

Fagbladet CO-Søfart



**Metal Maritime på
medsejlds og skibsbesøg**
> 12 - 14



METAL
MARITIME

**Blad for Centralorganisationen Søfart
og Metal Maritime**

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
Christian H. Petersen, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Jesper S. Holmgren, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 29. juni
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

Esvagt besætningsskifte i Nordsøen.
Foto: Barno Jensen, Metal Maritime

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Dialog med Norden om navigator-OK	4
Status Metal Maritime overenskomster	5
Opsigelsesvarsel, godtgørelse og efterløn	7
Siden sidst: Aktiviteter i faglig afdeling	8-9
Tynd bemandingsfastsættelse på el-færge	10-11
På medsejlad hos DFDS og Esvagt	12-13
	
Medlemsmøder hos BornholmerFærgen	14
Omrokeringer på kontoret	15
Hvad er det rederne vil have?	16-17
DIS Offshore med dansk arbejdskraft	18-19
Vis mig din søfartsbog	20-21
Anmeldelse af "Søsiden"	22
Korsør kalder til maritimt folkemøde	24

Ferie og lukkedage

kontoret Metal Maritime & CO-Søfart

Kontoret er lukket: Tirsdag 1. maj - Arbejdernes Internationale Kampdag
Fredag 11. maj - dagen efter Kr. himmelfartsdag
Tirsdag 5. juni - Grundlovsdag

Ferie: Hanne Hansen 31/5 - 3/6

Fremtiden kommer, om vi vil det eller ej

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Leder

Søfartserhvervet i både Danmark og den øvrige verden står overfor mange forandringer i de kommende år.

Søfarten bevæger sig stadig hurtigere ud af den analoge tidsalder og ind i den digitale.

Det betyder, at der vil være et stadigt stigende behov for at gentænke de uddannelser, som søfarende til fremtidens søfart skal have.

Det betyder også, at de nuværende søfarende skal begynde at forberede sig på, at der vil ske forandringer i det daglige arbejde om bord i de kommende år.

Automationen har været det store slagnummer i søfartsmedierne i det seneste år. Her har især Rolls Royce's udmeldinger været de store medie-baskere om ubemandede skibe, nærmest i overmorgen.

Langsom men sikker udvikling

Rederier som A.P. Møller har meldt en mere afbalanceret og langsigtet forventning ud om, hvordan de ser automationen vil forme sig i søfarten.

Her har udmeldingen bl.a. været, at de ikke tror på ubemandede skibe på verdenshavene inden for de næste 20-25 år, men at der i stedet vil ske en stadig stigende automation, som på sigt vil

medføre andre stillingsfunktioner og opgaver for de søfarende om bord.

Rederiet er samtidig ærlig om, at dette også sikkert vil medføre mindre besætninger om bord, men afskaffe besætningen vil det ikke.

I den nære færgesfart kan udviklingen ramme os meget hurtigere.

Behov for åben og fordomsfri dialog for at være i front

At al snak om automation er skræmmende for søfarende er naturlig - og mange, især de unge, kan blive bekymrede for, om der er job til dem på sigt. De lidt ældre, som udgør den væsentlige del af de søfarende i dagens skibe, kan tage det lidt mere roligt, det holder nok deres tid ud.

Men der kan ikke være tvivl om, at det er vigtigt, at erhvervets parter allerede nu sætter sig ned og tænker sig alvorligt om - i fællesskab.

Der er brug for en fordomsfri og åben dialog om fremtidens sømand anno 2030. Der er brug for en afklaring af behov for kompetencer og uddannelser.

Er den fremtidige skibsassistent en krydsning af matros + maskinarbejder + automationstekniker? Er fremtidens navigatør en krydsning af navigatør + IT udvikler? Og maskinmestrene, bliver det en krydsning af maskinmester og IT-ingeniør? Eller er det en enheds-søfarende, som kan lidt af det hele, der vil være det ideelle for at ny teknologi og arbejdskraft går op i en højere enhed med toptimeret drift for øje.

Den maritime nation, som først kommer i gang med at forudse fremtidens

behov og får indrettet sine uddannelser derefter, kommer til at stå stærkt, når fremtidens søfart indhenter os.

De, som bare fortsætter ad vante spor, bliver på sigt taberne.

Fremtidens skibe kommer ikke på én gang, men langsomt snigende. I en lang årrække vil den traditionelle, analoge skibsfart leve side om side med den digitaliserede. Men spørgsmålet er, om man vil satse på at sejle i eliteserien fra begyndelse eller i 2. division så længe som muligt.

Vi skal i gang med at tænke nyt

Fremtidens automatiserede søfart vil helt sikkert skabe en masse debat. Mange nuværende søfarende vil argumentere med alle de gode grunde til, at det aldrig bliver til noget og henvise til regler og bestemmelser, samt ikke mindst erfaringer fra gamle dage.

