

Fagbladet CO-Søfart

Anholtfærgen:
**Aktiv medspiller i øens
største erhverv - turismen**
> 12 - 15



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
16. september eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 14. oktober
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Soldækket på 'Anholtfærgen'
Foto: Hanne Hansen

Oplag
2.350

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

Indhold

Faglige sager og noter **4-7 +10-11**

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling **6-7**

Portræt af ny faglig konsulent i CO-Søfart **8-9**



Anholtfærgen:
Aktiv medspiller i Anholts turisme **12-15**

North Sea Hubs Project **16-17**

Færgesekretariatet: -Mange muligheder
for at øge trafikken med ø-færgerne **18-19**

Den modige skibskok
på 'Narcissus' og Irish Coffee **20-21**

Pris til CO-Søfart **22**

Nyt om navne **23**

Retro-hit frem i lyset **24**

Feriedage kontoret CO-Søfart

Ole Strandberg 29/8 - 5/9 Susanne Holmblad 26/9 - 30/9

Kvalitetsregistre snyder ikke på vægten

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Siden etableringen af DIS har danske søfarende konkurreret med billigere, udenlandsk arbejdskraft om stillingerne i den danskflagede handelsflåde.

Holdningen hos CO-Søfart skal ingen være i tvivl om. Organisationens primære fokus er at kæmpe for og bevare flest mulige danske arbejds- og uddannelsespladser til søs.

Samtidig må det ikke betvivles, at DIS er - og fortsat skal være - et kvalitetsregister, vi kan være stolte af.

Hensynet til kvalitetsregisteret indebærer bl.a., at alle søfarende i DIS er omfattet af dansk lovgivning. Og når dansk lovgivning gælder, indebærer det også, at de udenlandske søfarende, når de kommer i kontakt med danske myndigheder, behandles gennemført ligeværdigt. Det er en fuldgyltig baggrund for at CO-Søfart siden 2006, efter aftale med rederiforeningerne, har engageret sig som mulig mandatar for de udenlandske søfarende. Et system, der finansieres via DIS-hovedaftalen, og således er uden udgifter for fagforeningens danske medlemmer.

Udlændinge koster mere end lønnen

Det som den udenlandske søfarende "koster", er ikke blot en lønning på internationalt niveau, men bl.a. også omkostninger der er udledt af sømandslov, arbejdsskadelov m.v., og den samlede pris er en direkte konkurrenceparameter i forhold til dansk arbejdskraft.

Når danske myndigheder (særlig

SKAT) skriver til en filippiner på dansk, så snydes der på den økonomiske vægt i det små, og det tyder ikke på kvalitet.

Siden årsskiftet 2014-15 har Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart (UFDS), modregnet i kompensationer efter den danske arbejdsskadelov, på baggrund af påståede krav fra filippinske forsikringselskaber. CO-Søfart er bekendt med 11 sådanne sager, hvor der samlet er krævet 3,6 millioner kroner indeholdt, og hvor knap en million er realiseret indeholdt indtil dato. Penge, som CO-Søfart vedholdende har fastholdt tilkom de berørte 11 filippinske søfarende med arbejdsskader.

UFDS på juridisk tynd is

Juridisk har UFDS-historien bevæget sig på meget tynd is, og Arbejdsskadestyrelsen afgjorde allerede i maj 2015, at modregningerne var i strid med loven. UFDS ankede denne afgørelse og først ultimo juli 2016 bekræftede Ankestyrelsen, at modregningerne ikke var lovlige.

Hele sagsforløbet har ikke været kønt, og det har indeholdt decideret pinlige elementer. Som eksempel på det sidste kan vi nævne en alvorligt skadelidt fra 2006. Vedkommende mistede alt han ejede under super-tyfonen i 2013. Da han i 2015 fik tilkendt en efterbetaling på 108.000 kroner, modregnede UFDS alt resterende efter skat var trukket.

Det påståede modregningskrav var betydeligt ældre end 3 år, og vi anmodede om, at UFDS accepterede almindelig forældelse og udbetalte

Leder

uafhængigt af ventetid på afgørelse fra Ankestyrelsen. Anmodningen blev sendt til selskabets advokat, som svarede igen med spørgsmål om, på hvilket grundlag vi mente forældelse var indtrådt - en begrundelse som allerede var indeholdt i vores anmodning og som efter vores opfattelse var evident.

Ulovlige modregninger

Ankestyrelsens klare afgørelse her i juli sætter adfærden fra UFDS i et beskæmmende lys. De ulovlige modregninger i udenlandske søfarendes kompensationer er alvorligt snyd på vægten i bestræbelsen på at gøre billigere arbejdskraft endnu billigere.

At snyde den udenlandske søfarende for det, vedkommende har ret til, kan ingen vel være stolte af.

Snyderiet rammer dog ikke kun den udenlandske søfarende. Det rammer også den danske kollega, der på papiret bliver endnu dyrere i konkurrencen om jobbet, når den udenlandske konkurrent ikke får det, vedkommende har krav på.

I vores verden indgår snyd ikke som en del af begrebet kvalitetsskibsregister.

Overenskomster for menige i DFDS på hjemmesiden

Efter et langstrakt forløb nåede DMMA og DFDS medio juni frem til en overenskomstfornyelse for menigt cateringpersonale samt skibsassistenter og skibsmekanikere.

På grund af flere nye tiltag i overenskomsterne - herunder blandt andet pensionsordning for nyansatte - har det afsluttende forløb med tekstbearbejdning og detaljerede beregninger denne gang trukket ud. Men først i august var alt afklaret, og alle OK-aftaler er opdateret på hjemmesiden, hvor de - som alle øvrige OK'ere - ligger under fanebladet "CO-Sea."

Flere detaljer via login

Samtidig med publiceringen af de nye overenskomster blev "Medlemssiden" på hjemmesiden opdateret med yderligere detaljer om indholdet i overenskomsterne. Her ligger uddybende notater

og en oversigt over indholdet i den nye pensionsaftale for nyansatte. "Medlemssiden" er tilgængelig for alle DMMA-medlemmer via login.

Yderligere gennemgår et teknisk notat de enkelte ændringer i overenskomsterne paragraf for paragraf.

I forhandlingerne deltog de i DFDS ansatte DMMA-bestyrelsesmedlemmer Dorthé Heide og Kenneth Otte for cateringgruppen og Kurt Carlsen for skibsassistenterne. hanh

Nye DFDS overenskomster på hjemmesiden

Catering

- Menigt cateringpersonale
- Menigt cateringpersonale, fragtskibe
- Vikarer
- Supervisorer

Dæk & Maskine

- Skibsassistenter "Nordsøaftalen"
- Protokollat til "Nordsøaftalen" - lokalaftale



Midlertidig løsning for betaling af certifikater

DMMA og Maskinmestrenes Foreningen nåede sidst i juni tilfredsstillende, midlertidigt forhandlingsresultat med rederierne om en løsning for alle berørte besætningskategorier. Flere rederier vil bære udgiften, indtil problemstillingerne tages op ved overenskomstforhandlingerne i 2017.

A.P. Møller-Mærsk meddelte sidst i maj, at søfarende i rederiet fremadrettet selv skulle betale for nødvendige STCW 2010 genopfriskningskurser.

Dansk Metals Maritime Afdeling og Maskinmestrenes Forening indgik herefter som de to overenskomstbærende parter for alle berørte besætningskategorier i forhandlinger med både A.P.

Møller-Mærsk og Danmarks Rederiforening.

Det lykkedes i første omgang at nå til enighed om, at situationen skal drøftes ved overenskomstforhandlingerne i 2017.

Danske søfarende har ikke tidligere selv skullet betale for krævede, lovpligtige kurser.

På endnu et forhandlingsmøde sidst

i juni, var der blandt parterne enighed om, at problemet bør adresseres Det Blå Vækstteam, da det er endnu en byrde, der skader både erhvervet og den danske søfarende og reelt brude være en ren statslig opgave.

A.P. Møller-Mærsk tilbød at betale for de lovpligtige kurser frem til overenskomstforhandlingerne i 2017.

