012 blev Svend Lindbøl til sin egen store overraskelse kaldt til møde på chefens kontor på VTS stationen.

> fortsætter næste side

Faglige sager

& noter

> fortsat fra forrige side

Her blev der opridset nogle nye vilkår, der indebar en lavere timeløn, da han ikke mere ville få pensionsbidraget udbetalt.

Med andre ord skulle han gå 14 pct. ned i løn.

-Hvad går det her ud på, tænkte jeg. Og jeg takkede på stedet nej til "tilbudet". Chefen sad med et papir, hvor de nye vilkår var oplistet, og jeg fik det udleveret, da jeg bad om det, fortæller han og fortsætter:

-Min erfaring er, at man hurtigst muligt i en sådan situation skal overgå til skriftlig sagsbehandling. Så er der ingen tvivl om, hvad der er meddelt, når det er skriftligt. Og man er fri for at høre på søforklaringer fra modparten.

-Sidenhen har Forsvaret så i den lange sagsbehandling af min klage

brugt vendingen "at jeg tilegnede mig papiret".

Jeg har kun kunnet opfatte det som en mistænkeliggørelse af min person - totalt uetisk efter mine begreber,

siger han. -Det lykkedes aldrig at få Forsvaret til at forstå, at min timeløn var den samme som mine kollegers. De øvrige ansatte fik pensionsbidraget sat ind på en pensionsopsparing - jeg fik det bare udbetalt. Forsvaret var af den opfattelse, at jeg var langt dyrere, opsummerer han.

"Uformelt møde"

-Forsvaret har også benævnt mødet den 2. november 2012 som værende "et uformelt møde". På papiret, som jeg fik udleveret, står der sort på hvidt, hvad vilkårene er fremover, og at mit ansættelsesforhold skal opsiges med kortest mulige varsel. Man opsiges ikke sit personale på et "uformelt møde", påpeger Svend Lindbøl.

-Det korte af det lange var, at Forsva-

ret, fordi jeg modtog pensionsudbetaling, ville give mig en 14 pct ringere løn. Det ville jeg ikke finde mig i. Kollegialt var det jo slet ikke holdbart, siger han.

Som følge af hans "nej tak" til tilbudet, blev han opsagt, og da han var timelønsansat, blev han udelukket fra yderligere timer.

-Fra dag ét har jeg ment, at sagen var klokkeklar. Der er gået godt tre år - helt præcist 1209 dage -, hvor Forsvaret har brugt tiden og uanede ressourcer på at sno sig rundt i den ene søforklaring efter den anden. Det kan man ikke sige noget positivt om. En førsteårs kontorelev kunne have gjort det bedre ved at holde sig til faktuelle facts, bemærker han.

At han i korrespondancen fra Forsvaret også er blevet mistænkeliggjort, opfatter han som stærkt krænkende.

-Hele sagsbehandlingen i Forsvarets Personale Styrelse har været både moralsk og etisk forkastelig, konkluderer han.

> fortsætter side 22

VI HAR GJORT DET NEMT AT VÆLGE EN BILFORSIKRING DER PASSER TIL DINE BEHOV

Se alle
dine dæknings-
muligheder på
**tjm-forsikring.
dk/bilekstra**



Hos Tjenestemændenes Forsikring køber du først en grunddækning og vælger herefter selv de ekstradækninger, du har behov for. Vælg fx.:

Parkeringskade:

Ingen selvrisiko ved parkeringskade, når bilen er lovligt parkeret.

Lånebil:

Særlig god dækning, fx ved totalskade og tyveri af din bil.

Og så bliver du i øvrigt elitebilst, når du fylder 30 år - helt automatisk.

Få et tilbud hos din forsikringstillidsmand eller gå ind på tjm-forsikring.dk/bil

Dansk Metal og DMMA var sidst i februar vært for det indledende møde mellem internationale fagforeningsrepræsentanter fra hhv. ITF og IndustryAll. Målet er at forbedre arbejdsforholdene offshore gennem et stærkt samarbejde fagforeningerne imellem. Foto: CO-Søfart

Faglige sager

& noter



Af **Christian H. Petersen**
faglig konsulent CO-Søfart

striAll samt fra sekretariatene i begge organisationer. Målet er gennem et stærkt samarbejde fagforeningerne imellem at forbedre arbejdsforholdene i olie- og gassektoren offshore. Gennem åbne og indledende diskussioner fik mødedeltagerne skitseret både en arbejdsplan og fokusområder. Der blev på mødet nedsat en styregruppe, og undertegnede deltog op til påske i gruppens første møde, der blev afholdt i London.