Men når først en udvikling tager fart, så stopper "vi plejer", og henvisninger til regler osv. kan i bedste fald kun forsinke udviklingen lidt, men stoppe den kan det ikke. Spørg havnearbejderne, som heller ikke troede på, at den automatiske containerterminal kunne lade sig gøre bl.a. pga. regler og bestemmelser.

Så om vi kan lide det eller ej, skal vi i gang med at tænke nyt og forberede os på søfart anno 2030 allerede nu, så de danske søfarende er uddannelsesmæssigt og mentalt klar.

Gør vi det ikke, bliver vi sejlet agterud, når kampen om fremtidens arbejdspladser i de digitaliserede og automatiserede skibe begynder.

Faglige sager

& noter



Hovedoverenskomsten for navigatører er med opskrivningen af fridøgnsoplysningen fra 0,68 til 0,802 blevet en 1:1-aftale. Metal Maritime er med afsæt i en medlemssag for en navigatør i konstruktiv dialog med rederiet Norden om implementering af overenskomstens indhold. Foto: Norden

Dialog med Norden om navigatør-OK og medlemssag

Af Jesper S. Holmgren, faglig konsulent i Metal Maritime

Faglig afdeling i Metal Maritime har haft en positiv og uformel snak med DS Norden. Vi har en god dialog angående den nye hovedoverenskomst for navigatørerne, som trådte i kraft 1. april 2017.

Metal Maritime overenskomstdækker og har forhandlingsretten for alle navigatører, som er ansat i et rederi, der er medlem af Danske Rederier (fhv. Danmarks Rederiforening).

Vi er bl.a. i dialog med DS Norden om fridøgnsoplysning, som nu er på 0,802 pr. sejlede dag. (tidligere 0,68), som betyder at hovedoverenskomsten nu er blevet en 1:1 aftale.

Derudover er vi i dialog om løn, hvor den samlede lønpakke for hele gruppen, er på 6,5 pct. over de 3 år, som overenskomstrammen er forhandlet til. Lønnen kan, som det eneste i overenskomsten,

aftales individuelt iht. §2, hvor lønnen kan aftales uden en fast arbejdstid, som ellers fastsat i hovedoverenskomsten på 246 timer månedligt.

Medlemssag om fridøgn

Vi har også haft dialog om en sag vedr. et af vores navigatørmedlemmer, som havde generelle spørgsmål til hans kontrakt og især til de nye vilkår, som overenskomsten kollektivt går ind og har fastsat. DS Norden er allerede i fuld gang, med at implementere de nye krav til deres lønsystem. Det er vi naturligvis positive over for, og derfor er vi også meget glade for det samarbejde, vi er i gang med. Vores medlem har lidt udestående iht. fridøgnsoplysningen, som vi pt. afventer nærmere.

Det er Metal Maritime, som har

forhandlet hovedoverenskomsten og dens fravigelsesmuligheder med Danske Rederier, og derfor er vi naturligvis den organisation, der bedst rådgiver alle navigatørerne, som sejler på denne. Vi har desuden den direkte adgang til rederierne, dialogen og er de eneste, der kan påtale brud på overenskomsterne i det fagretslige system.

Vi har fuldt kendskab til de aftaler, der ligger bag selve teksten i overenskomsten og vi skal derfor ikke fortolke noget, som andre har lavet.

Metal Maritime rådgiver ikke via sociale medier men kun via den direkte kontakt til medlemmerne, hvor vi afklarer kontraktlige og overenskomstmæssige spørgsmål direkte med rederierne og organisationen Danske Rederier. ●

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.



- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85





Foto: MARTEC

Skoleskibet Danmark:

Langsommelig proces endeligt i mål med ny overenskomst

Fornyelserne af vores overenskomster for Skoleskibet Danmark for hhv. kok/hovmester og skibsassistenter har ved de seneste forhandlingsrunder været ganske besværlige og særdeles langsomme processer. Det har skyldtes flere forskellige forhold, men den primære årsag er flere udskiftninger af forhandlingspart på arbejdsgiverside.

I mange år var det Søfartsstyrelsen, som i samarbejde med den daværende Personalestyrelse, forhandlede overenskomsten for Skoleskibet på arbejdsgiverside. Selvom det ikke altid var lige nemt, så fungerede det nogenlunde stabilt.

Forhandlingsretten flyttet

Siden forhandlingsretten i 2012 blev flyttet fra Søfartsstyrelsen til det daværende Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser, har det derimod knebet gevaldigt med at få fornyet overenskomsterne rettidigt. Herefter blev området flyttet til først Styrelsen for Videregående Uddannelser og senest til Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte. Ud over disse ændringer har man også i de forskellige ministerier og styrelser i perioden haft

stor udskiftning i medarbejderstaben, så vi hele tiden er blevet præsenteret for nye forhandlere, hvoraf flere nok har haft vigtigere prioriteter end Skoleskibet Danmark.