På mødet blev det også aftalt, at Dansk Metals Maritime Afdeling kan indgå lokalaftaler med de enkelte rederier omkring løsninger frem til overenskomstforhandlingerne, og mange rederier har allerede meldt ud, at de vil bære udgifterne for deres danske søfarende. hanh

Vær opmærksom på rederiets politik om sygefravær

Vi har på det seneste haft flere sager, hvor medlemmer er blevet opsagt eller afskediget på grund af manglende tilbagemeldinger under sygdom eller manglende raskmelding, hvis man f.eks. bliver rask i den normale hjemmepæriode. Vi skal derfor understrege over for medlemmerne, at det er vigtigt at overholde aftaler og rederiets politik om tilbagemeldinger under sygdom. Det er ikke altid, man får direkte besked af sin leder om, hvornår og hvor ofte man skal melde tilbage, men så vil reglerne typisk fremgå af rederiets personalepolitik, som man naturligvis bør følge. Herudover er det som nævnt også vigtigt at man melder sig rask, når man er rask – også selvom man er i sin normale hjemmepæriode. cp



Foto: Royal Arctic Line

OK-forhandlinger i RAL og Svitzer

Der udestår stadig lidt overenskomstfornyelse fra foråret 2016 for skibsassistenter og skibsmekanikere i medlemsrederier under Danmarks Rederiforening. Vi er i øjeblikket i dialog med Royal Arctic Line og Svitzer med henblik på at finde en forhandlingsdato i tilslutning til sommerferiens afslutning. køj



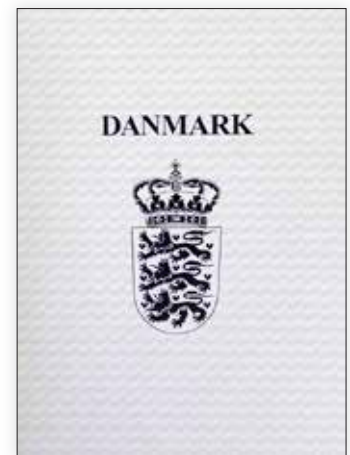
DMMA's UDDANNELSESFOND

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.

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft følgende som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

**FOR
MEDLEMMER
AF DMMA**

Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis

Siden sidst - i regn (og næsten slud):

Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Det, man kalder sommeren, er over os, og ikke mindst i faglig afdeling mærkes travlheden blandt medlemmerne om bord på de skibe, som fragter de mange turister til, fra og rundt i Danmark.

Der er efterhånden langt mellem telefonernes kimen, og mængden af e-mails er også faldet drastisk, men sådan er det helt traditionelt på denne årstid, og af samme grund er stort set hele huset sendt på sommerferie.

Men der sker naturligvis fortsat noget.

Fjord Line

Som beskrevet i sidste fagblad, har der efter overenskomstforhandlingerne været lidt uenighed om tallene, og hvordan de bliver beregnet for catering.

Vi har derfor taget et møde med rederiet og Danmarks Rederiforening, og det er vores opfattelse, at vi nok skal nå til enighed, når vi har luget nogle af egne regnefejl ud samt har forklaret, hvordan formelen ser ud og særligt hvorfor.

Ved samme møde drøftede vi fagtillæg til to af vore medlemmer, da vi mente, at rederiet gjorde brug af deres uddannelse i de konkrete stillinger.

På grund af dels ferie og dels tidspunktet for deadline 29. juli er "Siden sidst" skrevet medio juli.

Da Danmarks Rederiforening og vi ikke kunne blive enige om, hvad der konkret ligger i overenskomsttekstens ordlyd om "...væsentlig betydning...", lykkedes det os ikke at opnå en tilfredsstillende juridisk løsning.

Rederiet fremsatte et tilbud om en mulig løsning, men da den ikke var fuldt ud spiselig for medlemmerne, blev disse udstyret med en "tænkepause".

Sideløbende med dette forsøger vi at arbejde videre med nogle af de ting, vi er enige om, og er derfor ved at lave en køreplan sammen med PFA for indførelse af pension. Når den er endeligt clearret af med rederiet, vil vi omtale løsningen på hjemmesiden.

Der har desværre også været en del opsigelsessager, som har kostet meget tid og mange kræfter, men det er lykkedes at finde nogle fornuftige ordninger for de berørte medlemmer.

Mols-Linien

Vi blev kontaktet af Bilfærgernes Rederiforening, der kunne oplyse, at man i henhold til overenskomstens bestemmelser, ville informere os om, at man ønskede at opsiges en tillidsrepræsentant.

Noget sådant er jo aldrig vand på vores mølle, og vi kontaktede derfor medlemmet, så vi kunne aftale, hvordan vi skulle gribe tingene an.

Selv om vi nok vurderede, at vi ville kunne vinde en faglig sag, så ønskede medlemmet, at vi forsøgte at finde en økonomisk løsning for ham, da han jo ikke ville være tillidsrepræsentant eller ansat, i et rederi som ikke ønskede hans tilstedeværelse.

Også i denne sag fik vi en god aftale for medlemmet og fik også samtidigt givet en løftet pegefinger.

> fortsætter næste side

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldespapirerne 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.

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



eller ring på tlf. 36 36 55 85

Faglige sager

& noter

> fortsat fra forrige side

Færgen - Bornholm

Som omtalt i sidste nummer af bladet, var et møde på vej angående Færgens fastansættelse af afløsere mv.

Som opfølgning på mødet bad rederiforeningen og vi de lokale parter om at tage en intern drøftelse om problemstillingerne og eventuelle løsningsmodeller.

Efter dette møde følte vi alle, at der var behov for et fælles møde med deltagelse af rederiforeningen og os, hvor vi kunne få lavet en konkret fremadrettet aftale.

Denne aftale er nu, efter mange timers forhandling, faldet på plads til alles tilfredshed.

Med aftalen sikres en del af afløserne en egentlig fastansættelse i en tidsbegrænset stilling hen over sommeren, mod at bestemmelsen i overenskomsten omkring weekendfri suspenderes for disse.

Herudover har Færgen på ruterne fået accept af at vagtplanlægge et afgrænset antal afløsere, for at imødekomme



CO-Søfarts nedsatte ansættelsesudvalg var sidst i juni klar til at tage imod de første indkaldte ansøgere til den nu besatte stilling som faglig konsulent. Fra venstre sekretariatschef John Ibsen, rejsesekretær og bogholder Barne Jensen samt faglig konsulent Christian H. Petersen. Foto: CO-søfart

problemerne omkring vagtplanlægningen på særligt hurtigruterne.

Viking Supply

Som det sikkert er de fleste bekendt, er rederiet ude i lidt af en krise. Vi har allerede for længe siden forsøgt at bistå rederiet i forhold til besparelser og forlængede udmønstringer, men det lader til, at obligationsejerne ikke har fanget alvoren af krisen i offshore.

Vi sidder derfor i skrivende øjeblik med tilbageholdt åndedræt og afventer,

hvad fremtiden bliver for rederiet, som jo igennem mange år har været en god arbejds- og uddannelsesplads for medlemmerne.

Faglig konsulent og nye ansigter

Efter en lang ansøgningsfrist endte vi op med 23 ansøgere til den nyoprettede stilling som faglig konsulent i faglig afdeling. Der var rigtigt mange velkvalificerede ansøgere, så processen gav anledning til mange diskussioner og grå hår i hovedet (ja ikke på Barno forstås) på ansættelsesudvalget.

Vi endte op med at tage seks ansøgere til samtale.

Som beskrevet andetsteds i bladet, fandt vi den rette kandidat til sidst.

Samtidigt besluttede vi at mande op på de juridiske kompetencer i faglig afdeling, og tilbød derfor en af ansøgerne med denne baggrund, at hun kunne "overtage" et barselsvikariat fra 1. oktober, så vi kan se hinanden an i perioden.

Vi håber naturligvis, at vi med udvidelsen af faglig afdeling med to nye stærke profiler, kan gøre arbejdet for medlemmerne endnu bedre.