Formålet med gruppen er i første omgang at nå til enighed om et forslag til forbedring af samarbejdet mellem fagforeningerne fra de forskellige lande

> fortsætter næste side

Internationalt samarbejde om offshore-arbejdsforhold

Metalskolen i Jørlunde dannede sidst i februar rammen om etableringen af et internationalt samarbejde for

fagforeninger. Dansk Metal/ DMMA var vært for mødet, med deltagere fra medlemskredsen i hhv. ITF og Indu-

Fartstid: Løsning for nye faglærte skibsassistenter

Af **John Ibsen**, sekretariatschef CO-Søfart

Med ændringerne af STCW-konventionen er der indført et fartstidskrav på 12 måneder (med brug af uddannelsesbog ellers 18) for at kunne gøre tjeneste som befaren skibsassistent.

Konventionen trådte i kraft 1. januar 2012 med en overgangsordning frem til 1. januar 2017, hvor alle ændringer til konventionen skal være gennemført.

I Danmark har Søfartsstyrelsen fulgt konventionens tidsfrister, hvilket betyder, at fartstiden skal være optjent inden 1. januar 2017 for at kunne gøre tjeneste som befaren skibsassistent.

For de faglærte skibsassistenter, som uddannes nu og i fremtiden, er der altså et fartstidskrav på 12 måneder, som principielt skal optjenes som ubefaren.

Det vil økonomisk medføre en så

alvorlig lønnedgang, at ingen fremover vil skifte sit sorte svendebrev ud med en karriere til søs.

For at skabe rum for uddannelse af faglærte skibsassistenter, vil rederierne skulle søge besætningsfastsættelserne på nye og eksisterende skibe ændret til, at i skibe hvor der er krav om 2 befarnes skibsassistenter, kan den ene befarnes erstattes med en "skibsassistent med svendebrev" (i skibe med 4 kan der være to osv.).

Også offentlige overfarter kunne have interesse i nærværende, men der bør da optages forhandlinger med KL, ligesom man bør kræve overenskomst for denne "nye" gruppe.

DMMA har som den eneste organisation aftalt, at disse modtager hyre som

befarne i perioden, og efter endt uddannelse overgår til faglært hyre.

På denne måde tænkes det, at man kan bevare tiltrækningen af faglærte.

Vi arbejder p.t. på, at "skibsassistent med svendebrev" opfattes på lige fod med en ubefaren i forhold til refusion fra Søfartsstyrelsen for en uddannelsesstillings.

For de studerende ved Martec sker der det, at dem der afslutter i år, får udstedt et midlertidigt bevis som befaren skibsassistent, men pr. 1. januar 2017, er de så pludselig skibsassistenter med svendebrev og skal optjene yderligere sejltilid.

Det har naturligvis givet frustrationer, og Barno Jensen og jeg har besøgt Martec, og forsøgt at berolige de studerende, mens vi har holdt møde med Søfartsstyrelsen om, hvordan vi kan hjælpe de studerende mest muligt.

Jeg tror, vi har fundet en god løsning og forventer personligt, at de bliver det nye "sort", når rederierne først får øjnene op for dem.

> fortsat fra forrige side

omkring i Nordsøen. Hvis vi gennem et styrket samarbejde og en styrket indsats lykkes med blandt andet at få forbedret arbejdsforholdene og få øget antallet af medlemmer på offshore-området i Nordsøen, så er den mere langsigtede plan at videreføre arbejdet til andre offshore-områder på verdensplan.

På mødet i London deltog, udover DMMA, den norske offshore-fagforening Industri Energi, de britiske fagforeninger RMT og Unite, ITF og IndustriAll. Mødet foregik i en meget konstruktiv ånd og vi nåede til enighed om et konkret forslag, som i slutningen af april vil blive fremsat på det årlige møde i ITFs Offshore Task Force Group i Stavanger. Hvis det bliver godkendt her, så kan det praktiske arbejde med at få forbedret samarbejdet og forholdene i Nordsø-området gå i gang. ●

Årstid for spørgsmål om feriepenge

Som det plejer at være, så er der mange henvendelser her i februar/marts/april omkring feriepenge fra tidligere eller nuværende arbejdsgivere. Reglerne for feriepenge er, at de kan indløses en måned før, man skal afholde ferien. Det betyder, at de fleste kan få deres penge fra den 1. april i indeværende år. Men mange steder har arbejdsgiverne ikke indrapporteret feriepengene i februar/marts, og det betyder, at feriekonto sender breve til folks e-boks, hvoraf det fremgår, at der ikke er indbetalt feriepenge endnu. Vi opfordrer til, at man kontakter os, hvis man får en sådan meddelelse. Ofte kommer pengene ind på feriekonto, når vi har kontaktet nuværende eller tidligere arbejdsgiver. **køj**



CO SEA

25.-27. maj SEMINAR 2016 på Metalskolen i Jørlunde

For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

- DMMA
- FOA Søfart
- Dansk EI-Forbund Maritim afdeling
- Serviceforbundet Faglig Puls
- Centralforeningen for Stampersonel

Udpluk fra programmet

Seminarret indledes med frokost kl. 12.00, onsdag 25. maj

Eftermiddagen byder på oplæg om konflikthåndtering, bestyrelsesmøde og erfaringsudveksling deltagerne imellem.