Problemstillingerne omkring Færgens brug af afløsere er efter mange timers forhandling faldet på plads. Foto: Færgen

God sensommer

31-årige Jesper Holmgren Sveegaard, der har maritim baggrund som både skibsassistent og senere navigatør, tiltræder 1. september som faglig konsulent i CO-Søfart.



Ny faglig konsulent i CO-Søfart: -Jeg glæder mig især til at møde medlemmerne

Faglig afdeling i CO-Søfart udvider på baggrund af stigende medlemstal i blandt andet Dansk Metals Maritime Afdeling.

1. september tiltræder 31-årige Jesper Holmgren Sveegaard som faglig konsulent i den nyoprettede stilling.

Egentlig gik Jesper Holmgren Sveegaard ikke rundt og drømte om en karriere i fagforeningsregi.

-Men så så jeg stillingsopslaget fra CO-Søfart og tænkte med det samme, at det lige var mig, smiler han.

Som ung VVS-lærling var han aktiv i ungdomsafdelingen i fagforeningen Blik og Rør. De røde faner blev luftet, og det faglige fællesskab blev dyrket. Medlemskabet fadede dog ud, da han forlod VVS-faget for at blive skibsassistent og senere navigatør.

Grundholdningerne til faglig organisering, kollektive overenskomster som bærende elementer for ansættelsesforhold og tanken om at løfte i flok for at nå fælles goder var dog uforandrede.

-Og så kan jeg godt lide at hjælpe andre og har også altid gjort det. Ikke for at få penge ud af det, men for at gøre folk en tjeneste. Det lyder nok mærkeligt, men det er rigtigt, forklarer han.

A2SEA og Svitser

Den maritime erfaring har han hentet dels som skibsassistent og styrmands-afløser i rederiet A2SEA og senest som overstyrmand i rederiet Svitser på flere slæbebåde og senest 'Trym'.

-Jeg går meget op i Det Blå Danmark, og jeg glæder mig til at komme ud og besøge skibene, møde medlemmerne og høre de enkeltes holdninger, fortæller han og fortsætter:

-CO-Søfart og herunder Dansk Metals Maritime Afdeling står stærkt, og jeg glæder mig virkelig til at blive en del af det. Medlemsopbakningen for en fagforening er helt afgørende, og jeg ser frem til at gøre en ekstra indsats for også at hverve nye medlemmer.

> fortsætter næste side

UDDANNELSE OG BAGGRUND

Jesper Holmgren Sveegaard

2014 - 2016

Overstyrmand EM.Z. Svitser

2013 - 2014

Styrmand A2SEA

2013

Skibsførereksamen i Marstal

2008 - 2013

Skibsassistent A2SEA

2008

Faglært skibsassistent, MARTEC

2007 - 2008

Arbejde som VVS og energimontør

2007

Brandmand, Beredskabskorpset

2004

Uddannet VVS og energimontør

> fortsat fra forrige side

Overenskomster er nærlæst

Som faglig konsulent i CO-Søfart skal Jesper Holmgren Sveegaard primært yde faglig bistand til gruppen af officerer, der er organiseret i Dansk Metal. Officersgruppen består blandt andet af maskinister, hovmestre og navigatører.

Han er fuldt bevidst om, at DMMA's overenskomster på navigatørområdet i Fjord Line, DFDS og senest i rederier under Danmarks Rederiforening er genstand for debat og til tider mindre flatterende udfald på de sociale medier fra navigatører hos Søfartens Ledere.

-Det er jeg helt afklaret med. Jeg har set, hvad der skrives rundt omkring og undrer mig over tonen. Den kan jeg slet ikke identificere mig med, siger han og tilføjer:

-Jeg har selvfølgelig nærlæst overenskomsterne, og en stor del af den kritik der fremsættes, er jo ikke korrekt. DMMA's overenskomster for navigatører er i store træk en fortsættelse af de gamle aftaler med enkelte forbedringer og en stærkt kritiseret forringelse for juniorofficererne.

Han henviser dermed til fordoblingen af juniorofficerernes udeperiode, som flere rederier havde indført for navigatørerne i 2012 og 2013 – helt uden modstand – da der på det tidspunkt ikke forelå nogen overenskomster. Den fordoblede udeperiode for juniorerne var virkelighed, inden DMMA betrådte overenskomstområdet.

Diskussionerne ser han frem til at

skulle tage, og har allerede taget forskud på dem med kolleger og private navigatørvenner.

-Overenskomsterne ligger nu, hvor de gør, og jeg ser det som et stort positivt skridt, at navigatørerne igen er omfattet af kollektive overenskomster, bemærker han.

På skolebænken i fritiden

Personligt ser han også frem til at skulle lære nyt.

-Der er rigtig meget, jeg nu skal til at sætte mig ind i. Det glæder jeg mig også til. Jeg trives bedst med, at der hele tiden sker noget, at jeg får nye udfordringer, siger han.

Privat og for egen regning og risiko gå han her i sensommeren i gang med et kursusforløb i brugen af sociale medier indenfor kommunikation og markedsføring.

-Det håber jeg da på, at jeg også får gavn af i mit nye arbejde, siger han.

Virketrangen og det medfødte gen til at løse problemer har også ført til etableringen af en virksomhed.

Samlingen af nødvendige certifikater for at sejle er omfattende, og mappen med de mange papirer, der jævnligt skal fornyes, krævede hyppige gennemsyn for at være sikker på, at alle var up-to-date.

Han gennemsøgte alt for at finde et digitalt system, der kunne holde øje med fristerne for fornyelse, men han fandt intet brugbart.

Sammen med en IT-kyndig partner

gik han derfor i gang med selv at lave et.

Det er blevet til virksomheden C-Alarm, hvor abonnenter via en webtjeneste har digitalt hånd i hanke med certifikat-bunkerne.

Det gør foreløbig 300 sejlende brug af world wide. Systemet kan også bruges til både besætnings- og shipmanagement.

-Projektet er godt i vej, og det er for mig et fritidsprojekt. Aftalen er helt klart, at jeg ikke bruger arbejdstid på C-Alarm i mit nye job, siger han.

Pendler fra Odense

Privat har Jesper Holmgren Sveegaard adresse i Odense, hvor han bor i en nyindkøbt lejlighed sammen med kæresten og deres datter på 17 måneder.

Især ønsket om at være mere sammen med familien har betydet, at tanken om at gå i land fik større og større vægt.

-Ikke for enhver pris. Og muligheden i mit nye job med netop at kombinere både det maritime, min erfaring og alle de ting jeg prioriterer højt som f.eks. at hjælpe andre, det forekommer helt perfekt, siger han.

Set fra Odense er distancen til CO-Søfarts kontor i Rødovre langt fra uoverstigelig.

-Der er kun godt en time med toget. Med et pendlerkort er det slet ikke noget problem. Det vil sagtens kunne fungere, det er jeg helt overbevist om, siger han.



Bunken af nødvendige certifikater for at sejle er omfattende, og Jesper Holmgren Sveegaard ledte forgæves efter et digitalt system, der kunne holde øje med, hvornår det enkelte certifikat i mappen skulle fornyes. Derfor gik han i gang med i samarbejde med en IT-kyndig partner at skabe ét. Det blev til web-tjenesten C-Alarm, som har abonnenter fra hele verden.

Ubrugte puljemidler efter fyringsrunden i 2015 i Maersk Supply Service er efter aftale med rederiet udbetalt som ekstra fratrædelsesgodtgørelser.

Penge til opsagte i Maersk Supply Service

Af Kirsten Østergaard Jensen, faglig konsulent CO-Søfart

Den 5. juli modtog vi en pose penge fra Maersk Supply Service til fordeling blandt de ansatte, der blev opsagt i opsigelsesrunden i 2015 og som på daværende tidspunkt var ansat på DMMA's overenskomst. Pengene udspringer af den aftalte finansieringspulje i f.eks. Hovedoverenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Metals Maritime Afdeling for skibsassistenter § 1, stk. 15.