Torsdag og fredag venter et varieret program med blandt andet

- skitsering af overenskomstemner til 2017
- find svar i overenskomsterne
- oplæg om fremtidsudsigterne for offshore-erhvervet
- DIS-skattesagen - hvad er op og ned
- foredrag om Scandinavian Star-sagen
- rollespil med indbygget, fagligt hovedbrud
- minishop med info om pension/ A-kasse / efteruddannelse

Seminarret afsluttes efter frokost fredag 27. maj

samlet program kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk fra 10. maj

OBS ang. tilmelding

Deltagere skal tilmelde sig hos egen organisation.

Medlemmer af DMMA tilmeldes via mail til cosea@co-sea.dk

Sidste frist for tilmelding er 1. maj

Tre dage
i maritimt
fagligt
fællesskab

Sekretariatschef Connie S. Gehrt, Søfartens Arbejdsmiljøråd og direktør Søren Philip Sørensen fra Handelsflådens Velfærdsråd ved trappen i det centrale indgangsparti i det nye fælle hus i Rødovre.



Søfartens Arbejdsmiljøråd, Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Bibliotek er flyttet under samme tag i en totalt renoveret kontorbygning i Rødovre. Et tæt samarbejde, bedre udnyttelse af ressourcerne og plads til at nye ideer kan udvikle sig, vil komme brugerne - de søfarende - til gode.

Servicen til de søfarende i fokus

Endnu er der flyttekasser, der ikke er pakket ud. Men dagligdagen er mentalt så småt ved at indfinde sig for de i alt 16 ansatte i hhv. Søfartens Arbejdsmiljøråd, Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Bibliotek. I slutningen af december flyttede organisationerne i nye rammer i en fælles og helt nyistandsat kontorbygning i Rødovre.

-Vi er faldet utroligt godt til, siger Søren Philip Sørensen, direktør i Handelsflådens Velfærdsråd.

Fra Arbejdsmiljørådet nikker sekretariatschef Connie S. Gehrt samstemmende: -Og vi har virkelig mødt stor opbakning i hele erhvervet. Vi har haft rigtig mange besøgende. Det er utroligt positivt, siger hun.

Hver især er organisationerne fortsat selvstændige enheder, men en fælles administration har frigjort ressourcer til det centrale, servicen til de søfarende.

Den totalt istandsatte kontorbygning på tre etager rummer masser af plads til nye tiltag.

> fortsætter næste side



Til venstre

Huset rummer flere mødelokaler - i kælderen det store med alle AV-faciliteter - og her centralt i huset er loungen det mere uformelle mødested for husets ansatte.

Nederst til venstre

Fælles afsendelse af materiale til skibene er et af resultaterne af bofællesskabet. Nederst til venstre er det konsulent Jesper Juul Hansen fra Velfærdsrådet, der varetager opgaverne i pakkeriet.

Nederst til højre

Hos Søfartens Arbejdsmiljøråd er der åbent kontorlandskab med masser af lys og med en større mødepult placeret centralt i lokalet.



> fortsat fra forrige side

Et stort mødelokale i kælderen med AV-faciliteter har allerede været i brug til flere aktiviteter. Der er planer om at udgive et fælles blad i stedet for to, og de tre organisationer arbejder nu på at slå distributionen sammen.

Hidtil har Søfartens Arbejdsmiljøråd, SEAHEALTH, solgt sine publikationer gennem Weillbach. Det tages inden sommerferien in-house i Rødovre, hvor Handelsflådens Velfærdsråds konsulent, Jesper Juul Hansen, varetager al pakning i kældrens pakkeri.

-Når vi pakker alt selv, så har vi også den nære kontakt til skibene og modtagerne – de søfarende – i den sidste ende. Det at have 'hands on' har virkelig stor betydning, eksemplificerer Søren Philip Sørensen.

-Vi har i det hele taget stort udbytte af den nære kontakt i vores arbejde. Det gælder også kontakten internt siger Connie S. Gehrt.

Efterhånden som alt falder i mere dagligdags folder, vil ideerne til nye tiltag spire i det nye kontorfællesskab.



Det er Connie S. Gehrt og Søren Philip Sørensen slet ikke i tvivl om.

-Ting udvikler sig. Nu er der taget hul på det og så vil der naturligt opstå ideer, siger Søren Philip Sørensen og Connie S. Gehrt tilføjer:

-Udadtil vil det løfte den samlede profil til gavn for organisationerne og især de søfarende.

Det nye hus og det nyetablerede samarbejde blev fejret med en velbesøgt reception sidst i februar. Der blev naturligvis "flaget over top" i dagens anledning. På trappen formand for Handelsflådens Velfærdsråd, Ole Philipsen, der var blandt talerne. Foto: Handelsflådens Velfærdsråd



Kun for
medlemmer
min A-kasse

Få op til 80% af din løn hvis du bliver ledig

Hos Alka kan du som medlem af Min A-kasse få en fordelagtig lønforsikring. Med en lønforsikring kan du få op til 80% af din nuværende løn og sikre, at der ikke bliver vendt op og ned på din og din families hverdag, hvis du bliver ledig. Så får du et pusterum og kan koncentrere dig om at finde det helt rigtige nye job.