Finansieringspuljen er kort fortalt en pulje, som rederier, der er medlem af Danmarks Rederiforening, hensætter

penge til, på visse af Dansk Metals Maritime Afdelings overenskomster. Kravet er, at den ansatte skal have 5 års anciennitet i det pågældende medlemsrederi. Puljemidlerne kan f.eks. bruges til selvvalgt uddannelse eller kan udbetales som fratrædelsesgodtgørelse.

To månedslønninger

Der hensættes svarende til 2 månedslønninger pr. ansat der opfylder ovennævnte betingelser. Pengene indbetales til en fælles pulje, hvorfra de fordeles til de berørte og alt efter de berørtes

kursusønsker. Puljen udloddes kun, hvis opsigelserne uanfægtet skyldes rederiets forhold (indskrænkninger, rutelukninger, afhændelse af skibe mv.).

I tilfældet med opsigelserne i 2015 i Maersk Supply Service, nåede ikke alle de opsagte at få bevilget efteruddannelse. Flere skulle f.eks. sejle i hele opsigelsesperioden. Det blev derfor aftalt med rederiet, at rest-puljen kunne bruges til fratrædelsesgodtgørelser ud over de almindelige fratrædelsesgodtgørelser. Vi er derfor godt i gang med at udbetale fra puljen



Skifteskibet 'Esvagt Alpha' får besøg i uge 38, når rejsesekretær Barno Jensen fra DMMA er i Esbjerg. Foto: Esvagt

Medsejladser og skibsbesøg i august og september

Bornholmerfærgerne, skibe hos DFDS, Fjord Line og Esvagt indgår i rejsesekretær Barno Jensens planlagte skibsbesøg og medsejladser i august og september.

De første medsejladser her ultimo august er afviklet. Når dette blad udkommer, men næste runde er allerede kalendersat fra 4. - 8. sep-

tember. Senere i september - i uge 38 - vil offshore-ansatte medlemmer få mulighed for at møde DMMA/CO-Sea i Esbjerg Lufthavn. Samme uge får både DFDS' fragtskibe og Esvagts to skifteskibe i Esbjerg besøg. Se den samlede oversigt over medsejladser og skibsbesøg på hjemmesiden på www.co-sea.dk hanh

Nye tillidsfolk

Blandt cateringpersonalet på Oslobåden 'Pearl Seaways' har der været valg til nye tillidsfolk. Der var fire opstillede til de to poster som hhv. TR og suppleant. Valget gav flest stemmer til Karin Bjerregaard, som tidligere var suppleant, men som nu fremover vil være tillidsrepræsentant. Næstflest stemmer fik Henrik Mikkelsen, som dermed fremover bliver suppleant. Vi takker den tidligere tillidsrepræsentant på 'Pearl Seaways', Michael N. Hansen, som ikke genopstillede, for indsatsen gennem årene. cp



'Ensko 72' i Nordsøen.
Foto: Simon Peter Macaulay

Fortsatte nedskæringer i offshore-branchen

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Cateringansatte på Nordsøen opsiges. Både Sodexo og Danbor reducerer i antallet af medarbejdere.

Desværre fortsætter oliekrisen ufortrødent. Vi oplever for øjeblikket den største nedgang i antallet af cateringstillinger på Nordsøen i lang tid. Sodexo har meddelt at man har mistet kontrakten for riggen 'Ensko 72' fra september, og de opsagte medarbejdere har fået deres opsigelser.

I Danbor forventer man at miste flere rigge i løbet af det kommende halvår, så

også her har man sendt opsigelser ud. Vi har været i kontakt med flere medlemmer og gør hvad vi kan for at rådgive dem i den svære situation. Tidligere har vi set, at stillingerne efter noget tid er kommet tilbage på andre rigge i Nordsøen, hvilket vi naturligvis håber vil ske igen, men det ser bestemt ikke lyst ud for tiden.



Creative Commons license

Medlemmers lønsedler tjekket for fejl og mangler

Ganske som normalt falder antallet af faglige sager i højsommeren. Dette giver derfor ekstraordinær tid til gennemgang af medlemmers lønsedler. Når vi kontrollerer lønsedler, holdes disse op mod ansættelseskontrakterne. Så tjekker vi om lønnen er korrekt, evt. tillæg er korrekte samt om der er indbetalt pension som overenskomsten foreskriver. Ligeledes kontrollerer vi, om antallet af fridøgn er korrekt i henhold til medlemmets søfartsbog og registreringerne heri. Af de sager undertegnede har gennemgået indtil nu, er der heldigvis ikke fundet fejl og mangler i denne omgang.

køj

Find din tillids- / talsmand eller læs om valget af tillidsrepræsentant

www.co-sea.dk/tillidsrepraesentanter.48834.aspx



DMMA's vidtforgrenede net af tillidsrepræsentanter og talsmænd i rederier og offshorevirksomheder omfatter flere end 50 fra både "Catering" og "Dæk & Maskine".



På CO-Søfarts hjemmeside finder du en samlet oversigt over alle tillidsrepræsentanter.

På samme side finder du også mere om, hvordan et TR-valg forløber.

Færgeoverfart

Færgen 'Anholt', der er bygget i 2003, afgår her fra Grenaa under opsyn af havne-gæster.



Anholtfærgen

Aktiv medspiller i øens største

Turistsæsonen er på sit højeste og der er travlhed på færgen 'Anholt', der i juli måned alene transporterer 40 pct. af årets totale antal passagerer. CO-Søfart var med om bord på en ekstra travl dag sidst i juli, hvor færgen havde dobbelttur mellem øen og Grenaa.



Chefskipper Klaus Henriksen, der med bopæl på Lolland er storpendler til jobbet på Anholtfærgen.

Små tre timers sejltid skal man indstille sig på, hvis man skal fra fastlandet til øen Anholt i Kattegat.

Det giver god tid til at nyde vejret på soldækket, hvis ellers vejrguderne er i det lune hjørne. Omvendt giver det også alle muligheder for at mærke, at man er til søs, når vind og sø rører på sig.

Myterne om Anholtfærgens evne til at kunne slå selv den mest søstærke ud er dog vildt overdrevne, bedyrer chefskipper Klaus Henriksen.

Med den nye færge er det ikke så

slem, men myterne fra den gamle Anholtfærges tid er sejlivede, selv om det nu er 13 år siden, den nye færge overtog.

Det forekommer da også, at skibsassistenterne må klare op efter passagerer, der har måttet underkaste sig søsygens ondskab. Men det er langt fra i den målestok, som myterne ellers beretter.

Denne juli-dag er der sørget for både sol og nogenlunde magsvejr på Kattegat til de 216 bookede passagerer, der har besluttet sig for et besøg på øen.

Ikke en eneste bil er med over. Det er til gengæld et hav af cykler, og på vogndækket er der tæt pakket med trailere, kølecontainere, bagagebokse og bagagevognen. Festival på øen tiltrækker en del, og forsyningerne til øens forretninger med dagligvarer mv. fylder godt i turistsæsonen.

Alt er surret og vogndækket er aflåst og sikret under overfarten.

Særskilt cykeldæk

Cykeldækket er for sig selv på dækket oven over. En løsning, der blev udtænkt og skræddersyet til færgen, så bløde og hårde trafikanter holdes helt adskilt ved lastning og losning.

Samtidig en løsning, hvor cyklerne på enkel vis er behørigt fastgjorte, så de ikke bliver til førerløse to-hjulere i søgang.

-Vi har en rigtig god færge til færgebetjeningen af Anholt, konkluderer chefskipper Klaus Henriksen.

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

> fortsætter næste side



Køen af ventende passagerer er lang i højsæsonen.

erhverv - turismen



Cykler har på Anholtfærgen sit eget dæk, hvor de nemt søsikres i et cykelstativ.



Overstyrmand Kim Svensson i gang med billettering i Grenaa.

> fortsat fra forrige side

Han har selv været med fra færgen var ny, da han begyndte på overfarten som afløser i 2003.