LÆS MERE PÅ ALKA.DK/MIN-A-KASSE ELLER RING PÅ 70 300 507

alka

Færgeoverfart

Genvejsfærgen 'Mary' forbinder Vesthimmerland med Salling. Forberedelserne til fejring af færgens 10-års jubilæum var under CO-Søfarts besøg i fuld gang.



Hvalpsund - Sundsøre

-Det er jo **vores** færge

Forklaringen på, at færgen 'Mary' på sin 10-års jubilæumsdag ser ud, som var den søsat i går, er ligetil. Om bord er der kropsånd, færgen passes og plejes og der spules, fejes og ryddes op. Hele tiden og så igen.

-Vi passer færgen, som var den vores egen, siger overfartsleder Flemming Thomasen.

-Jamen, det er jo "vores færge", tilføjer han med tryk på ordet "er".

Han har nu efter at have været afløser for overfartslederen en del år overtaget stafetten efter 70-årige Petur Hammer.

Flemming Thomasen, der er 64 år, har 18 år bag sig på Hvalpsund-Sundsøre overfarten.

Og med involvering i nybyggeriet af 'Mary' for nu ti år siden, ser han med tilfredshed på færgens tilstand.

-Vi fik færgen, som vi ville have den.

Og det har bare fungeret, bemærker han og klapper illustrativt på én af fineserne: Ikke kun dørene er i rustfri stål, karmene er det også.

Sammenlignet med færgen 'Bitten Clausen', som var udgangspunktet for drømmene i det nordjyske, så blev styrehuset bygget større.

Ikke fordi, de har store armbevægelser på overfarten, men for at give plads til en komfortabel og funktionel arbejdsplads på broen.

Nej, store armbevægelser, kan man ikke beskyldte dem for i færgeriet. De, der leder efter saftige historier om

halv-kommunale bestyrelser, der ødsler pengene væk i dyre middage, vil søge forgæves i færgeriets regnskaber.

Overfartslederen påpeger med et glimt i øjet, at de har revisionens ord for at være meget påpasselige med pengene.

-Færgeudvalgsmøder holdes om bord. Og så serveres der smørrebrød og en billig sodavand til tre kroner stykket, uddyber han.

Færgeudvalget består af seks mand – tre fra hver af de to kommuner, som står bag overfarten.

> fortsætter næste side

Johannes Petersen (nærmest kameratek) i samtale med Flemming Thomasen om den forestående markering af færgens 10 års jubilæum.

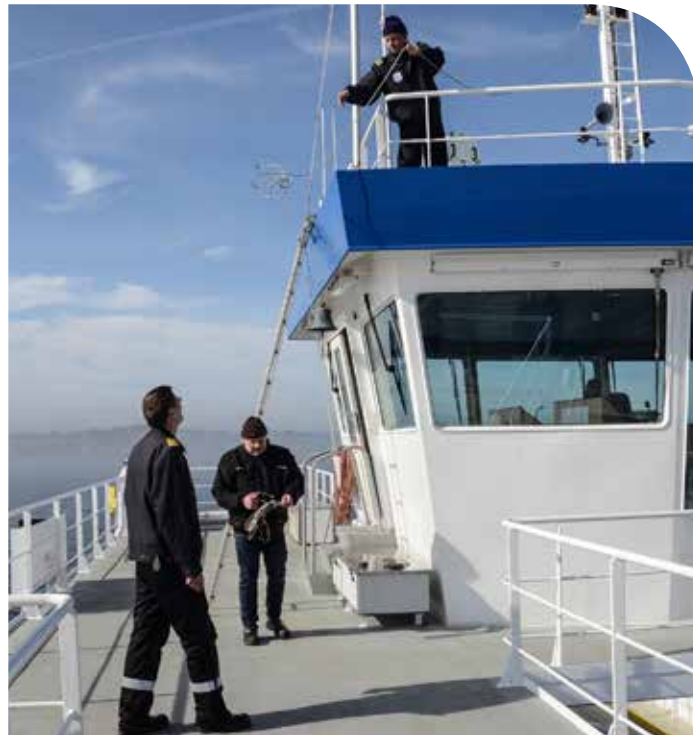


Flere billeder fra færgen 'Mary' på www.co-sea.dk



Blandt de faste pendlere på færgen er Peter (th), der benytter overfartstiden til at få en kop kaffe og de sidste nyheder ved overfartsleder Flemming Thomasen.

Liner gøres klar til at flage over top. På Monkey Island Erno Rantanen, ved lejderen Steiner Andreasen og med ryggen til Flemming Thomasen.



> fortsat fra forrige side

Det foregår alt sammen i fred og fordragelighed. Færgen ejes af Skive Kommune og Vesthimmerland Kommune, mens sidstnævnte alene varetager administrationen.

-Det fungerer upåklageligt. Vi har et rigtig godt samarbejde, siger Flemming Thomasen.

-Om bord passer vi os selv. Vi gør som vi vil. Det er en af forklaringerne på, at vi har et arbejdsmiljø, der bare er helt i top, tilføjer han.

Nordisk besætning

I alt er ni mand tilknyttet færgeriet for overfarten, der forbinder Salling med Vesthimmerland. De otte er navigatører – minimum sætteskipper, mens den niende er en halvtids maskinmand, der varetager alt løbende vedligehold i maskinen og indkøb af reservedele.

Ved tilfældige sammentræf, så er besætningen med internationalt snit.

Den nu afgående overfartsleder Petur Hammer er fra Færøerne, og herfra kommer også færgens seneste ansatte navigatør Steiner Andreassen, der for tiden er under oplæring i at sejle dobbeltenderfærgen 'Mary'. Og på dagen for CO-Søfarts besøg er navigatøren på broen, Johannes Petersen, også oprindeligt fra Færøerne, mens makkeren på dækket, Erno Rantanen, er fra Finland.

Historierne om, hvordan det halve af Norden er repræsenteret på en af Limfjordens genvejsfærger spænder fra tilfældigheder til kraftig indflydelse af kønne, danske kvinder.

På broen sammenfatter Johannes Petersen det hele i kort form.

-Jeg kom fra fiskeriet på Færøerne og mødte Petur på færgen. Jeg ville så prøve det her et par år, fortæller han.

Det er nu ti år siden, og han er her endnu.

-Man kommer hjem hver dag, her er ingen søgang og så er det jo et fint job, lyder hans forklaring.

Færgen sejler fra tidlig morgen til sen aften med afgang hvert kvarter. Overfarten tager ca. ti minutter, og farvandet ligger godt beskyttet for vind og vejr, så hverken storm eller kuling forstyrrer trafikken. Kun ekstremt højvande kan stoppe 'Mary'.

Klager ikke

Vagterne skifter om eftermiddagen, og tørnerne er der fuld tilfredshed med. Tre formiddagsvagter, tre eftermiddagsvagter og så tre dage fri.

FOA Søfart er godt repræsenteret blandt de ansatte med seks ud af ni organiserede.

-Vi kan ikke klage over noget – bortset fra pensionen. Den er godtnok skidt,

siger Flemming Thomasen, der som overfartsleder fortsætter som medlem i FOA, hvor han tidligere har været tillidsmand.

-Vi blander os ikke i, hvor folk er organiserede – bare det ikke er de kristelige, siger han og lader sætningen hænge i luften.

Frisk kaffe og varme nyheder

Vi når aldrig til at få uddybet det nærmere, for en af 'Mary's faste kunder kigger ind på dækskonteret.

Peter, der er vodbinder med arbejde i Hvalpsund og bopæl på Salling, er på vej hjem på sin scooter.

-Du kan godt skrive, at færgen har et helt fantastisk personale, erklærer han, da han af besætningen er blevet advaret om, at der er en journalist om bord.

-Der er altid kaffe på kanden, og så ved de altid lige det sidste nye. De er meget bedre end en avis, fortsætter han og tilføjer:

-Og er man i tidnød – så ringer man bare. Så venter de på én.

Peter er en af de mange pendlere, som færgen dagligt fragter frem og tilbage.

> fortsætter side 20

... vores færge

> fortsat fra side 19

Flemming Thomasen indrømmer, at han nok var noget skeptisk, da færgen for nogle år siden indførte en rabatkort-ordning og indkøbte 1000 kort.

-Pyha, tænkte jeg. Men nu har vi over 1.000 rabat-kort ude hos faste kunder. Og det virker rigtig godt, bemærker han.

Blandt kunderne er der håndværkere i kassebiler og store virksomheder, som Thiese Mejeri og en gummigranulatfabrik, fylder hyppigt vogndækket med lastvognstræk.

Hver især gode kunder, da der er råvarer den ene vej, og forarbejdede produkter den anden vej.

Om sommeren tæller turisterne godt, og der er ekstra billettører på for at holde trit med tilstrømningen.

Flagsignal til Færøerne

Under CO-Søfarts besøg er 'Mary's 10-års jubilæumsdag to dage senere under fuld forberedelse.

Der skal flages over top, og linerne gøres klar. To gange 20 meter skal der til.

Flagene er gjort klar, og Flemming Thomasen har udtænkt et ganske særligt signal, der skal vaje over 'Mary' netop på 10-årsdagen.

-Jo, der skal stå 'Petur 70', røber han. Forklaringen er, at den afgående overfartsleder netop fejrer sin 70-års fødselsdag på Færøerne, inden han returnerer til Danmark for et kort besøg med blandt andet endelig overlevering.

Fødselsdagen er om lørdagen, hvor flagene sættes.