Med bopæl på Lolland lå det nu ikke lige for at sejle på Anholtfærgen, der ligger over på Anholt.

For Klaus Henriksen er det ikke noget problem, og tønnen på 14 dages arbejde og 14 dage fri passer ham fint. Med en alder på 70 år kunne han for længst have gået på pension.

-Når man trives med det man laver, og ens kolleger endnu ikke har spurgt, om man ikke snart holder, så ser jeg ingen grund til at stoppe, siger han med glimt i øjet. Faktisk stod han i 2002 og forestillede sig, at han igen ville på langfart efter en del år i blandt andet Danida.

-Så var der én, der gjorde mig opmærksom på, at de manglede en afløser her på overfarten, ja – og så har jeg været her lige siden, bemærker han.

Hjemmehørende på Anholt

Færgen er hjemmehørende på Anholt, hvorfra der som hovedregel er afgang om morgenen mod Grenaa med retursejls om eftermiddagen.

Hovedreglen er også, at der i højsæsonen dagligt er en tur.

I forbindelse med helligdage og i turist-højsæsonen er der dage med dobbeltture, og tidspunkterne varierer, da sejlsplanen er tilpasset flere hensyn.

Om søndagen afgår færgen f.eks. først fra Anholt til middag, så turister og besøgende på øen har god tid til at få pakket og komme af sted.

I ydersæsonerne og om vinteren er der som hovedregel slet ingen færgeafgange onsdag, lørdag og søndag.

Det er betingelserne for Anholts ca. 145 faste beboere. Og i april, når færgen dokkes, så er øen uden færgeforbindelse en uge.

"Demokratisk sejlsplan"

-Vi har det, vi kalder for en "demokratisk sejlsplan", forklarer Klaus Henriksen.

Inden fastlæggelse af kommende års sejlsplan, afholdes der på Anholt et borgermøde med deltagelse af færgeudvalget. Her kan øboerne komme til orde med ønsker, ideer og overvejelser.

> fortsætter side 14



Skibsassistent Henrik Christensen koordinerer lastningen med truckføreren fra Stena Line.



På bakken skibsassistent Mads Hougaard. På kajen i Grenaa leverer Stena Line også trosseservicen.

... Anholtfærgen

> fortsat fra side 13

-Det fungerer rigtig godt. På den måde kommer så meget som muligt med i planlægningen. Og øboerne er med til at prioritere, hvis der nu er for mange ønsker om ekstra sejlads. Budgetterne skal jo hænge sammen, siger Klaus Henriksen.

Særønsker til sejlplanen

Vi har for længst forladt Grenaa og er godt på vej ud på dybt vand under snakken om færgebetjeningen og sejlplanen.

Maskinchef Poul Anker Boisen er kommet på broen og har serviceret med kaffe, mens overstyrmand Kim Svensson varetager sejladsen.

Med frisk kaffe i krusene fortsætter forklaringen af den ”demokratiske sejlplan.”

Jo, der var sågar et år, hvor et kommende sølvbryllup blev bragt op på borgermødet. Det blev taget ad notam, og sejlplanen indrettet, så gæster kunne komme både frem og tilbage på den store dag. Da dagen oprandt, var der kun ét problem: Sølvbrudeparret havde husket et år forkert.

Travlt i cafeteriet

Afgangen fra Grenaa sidst på formiddagen passer med, at en stor del af passagererne benytter overfarten til at spise frokost. En del har selv medbragt maden, men flere og flere har opdaget, at færgens cafeteria i højsæsonen er leveringsdygtig i veltillavet mad til fornuftige priser.

Det sørger cafeteria-forpagter Gitte Steffensen for. Hun overtog forpagtningen sidste år, da hun sammen med sin familie besluttede sig for at flytte til Anholt.

Med en oprindelig uddannelse som butiksslagter, var cafeteriaforpagtningen

en oplagt mulighed, da hendes tilværelse trængte til en omlægning.

-Vi er så glade for Anholt, og jeg er bare så glad for tilværelsen her på færgen, fortæller hun smilende med fingrene nede i dejen, til morgendagens friskbagte boller.

I højsæsonen har hun assistance på i form af tre studerende, der skiftes om jobbet.

-Man møder kun glade mennesker her om bord, konkluderer hun med et smittende smil.

-Jeg gik ind i det her med en overbevisning om, at der skulle være ordentlig og hjemmelavet mad. Folk sagde godt nok, at jeg ikke skulle regne med, at anholterne ville handle i cafeteriet. Men jeg kan da mærke, at flere og flere gør det, bemærker hun, inden røremaskinen sættes i gang og overtager æltningen af dejen.

Der er travlhed bag skranken for efter ankomst til Anholt, skal alt hurtigt klares op og rigges til, til det næste hold passagerer.

De får så glæde af Gitte Steffensens hjemmebag, der er klar til eftermiddagskaffen.

En del af oplevelsen

Nok er færgen en transportmaskine, men turisterne skal gerne opleve overfarten som en del af ferien.

Derfor sætter besætningen også en ære i, at alt er klaret op, ordentligt og imødekommende.

Gitte Steffensen overtog sidste år forpagtningen af cafeteriet på færgen. I højsæsonen har hun ekstra hjælp på.



> fortsætter næste side



Der levnes ikke meget plads til Anholtfærgens 180 graders svaj i havnen på Anholt i højsæsonen, hvor lystsejlerne ligger tæt.

> fortsat fra forrige side

To skibsassistenter er på vagt. Under overfarten runderer de, og i havn er der diverse forskellige opgaver med losning og lastning.

Mads Hougaard har fem år bag sig som skibsassistent på færgen, mens Henrik Christensen, der også er arbejdsmiljørepræsentant, har været der i 10 år.

Begge er de startet som afløser for siden at blive fastansatte.

Tørnerne skifter med 14 dages arbejde og en uge fri for skibsassistenterne. Og det passer dem begge godt.

Det gør arbejdet på færgen også, hvor de synes, de har stor frihed til selv at bestemme.

Samlet er der med både rengøring og kontoransatte 14, der er tilknyttet færgeoverfarten – heraf er fire navigatører, to maskinmestre og tre skibsassistenter.

Navigatørerne svinger penslen

Navigatørerne tørner ligesom maskinmestrene 1:1.

Det har gennem årene været et pusle-

spil at få tilstrækkeligt med arbejdstimer ind i vagterne, så stillingerne også er fuld tid og tørnen 1:1. Det betød, at jobbene var mindre attraktive, og der var en overgang et fast flow af ansatte.

-Vi tror, vi har fundet løsningen, fortæller Klaus Henriksen.

Navigatørerne varetager nu en del af vedligeholdet, når færgen om onsdagen ligger stille.

-Ja, vi svinger malerpenslerne, kommenterer overstyrmand Kim Svensson.

Det har krævet en del gymnastik, at få den ordening til at gå op, men indtil videre er der fuld tilfredshed over hele linjen.

-Vi kan allerede nu se en besparelse i udgifterne til vedligeholdet i forbindelse med dokningen. Og endelig betyder det rigtig meget, at der nu er faste folk tilknyttet. Det giver ejerskab og er et stort plus, fortæller Klaus Henriksen.

Organisatorisk er de to skippere på overenskomst i Søfartens Ledere, mens de to styrmænd, to maskinmestre og tre skibsassistenter er på FOA-overenskomster.

Samlet er kun to af de ansatte medlemmer hos FOA.

-Vi drøfter det da ofte, siger maskinchef Poul Anker Boisen, der har fastholdt sit medlemskab i Maskinmestrenes Forening.

-Jeg føler ikke, jeg har noget til fælles med FOA, påpeger han og tilføjer:

-Den maritime tilknytning betyder for mig en del, og jeg har fra langfarten en årelang tilknytning til maskinmesterforeningen. Det ønsker jeg ikke at lave om på, siger han.

Selvstyre om bord

Om bord er der stor tilfredshed med at have en udstrakt grad af selvstyre.

Norrdjurs Kommune ejer rederiet, der styres af et nedsat færgedvalg.