-Så prøver vi det lige af. Og vi tager et billede og sender til Færøerne, smiler Flemming Thomasen. ●

Artikelserien omfatter nu 26 færgeoverfarter

Alle artikler ligger på hjemmesiden www.co-sea.dk. Find dem under fanebladet "FOA Søfart"



Operasanger Ove Verner Hansen udgav i 1974 kokebogen "Mandemad", der rendyrkede herremaden. Fra bogen har Jonatan Leer nu afprøvet "bøffens" Christiansøbrød med røgede sild og rigeligt smør. Og naturligvis skal der serveres øl og brændevin til.

Mandemad og "bøffens" Christiansøbrød

Røgede sild på lyst brød lyder umiddelbart som noget af et eksperiment. Jonatan Leer forsikrer dog om, at det er en skøn opskrift - og ikke mindst med masser af retro mandemadshørm.

"Nu går våren gennem Nyhavn" brølede igennem radioen. Jeg stod i Radio24syvs studie en aften i februar og skulle fortælle om en særlig side af den nyligt afdøde Ove Verner Hansens liv. Det var den afdøde, der sang for i den muntre sang om forårets komme til Nyhavn.

Ove Verner Hansen var især kendt for sin rolle som skurken "bøffen" ("ham det dumme svin"), men hans primære karriere var faktisk som operasanger på Det Kongelige Teater. Han var det, man kalder buffo bas, altså en komisk bas. Det var dog hverken hans rolle som "bøffen" eller hans sangkarriere, jeg skulle snakke om i radioen, men derimod hans talrige kokebøger. Ove Verner Hansen var nemlig en uhyre madglad mand, som gerne delte ud af sine erfaringer i køkkenet.

Han bør ses som en del af en bølge af mandlige kokebogsforfattere, som kom frem i 1960'erne og 1970'erne.

Den danske madhistoriker Caroline Nyvang kalder disse madskribenter for "gourmænd". De var ikke kokkeuddannede, derimod var de passionerede fritidskokke, som ernærede sig som kunstnere og journalister.

John Price og Mogens Brandt regnes også med til denne gruppe. De slog et slag for et franskinspireret køkken og modstillede sig den amerikansk inspirerede trend med hurtig mad, som en række kvindelige konsulenter slog et slag for. Heriblandt var den legendariske Kirsten Hüttemeier, som sammen med andre kom med forslag til nem hverdagsmad, der kunne aflaste husmødrene.

Kvinderne kom i stigende grad ud på arbejdsmarkedet i denne periode og skulle jonglere det nye arbejdsliv med stadig at være den daglige madlaver i hjemmet.

> fortsætter næste side



Christiansøbrød

4 personer (frokost) (til aftensmad dobbelt op)

4 røgede sild
4 skiver lyst brød
smør
salt og peber
citron

- 1 Steg brødene gyldne i rigeligt smør på den ene side
- 2 Smør den ustegte side af brødet med et generøst lag smør.
- 3 Befri sildekødet for ben.
- 4 Kom sildekødet på den ustegte side af brødene.
- 5 Krydr med salt, peber og citronsaft
- 6 Grill brødene ved 220 grader til de er gyldne.
- 7 Server brødene varme – en skøn ting på frokostbordet.

> fortsat fra forrige side

"Gourmændene" bekymrede sig ikke om hverdagen og lod sig ikke styre af praktiske hensyn som tid og økonomi. De lavede lystbetonet "weekendmad" med rigeligt med smør og masser af alkohol i og til maden.

"Mandemad" anno 1974

Der foregik således en kønskamp i køkkenet dengang – en kamp som ikke er afsluttet endnu – og Ove Verner Hansen var en del af den. Det vidner ikke mindst hans kokebog "Mandemad" fra 1974 om. Den rendyrker herremaden, altså tunge, kødholdige retter, der for det meste skal serveres med "øl og brændevin" til.

Ove Verner Hansen udgav en række kokebøger, og i flere kom hans passion for jagt og fiskeri frem, ikke mindst i hans fiskekokebog og vildtkokebog. De er dog skrevet langt senere - omkring

årtusindeskiftet. Her viser Ove Verner Hansen nye kreative sider, da han selv har bidraget med de små naturskilderier, som udgør bøgernes grafiske side.

Der er også i denne sene alder blevet plads til lidt flere anekdoter, der tydeliggør, at han har levet livet. Fx beretter han om, at han under en teaterturné til Fyn gennem kollegears mellemkomst blev inviteret til fornem frokost på Hvidkilde Gods. Efter silden, fjordrejer og leverpostej, kommer den "lille" varme ret, nemlig stegte fasaner i en meget generøs sovs, hvor der beregnes ikke mindre end 10 dl portvin til sovs til 2 fasaner og fire gæster! Ove bemærker, at de heldigvis nåede en lur inden aftenprøven. Det var dengang, der var arbejdsfrokoster til!



Her er en lidt enklere og for mig ret original opskrift, nemlig Christiansøbrød, som er en grillet, røget sildetoast. Det er første gang, jeg har fået sild på lyst brød. Men det er en skøn opskrift med rigeligt smør og masser af retro mandemadshørm. Naturligvis skal den serveres med øl og brændevin! Og skænk Ove Verner Hansen en tanke, når du skyller. Æret være "bøffens" minde.