Den daglige drift af færgen og budgetansvaret varetager chefskipper Klaus Henriksen, mens al det administrative og overordnede ansvar for driften er placeret hos Stena Line.

Salg af billetter, booking og havnehåndtering i Grenaa tager Stena Line sig af.

Det skibstekniske med blandt andet dokningslister, vedligehold mv. løses om bord i samarbejde mellem maskinchefen og chefskipperen.

Vi er nu nået til Anholt. Havnen er tæt af lystsejlere og et par fiskekuttere. To af sidstnævnte har lånt færgens kajplads, og der bliver brug for forhaling, inden færgen kan gå langs kaj.

Ankomsten ligner en fest

Kajen er fyldt med mennesker. Der er modtage-komiteer, nysgerrige, havneentusiaster og så dem, der skal med færgen til Grenaa.

Der levnes ikke færgen megen plads til at manøvrere på i bassinet. Den spændende del med svajningen 180 grader på næsten ingen plads har vi dog til gode til efter afgang.

Færgeankomsten ligner en fest på kajen. Højt humør og vinkende arme i et virvar. En halv time senere er færgen klar til afgang igen mod Grenaa. ●



Hovedmaskineriet er lokalt. To styks Grenaa Diesel sørger for fremdrivningen.

North Sea Hubs Project

Internationalt samarbejde om Nordsøen skrider fremad

Dansk Metals Maritime Afdeling var i foråret vært for samarbejdets indledende møde, der blev afholdt på Metalskolen i Jørlunde. Forbedring af arbejdsforholdene i olie- og gassektoren offshore i og omkring Nordsøen er målet for samarbejdet, der efter endnu et par møder tager form.

Fire langsigtede mål er defineret og vedtaget af de repræsenterede fagforeninger under hhv. ITF og IndustryAll. Fra UK deltager Unite og RMT, fra Norge deltager Fellesforbundet, IndustriEnergi samt Norsk Maskinistforbund mens DMMA pt. er eneste deltager fra Danmark.



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

Som vi skrev i fagblad nummer 2, deltager DMMA i et nyt internationalt samarbejde inden for offshore-området i og omkring Nordsøen. Samarbejdet ledes af de to store internationale arbejdstagerorganisationer indenfor transport-, industri- og energiområderne, ITF og IndustriAll, og det omfatter indtil videre medlemsorganisationerne Unite og RMT fra UK, Fellesforbundet, IndustriEnergi og Norsk Maskinistforbund fra Norge og DMMA fra Danmark.

Esbjerg det danske knudepunkt

Den engelske titel på projektet er "North Sea Oil and Gas Supply Chain and Hubs Project", som løst oversat bliver til noget i stil med "Projekt om centrale forsyningscentre og knudepunkter på offshore-området omkring Nordsøen". Ordet "hub" kan oversættes med center eller knudepunkt, og i offshore-projektet er Aberdeen det britiske knudepunkt, Stavanger det norske knudepunkt og Esbjerg det danske knudepunkt, da disse byer er de naturlige centre for offshore i de enkelte lande.

Som omtalt i fagblad nr. 2, fandt det første møde om samarbejdet sted på Metalskolen i Jørlunde tidligere i år. Herefter var der et møde i London, hvor vi blev enige om det overordnede formål med projektet og de ønskede resultater. Kort fortalt går det ud på at forbedre samarbejdet mellem organisationerne omkring Nordsøen og igennem dette forbedrede samarbejde skal arbejdsforholdene på området forsvares og forbedres. På mødet i London var der enighed om, at dette skal ske ved at arbejde for de fire langsigtede mål nævnt her øverst på siden.

Magtbalancen overfor arbejdsgiverne skal forbedres

Vi ser blandt andet at virksomhederne og arbejdsgiverorganisationer inden for området mødes i netværk og arbejder sammen på tværs af brancher og lande. Derfor er det vigtigt,

Fire langsigtede mål

North Sea Hubs Project arbejder med fire langsigtede mål

- Opnå aftaler om overenskomster på så stor en del af området og branchen som muligt.
- Hvervning og organisering af arbejdere, så man opnår højere fagforeningsdækning.
- Udvikle effektivt samarbejde og koordinering blandt de forskellige fagforbund omkring Nordsøen, så man på bedst mulig vis kan forsvare og forbedre arbejderens vilkår.
- At stabilisere og genopbygge vores kollektive styrke og indflydelse på olie- og gasområdet.

at vi som arbejdstagere og fagforeninger også arbejder sammen, så vi kan fastholde - og gerne forbedre - magtbalancen i forhold til arbejdsgiverne.

Efter at projektet blev godkendt i ITFs Offshore Task Force, har undertegnede deltaget i endnu et møde i Aberdeen, hvor der kom mere kød på benet, herunder udarbejdet en foreløbig køreplan. Desuden har jeg været observatør til et stort møde i Liverpool, hvor den britiske fagforening Unite, havde inviteret omkring 70 tillidsfolk til træningsseminar om deres lignende projekt om "Liverpool Hub", som tidsmæssigt er længere fremme end vores. I Storbritannien har ITF og IndustriAll allerede samarbejdet om oprettelsen af flere nationale "hubs", fx ved Humberside og Felixstowe.

Dansk offshore skal kortlægges

Det nye projekt, som vi er en del af, adskiller sig fra de britiske hubs ved at der her udelukkende er tale om offshore-området og derudover er der for os tale om et internationalt projekt. Dog forventes vi i Danmark selv at være primus motor for, hvordan den danske del af projektet kommer til at forløbe. Planen er, at vi i første omgang skal have kortlagt offshorebranchen i og omkring Esbjerg. Dette arbejde vil blive påbegyndt på den anden side af sommeren, hvor vi vil mødes med hubs-folkene fra ITF i Esbjerg. Projektet er planlagt til at køre frem til 2020, og vi vil naturligvis holde jer løbende orienteret om projektets status og resultater.

Færgesekretariatet:

-Mange muligheder for at øge trafikken med Ø-færgerne

En ny navigatøruddannelse målrettet de mindre færgeoverfarter indgår som et af punkterne i Færgesekretariatets centrale indsatsområder. Markedsføring af ø-turismen, branding af både Ø-færger og involverede, rekruttering, igangsætning af fælles indkøb samt færgefartens generelle rammevilkår er alle udpeget som indsatsområder.

Blandt målene er at øge trafikken til øerne.

I maj sidste år blev Færgesekretariatet etableret som et samarbejde mellem 18 ø-kommuner. Her godt et år senere konstaterer sekretariatsleder Jan Fritz Hansen med tilfredshed, at der allerede er rigtig mange projekter i gang.

-Overordnet er et af målene at øge



Sekretariatsleder Jan Fritz Hansen foran Færgesekretariatets kontor i Ærøskøbing på Ærø. Foto: Færgesekretariatet.

kagen. At få vækst og udvikling, siger han og tilføjer:

-Det ligger ikke som en opgave at finde besparelser for at spare. Men der kan plukkes mange lavt hængende frugter, der økonomisk vil give store besparelser som f.eks. koordinering af fælles indkøb.

-Umiddelbart ligger det ikke i kortene, at vi kigger på at ville reducere besætninger. Slet ikke.

Vækst og udvikling vil til gengæld – på sigt – kunne betyde udvidelse af

aktiviteterne og dermed flere arbejdspladser på Ø-færgerne, påpeger han.

Ø-pas revet væk

Et af sommerens hit har til sekretariatets store glæde været det nye Ø-pas, som blev lanceret sidst i maj.

-Vi lagde ud med at få trykt 35.000. De blev revet væk, og vi er i gang med et nyt oplag, fortæller Jan Fritz Hansen.

Ø-passene er udformet som et rødbedefarvet pas, hvor hver enkelt Ø præsenteres på passets sider. Her er også afsat plads til stempel og underskrift, som kan fås om bord på færgerne.

-Det er en meget populær gimmick, bemærker han.

Passet er et godt eksempel på, hvordan Færgesekretariatet samtænker færgedrift og ø-turisme og samtidig arbejder for at øge øernes og Ø-færgernes synlighed.

> fortsætter næste side

Ø-passet er blevet sommerens hit. 35.000 eksemplarer er revet væk og Færgesekretariatet har et nyt oplag på vej.



> fortsat fra forrige side

-Øer og landdistrikter har politisk medvind. Godstaksterne til øerne har tidligere fået en betydelig reduktion med 80 pct. Og nu er billettaksterne også via tilskud sat ned. Ganske vist udenfor højsæsonen, og vi håber på større fleksibilitet i ordningen, forklarer han.

Synligheden og øernes muligheder for turisttiltag sammen med færgerne er også i fokus, når Færgesekretariatet først i september afholder konference på Femø. Politikere, færgesansatte, turistmedarbejdere og journalister er på den omfattende liste over inviterede.

Ny navigatøruddannelse

Rekruttering til færgefarten er blandt sekretariatets indsatsområder.

-Vi kigger på, hvor de kommende færgemedarbejdere skal komme fra – hvordan er fødekæden. Et af tiltagene er nu at undersøge mulighederne for at

etablere en navigatøruddannelse målrettet indenrigs færgefart. Det skal ikke være en blindgyde, men være sådan, at folk kan komme videre, hvis de vil til søs i større skibe, uddyber han.

En arbejdsgruppe under Søfartsstyrelsen er i gang med at kigge på mulighederne.

-En del af rekrutteringsopgaven er også at brande karrieren i ø-færgerne. I den forbindelse analyserer vi også, hvorvidt ansættelses- og arbejdsvilkår er tilstrækkelige og tilpassede, uddyber han.

Standardfærge-koncept

Mange ø-overfarters hovedbrud er afløserfærger. En del kommuner har en meget dyr løsning med en færge liggende stand by for afløsning, mens andre slet ikke har nogen afløserfærge.

-Groft sagt har hver ø-kommune jo bygget sin egen færge. De er alle sammen forskellige. Så helt konkret kigger vi på at få udviklet en standardfærge.

Den skal være modulopbygget, så den i størrelse kan tilpasses den enkelte overfart. Samtidig arbejder vi hen imod at få innovation på området i form af en hybridfærge, forklarer han.

-Vi sigter mod at få bygget én til en start. Tanken er, at den så kan indgå som afløserfærge og på den måde kan vi få konceptet både prøvet af og udbredt, uddyber Jan Fritz Hansen.

Ideen har fået opbakning i Dansk Metal og fra Færgesekretariatet er det håbet, at ideen kan få medvind hos både Det Blå Vækstteam og diverse innovationsfonde.

Med tilstrækkeligt luft under vingerne, vil projektet set fra Færgesekretariatets kontor have positiv, afsmittende effekt også hos underleverandører.

På Færgesekretariatets hjemmeside kan der hentes meget mere information om de igangværende projekter og om ø-færgerne - www.faergesekr.dk

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

Se alle dine dækningsmuligheder 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 selvrisko 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 elitebilist, når du fylder 30 år – helt automatisk.

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

Jonatan Leer forsødede sommeraftenerne på den kølige terrasse i selskab med maritime romaner og Irish Coffee. Han forsikrer, at den varme drik også indtages med nydelse af hans hustru, der i øvrigt slet ikke kan lide hverken kaffe eller whisky.



Den modige skibskok på 'Narcissus' og Irish Coffee

Den toogtredvte dag efter vor afrejse fra Bombay begyndte under uheldige forvarsler. Om morgenen knuste en sø en af kabyssens døre. Vi styrtede derind gennem skyer af damp og fandt kokken meget våd og indigneret på skibet: "Det bliver værre og værre hver eneste dag. Nu prøver det på at drukne mig foran mit eget komfur."

Denne dramatiske passage om det svære liv som skibskok er taget fra den britiske forfatter og sømand Joseph Conrads bog om skibet 'Narcissus' rejse fra Bombay til London.

Denne sommer har denne og andre maritime romaner af samme forfatter underholdt mine sommeraftener, hvor jeg, efter børnene er lagt i seng, har søgt tilflugt i min nyindrettede sommerstue. Her har jeg mens sommeraften langsomt blev til sommernat kunnet fortabe mig i disse vældige fortællinger om det barske liv til søs i slutningen af 1800-tallet, hvor fællesskab og moral hele tiden sættes på prøve i de lunefulde have.

Bøgerne har jeg arvet af en onkel og fundet dem frem under en nylig flytning. De er meget flotte, gamle udgivelser, stemningsfyldt illustreret af den legendariske tegner Svend Otto S.

Joseph Conrad var født i 1857 og af polsk oprindelse, men blev sømand og senere officer i den britiske handelsflåde.

Under en nylig flytning har Jonatan Leer fundet de flotte, gamle bøger frem, som han har arvet af en onkel. Bøgerne af Joseph Conrad er illustreret af Svend Otto S.

Efter en tropesygdom måtte han dog indstille karrieren på havet, og han slog sig ned i England. Her begyndte han så sin karriere som forfatter, og det endda på et sprog, som ikke var hans modersmål, nemlig engelsk. Selvom han til sin død blev ved med at tale med accent, mestrede han det skrevne engelske som få og anses i dag for en af de mest fremragende forfattere i sin generation,

og adskillige af hans værker er optaget i den litterære verdenskanon.

Havet og sømandslivet er scenen for de fleste af hans værker, hvilket er ganske åbenlyst i bogen om 'Narcissus' med den i dag meget politisk ukorrekte titel Niggeren på Narcissus. Fortællingen har nemlig et sort besætningsmedlem som

> fortsætter næste side





Da de ikke har fået vådt eller tørt i over et døgn, rejser kokken sig og siger: ”så længe skuden er oven vande, vil jeg lave mad! Jeg vil koge kaffe til Jer!”

Irish Coffee

1 person

Et glas, der kan tåle varme
4 cl. whisky + en sjat
10 cl. brygget kaffe
En spiseskefuld muscovadosukker
En teskefuld sirup (evt. lidt mere hvis man har en sød tand)
To spiseskefulde flødeskum

- 1 Varm glasset op, ellers bliver drinken hurtig kold.
- 2 Kom kaffe, sukker og sirup i glasset rør sammen.
- 3 I med whisky og top med flødeskum.
- 4 Over en omvendt ske hældes nu en lille sjat whisky, som bliver i flødeoverfladen. Pynt evt med lidt ekstra sukker.
- 5 Så får man i første slurk lidt ren whisky efterfulgt af flødeskummet og derefter den varme og søde kaffe-punch.
- 6 Bør drikkes udenfor en kølig aften med tæppe på. Og skål så gerne for Podmores bedrifter.



> fortsat fra forrige side

omdrejningspunktet. Denne sorte mand bliver syg undervejs, og besætningens forskellige reaktioner fra sympati til mistro og frygt bliver en central del af fortællingen.

Kokken Podmore

Flere episoder omhandler dog også skibets kok, Podmore, jf. denne artikels indledende citat, hvor den stakkels kok er tæt på at lide druknedøden foran sit komfur. Han møder flere udfordringer den dag. Da den forsinkede middag skal serveres, og en mand skal bære maden på tværs af skibet fra kabyssen til spisesalen, bliver denne ramt af en kæmpe bølge, som skyller middagsmaden over bord.

En mere heldig og heroisk indsats præsterer kokken under et flerdags-stormvejr, hvor skibet er i konstant fare

for at gå ned. Besætningen kan ikke gøre meget andet end at holde fast og undgå at blive kastet i søen af de store bølger.

Da de ikke har fået vådt eller tørt i over et døgn, rejser kokken sig og siger: ”så længe skuden er oven vande, vil jeg lave mad! Jeg vil koge kaffe til Jer!”

Kokken begiver sig således på en farefuld færd på tværs af skibet og ned i kabyssen. En time efter kommer Podmore på mirakuløs vis tilbage med en gryde varm kaffe. Den varme drik giver besætningen fornyet energi og ikke mindst fornyet tro, for hvis det kan lykkes at lave kaffe i denne orkan, så kan alt lade sig gøre, hvis blot man tror på det.