... godtgørelse

> fortsat fra side 13

-Med afgørelsen fra Ligebehandlingsnævnet får jeg ret. Selvfølgelig er jeg glad for godtgørelsen, men beløbet i sig selv er ikke væsentligt – bortset fra, at størrelsen på beløbet angiver, hvor alvorligt Ligebehandlingsnævnet har vurderet Forsvarets overtrædelse af Ligebehandlingsloven til at være, siger Svend Lindbøl.

Stædig som få

Langt de fleste havde givet op, da de første par hundrede mails og breve var udvekslet i sagen. Men Svend Lindbøl er med egne ord "ikke helt almindelig".

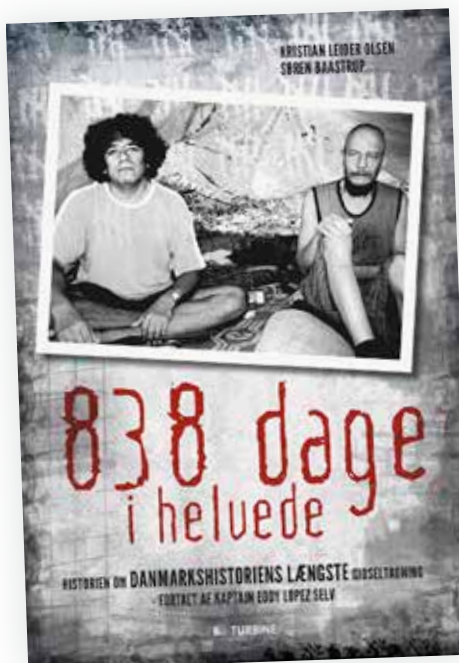
Blandt de egenskaber, der gør, at han falder udenfor "almindeligheden" er uden tvivl hans stædighed.

-Mig skal man ikke skubbe rundt med, siger han og lader sætningen hænge i luften, mens han kigger på den samlede papirbunke, der fylder flere ringbind.

Han indrømmer, at hans stædighed får ekstra næring, når han møder modstand og ikke mindst uretfærdig behandling.

-Jeg kan skrive mange flere indlæg til denne sag. Jeg har et omfattende ordforråd på lager, der ret præcist beskriver, hvad jeg mener om sagsbehandlingen hos Forsvaret, lyder det advarende, hvorefter Svend Lindbøl tilføjer:

-Jeg forventer som det naturlige, at jeg nu får et tilbud om at genindtræde i min gamle stilling ved VTS Øresund.



838 dage i helvede
af Kristian Leider Olsen
og Søren Bastrup

Forlaget Turbine 2016, 174 sider
Pris saxo.com: 187 kr.

ANMELDELSE

838 dage i helvede

**Historien om danmarkshistoriens længste gidseltagning
- fortalt af kaptajn Eddy Lopez selv**

I 2014 udgav Marstal Søfartsmuseum beretningen om 'Leopard'-gidslerne i Somalia på baggrund af styrmand Søren Lyngbjørns beretning, og allerede i 2013 udgav journalist på Ritzaus Bureau Eva Damsgaard en analysebog om hele baggrundshistorien. Hertil kan tilføjes EkstrabladeTs kuriøse selvfærdig-gørende e-bog "Søren og Eddy - 838 dage i piraternes vold" fra 2013. Man kan derfor med god grund spørge, om

en ny personlig bog her i 2016, næsten nøjagtig 3 år efter gidslernes frigivelse, kan tilføje noget til historien.

Det kan bogen heller ikke. Til gengæld er det lykkedes de to dygtigt skrivende journalister at få sammenfattet den personlige historie i en absolut læseværdig skikkelse. Når man har lagt bogen fra sig, kan man så fundere over hvor rationaliseret historien er blevet på de 3 års afstand. Den menneskelige natur er indrettet til på snildeste vis at tilrette alle livets fortællinger, så vi bevarer vores selvagtelse og livskraft.

Et efterskrift kan næsten læses som et partsindlæg i den særdeles relevante retssag som Søfartens Ledere fører på vegne af de to søfolk mod EkstrabladeT - og sekundært mod TV2. Her fortæles også, at kampen om det dobbelte hardship-tillæg blev forlignet uden retssag og uden yderligere omtale og offentliggørelse.

Eddy Lopez konkluderer, at de egentlige "svin" i historien er piraterne. Det er selvfølgelig sandheden for ham og de øvrige gidsler.

OleS

Seniorklubben



For efterlønnere og pensionister

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Dansk Metals Maritime Afdeling - dæk & maskine samt catering.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information
kontakt formanden.

Klubben inviterer til tre årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

Formand Leif R. Andersen • tlf. 28 69 79 13 • L.rabech@live.dk

Klubberne



Region Hovedstaden Klub 8

Fremtiden?