Skibet kommer da også igennem stormen, men kokkens heldedåd bliver ikke glemt: ”Senere hen, når én af os var sat til vægs af et stykke arbejde og fik det råd at opgive, udtrykte han sin beslutning om at vise sig udholdende og gennemføre det med disse ord: ”så længe skuden er oven vande, vil jeg lave mad!”.

Ak ja, så inspirerende kan kokke være, selvom de bare laver kaffe.

På mindre heroisk vis begiver jeg mig ind imellem op fra min stol i havestuen, hvis sommeraftenerne bliver lidt kølige og en fugtig aftenbrise trækker ind ad den åbne havedør, og går ud i køkkenet og laver mig en Irish Coffee. Det er også ganske enkelt, men det giver fornyet energi til at genoptage læsningen.

Der er mange udgaver af denne klassiske drink, og utallige gange har man overhørt diskussioner om, hvor stiv fløden skal piskes eller hvilken whisky, der er den originale. Her kommer min version. Jeg synes, man skal holde det enkelt, men en ting jeg synes er vigtigt er, at man skal bruge det dejlige muscovadosukker, som er en særlig intens brun farin.

Nogle gange laver jeg også en til min kone. Hun kan hverken lide kaffe eller whisky, men kan godt lide Irish Coffee.



I rækken af prismodtagere var Ole Strandberg fra CO-Søfart let genkendelig, da hans foretrukne uniform med hvide bukser og farverig skjorte adskilte sig en del i rækken af prismodtagere klædt efter mere konservativ dresscode. I midten POEA's departementschef Rosalinda Dimapilis-Baldoz. Foto: POEA

Pris til CO-Søfart for indsatsen for filippinske søfarende

Ved en officiel begivenhed i Manila sidst i juni fik CO-Søfart overrakt en pris for indsatsen for de filippinske søfarende. "Som påskønnelse af arbejdet med at håndhæve ordentlige arbejdsforhold for filippinske søfarende og for at sikre deres velfærd og sikkerhed", lyder inskriptionen på glasobeliskerne, som udgør den fysiske del af prisen - eller rettere

priserne. Der er nemlig tale om hele to priser, der fysisk således også omfatter to glasobelisker med samme inskription.

Hyldestceremoni

Hyldestceremonien blev afholdt af POEA, Philippine Overseas Employment Administration, der er en styrelse under det filippinske Arbejdsministerium. En lang række rederier og internationale organisationer var officielle gæster ved ceremonien, hvor områdets øverst ansvarlige, departementschef Rosalinda Dimapilis-Baldoz, var hovedtaler og

forestod den officielle hyldestceremoni. Rosalinda Dimapilis-Baldoz er også underskriveren på glasobeliskerne. Som repræsentant for CO-Søfart deltog faglig sekretær Ole Strandberg, der på organisationens vegne modtog prisen. Ole Strandberg har gennem årene arbejdet tæt sammen med blandt andet POEA i forbindelse med udredningen af arbejdsskadesager for filippinske søfarende.

Aftale i DIS-kontaktudvalget

Efter beslutning i DIS-kontaktudvalget koordinerer CO-Søfart udenlandske DIS-søfarendes arbejdsskadesager. Et arbejde som Ole Strandberg gennem årene har løftet som primær tovholder,

> fortsætter næste side

KLUBBERNE



Region Hovedstaden Klub 8

God sensommer

Beskedent fremmøde til Klub 8's besøg på Bakken først i juli. Så nu er der bare at ønske en god sensommer til alle og afvente begivenhedernes gang.

Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

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



To glasobelisker med inskription udgør den fysiske del af priserne.

> fortsat fra forrige side

og han er derfor jævnligt i Filippinerne for møder med involverede, der omfatter alle fra den tilskadekomne sømand til lægefaglige eksperter, organisationer og offentlige kontorer.

CO-Søfarts engagement omfatter herudover samarbejde med relevante faglige organisationer og myndigheder i Filippinerne.

Også DFC (Danish ITF FOC Coordination Committee), hvor 3F står for den daglige ledelse, blev hyldet ved ceremonien. Bag DFC står foruden 3F også CO-Søfart, Maskinmestrenes Forening og Søfartens Ledere. hanh



Vi mindes

Tonny Rene Jensen

f. 13. september 1957
er afdøet ved døden 7. juni 2016

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. september - 1. november 2016



FØDSELSDAG

Catering

50 år

Anette Busch, 1. september
Horst Leider, 2. september
Magdalena Meiroska, 12. september
Henrik Flyvholm Pedersen, 23. september
Jørgen Henrik Nielsen, 7. oktober
Carina Christensen, 9. oktober
Kjeld Christiansen, 23. oktober

60 år

Jette Christiansen, 12. september
José Antonio Silvestre Inácio, 26. september
Pia Andy Johanne Larsen, 29. september
Poul Henning Jørgen Haas, 14. oktober
Jens Kristian Hedegaard, 16. oktober

65 år

Ulla Møllegaard, 6. oktober

70 år

Maj-Lis Schotte Hass, 25. oktober

75 år

Arne Villy Jakobsen, 27. oktober

80 år

Conrad Bjerg Holgersen, 6. september

90 år

Niels Esben Sørensen, 19. september

Dæk og Maskine

60 år

Bo Hostrup, 1. september
Ole Esbensen, 17. oktober
John Carøe Jensen, 26. oktober

65 år

Heinrich Christian Jespersen, 20. oktober

70 år

Edvard Andreas Westh Christensen,
6. september

75 år

Rejnar Lysdal Pedersen, 20. oktober

85 år

Hans Ludvig Halvorsen, 2. oktober

Ingen jubilæer i perioden frem til næste udgave, som er Fagbladet CO-Søfart nr. 5

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



Uddannelseschef på MARTEC, Kenneth Ørum Kirkegaard, iført den eftertragtede t-shirt og ved den gamle logo-plade, der nu pryder væggen i administrationsafdelingen på MARTEC.

blev hurtigt udsolgt og nu kører vi på 3. oplag, fortæller Kenneth Ørum Kirkegaard.

Og det er både nuværende og forhenværende elever, der finder logo og t-shirts attraktive.

Mens metalpladen kom til ære og værdighed på væggen i administrationsbygningen på MARTEC, er træpladen lagt på lager til bedre tider. Den trænger til en alvorlig restaurering.

Fra sømandsskole til søfartsskole

Historien bag navnet, Statens Sømandsskole, er ganske kort fortalt, at der efter lov blev opført tre sømandsskoler i landet i 1949. Foruden den i Frederikshavn fik også Esbjerg og Sønderborg hver en "Statens Sømandsskole."

Skolerne bar navnet frem til 1975, hvor de ændrede navn til "Statens Søfartsskole", da benævnelsen "sømandsskole" ikke mere var dækkende, idet kvinderne havde holdt sit indtog. Først i 80'erne tog skolen i Frederikshavn navneændring til "Frederikshavn Søfartsskole". Seneste ændring var i 2001, hvor skolen efter fusion med Frederikshavn Maskinmesterskole, tog navnet MARTEC i brug. ●

Retro-hit frem i lyset

En tur på loftet over gymnastiksalen på MARTEC i Frederikshavn førte en hel masse - uventet - med sig.

-Hvad det præcist var, vi ledte efter på loftet, kan jeg ikke mere huske, men gemt inde bag en hel masse fandt vi to gamle logoplader for Statens Sømandsskole, fortæller uddannelseschef Kenneth Ørum Kirkegaard.

Logopladerne, der er af hhv. metal og træ, er håndmalede. Mens træpladen var i dårlig stand, var logopladen af metal i så god stand, at den kunne være lavet i går.

Nogle elever kom på den ide, at logoet ville være flot på en t-shirt, og det havde de helt ret i.

-Vi lagde ud med at få lavet 100. De

Tekst & foto: Hanne Hansen

Baggrundsillustration: Billedarkivet på M/S Museet for Søfart

Elevholdet på Statens Sømandsskole Frederikshavn 1953