Vi afholdt torsdag 3. marts møde med årsberetning som annonceret. Fremmødet var skuffende.

Og spørgsmålet om Klub 8's fremtid står ubesvaret. Herfra opfordres der til drøftelse om emnet på seminaret i maj på Jørlunde.

Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34



Vi mindes

Benny Angelo Snyderstrup

f. 26. juni 1938
er afgang ved døden 30. marts 2016

Carl Alfred Nielsen

f. 3. december 1939
er afgang ved døden 16. marts 2016

Henning Mikkelsen

f. 18. april 1943
er afgang ved døden 11. marts 2016

Nyt om navne

Dansk Metals Maritime Afdeling

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. maj - 30. juni 2016

FØDSELSDAG

Catering

50 år

Heidi Brønnum Krogh, 1. juni
Carsten Nymark Nielsen, 6. juni
Krystyna Luczkow Christensen, 9. juni
Lars Mose Henriksen, 13. juni
Lau Brogaard Christensen, 22. juni
Malene Houby Brüel, 27. juni

60 år

Iris Juul Schlichting, 10. maj
Rita Thomsen, 29. maj
Johnny Gotfredsen, 4. juni

65 år

Erik Kristiansen, 10. maj
Willfredo Bumagat Abueg, 11. juni
Peter Vedel Nommensen, 20. juni

75 år

Lis Marie Nielsen, 13. maj
Grethe Østergaard, 8. juni
Annelise Malmkvist, 28. juni

80 år

Poul Erik Würtz Andersen, 12. maj
Annamarie Storm Gundestrup, 22. maj

85 år

Ervind Kristensen, 18. juni

Dæk og Maskine

50 år

Jens Anker Hansen, 4. maj
Jørn Olsen, 16. maj
Lars Nørgaard Andersen, 23. maj
Jens Tage Nielsen, 29. maj
Jesper Edberg Nielsen, 23. juni

60 år

Jan Abildgaard Eggert, 17. maj
Finn Hollegaard Sørensen, 30. juni

65 år

Carlo Per Ebbe, 26. juni

70 år

Poul Wisti Sørensen, 1. maj

75 år

Rolf Røberg Henriksen, 26. juni
Erik Vilhelm Bonne Hansen, 29. juni

80 år

Vicente Marino Rivas, 21. maj
Pauli Nielsen, 29. maj
Harry Gustav Soderlund, 23. juni

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Catering

25 år

Gunnar Otto Albers, 1. maj
Laila Pauk, 1. maj

40 år

Børge C. S. Christiansen, 1. juni

50 år

Henning Barnkob Pedersen, 1. juni
Ole Steen Hansen, 1. juni

Dæk og Maskine

50 år

Erik Lund, 1. juni

AI henvendelse til: CO-Søfart, Mose Alle 13, 2610 Rødovre

Lysere tider indviet på Martec

En stor lys multisal, fire undervisningslokaler, seks nye grupperum samt udvidede køkken- og kantineforhold er blot en del af de nye, lyse rammer på Martec i Frederikshavn. Hele herligheden blev officielt indviet 11. marts.

Med blandt andet 10 mio. kr. i støtte fra Den A.P. Møllerske Støttefond har Martec gennemgået en omfattende fornyelseskur samt en større udvidelse. Alle sejl var da også sat til, da de nye faciliteter officielt blev indviet 11. marts med royal deltagelse.

H.K.H. Prins Joachim stod for den formelle indvielse, der også havde deltagelse af uddannelses- og forskningsminister Ulla Tørnæs, bestyrelsesformand i Den A. P. Møllerske Støttefond, Ane Mærsk Mc-Kinney Ugglå og bestyrelsesmedlem Johan Ugglå.

Et hit blandt de studerende

De lysere tider på Martec er populære blandt de studerende og det forventes at rammerne vil tiltrække endnu flere, der ønsker at betrede en maritim uddannelsesvej i Frederikshavn.

Martec udbyder uddannelserne til maskinmester, skibsmaskinist og skibsassistent. Foruden udbyder uddannelsescentret en lang række kurser inden for det maritime, offshore og vindenergiområdet samt administrerer skoleskibet 'Danmark'.



Der er både højt til loftet og masser af lys også i den nye multisal på Martec. En omfattende renovering er nået i mål og er nu indviet efter alle kunstens regler. Foto: Martec



Ved rundvisningen i de nye rammer fortalte formand for Martecs bestyrelse, Valter Merrild-Hansen (nr. to fra højre), begejstret om de nye faciliteter. Nærmest kameraet fra venstre ses Martecs adm. direktør Pia Ankerstjerne, H.K.H. Prins Joachim, kaptajn på skoleskibet 'Danmark' Kurt Andersen, elevrepræsentant i Martecs bestyrelse Henrik Overby Kristensen, bestyrelsesformand i Den A. P. Møllerske Støttefond Ane Mærsk Mc-Kinney Ugglå, Valter Merrild-Hansen samt uddannelses- og forskningsminister Ulla Tørnæs. Foto: Martec