Af disse årsager er overenskomsterne for Skoleskibet desværre ikke blevet fornyet i samme tempo som på det øvrige arbejdsmarked. Fra Metal Maritimes side har vi ellers prøvet, og der er i perioden sendt ganske mange rykkere fra os til diverse styrelser, men i lang tid uden resultat. Senest har vi dog haft et meget konstruktivt møde med forhandlerne fra Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte, hvor det endelig lykkedes at få fornyet overenskomsterne til udløb med udgangen af marts 2018, således at vi forhåbentlig senere på året, kan forhandle en fornyelse gældende fra april 2018. Det skal tilføjes, at dette afhænger af forhandlingerne på det statslige område, som i skrivende stund foregår i Forligsinstitutionen. Det er dog også vigtigt at få med, at medarbejderne på Skoleskibet – trods de manglende fornyelser – har været omfattet af de hyrestigninger mv., som man har fået på det øvrige offentlige område i perioden.

cp

Metal Maritimes

overenskomster
ligger på hjemmesiden hos
CO-Søfart / Metal Maritime
www.co-sea.dk

Færgerederierne - flere opdateringer

Hyrebilag for skibsassistenter og skibsmekanikere i Færgerederierne, med gyldighed pr. 1. marts 2018 er udlagt på hjemmesiden. Hyrebilagene blev først færdig så sent i marts måned, at de fleste rederier havde lukket for ændringer til deres lønkørsler ultimo marts. Dette betyder, at de fleste først vil blive reguleret med tilbagevirkende kraft med udgangen af april 2018. Forskellige "små aftaler" med Færgerederiernes medlemsrederier er også fornyet, det gælder ubefarne skibsassistenter i Scandlines, HH Ferries og Færgen. Alle filer er som nævnt tilgængelige nu på hjemmesiden www.co-sea.dk under sektionen for overenskomster.

køj

Aalborg Havn

Fornyelsen af lokalaftalen for bådgruppen ved Aalborg Havn, som blandt andet blev omtalt i sidste nummer af fagbladet, kom endelig på plads og er lagt på hjemmesiden.

cp

Cateringofficerer - Danske Rederier

Også her kom overenskomsten i sidste ende i hus og er lagt på hjemmesiden.

cp

Cateringofficerer - Fjord Line

Efter at hovedoverenskomsten er fornyet, kan vi nu fortsætte med overenskomsterne med de enkelte rederier. Vi har derfor aftalt møde om fornyelse af overenskomsten for cateringofficerer i Fjord Line i midten af april.

cp

Bland-selv-kontrakt i Svendborg Bugser

Vi arbejder i øjeblikket med en sag i Svendborg Bugser A/S, hvor en ubefaren skibsassistent er ansat på en slags "hjemmelavet" kontrakt, som består af en sammenblanding af elementer fra Bugseroverenskomsten med Rederiforening af 2010 samt elementer fra Basisoverenskomsten med Rederiforening af 2010. I forbindelse hermed kan vi opfordre vores medlemmer i Metal Maritime til at lade os tjekke kontrakten, inden I skriver under.

køj

Penge manglede efter fratrædelse i Maersk

Et medlem ansat i Maersk Supply Service, havde ved fratrædelsen, ikke fået udbetalt tilgodehavende fra fritvalgskontoen. Ved henvendelse til Maersk er dette blevet løst og medlemmet har fået sit tilgodehavende efterbetalt.

køj

TR Nyt

Fjord Line

Som nævnt i sidste nummer skulle cateringpersonalet på Fjord Lines 'Stavangerfjord' vælge en ny suppleant for tillidsrepræsentanten. Det blev efterfølgende aftalt, at også tillidsrepræsentant Erling Buus stiller sit mandat til rådighed. Der er nu opsat opstillingsliste til både TR og suppleant på 'Stavangerfjord'. Herudover er der opsat opstillingslister i Fjord Lines' skibe med henblik på at få valgt talspersoner for navigatørerne hos Fjord Line.

cp

Opsigelse for at gå på efterløn: Tjek opsigelsesvarsel

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent i Metal Maritime
& Susanne Holmblad, kasserer i Metals A-kasse

Det kræver nærlæsning af kontraktens afsnit om opsigelsesvarsler i færgereederierne, inden stillingen opsiges for at gå på efterløn. En evt. udbetalt fratrædelsesgodtgørelse kan ende med at blive modregnet i efterlønnen.

I flere af færgereederiernes overenskomster er der mulighed for at opsiges sin stilling for at gå på efterløn eller pension. Benytter man sig af denne overenskomstmæssige ret, vil der ofte være en ret til et antal måneders fratrædelsesgodtgørelse. Når man opsiges sin stilling for at gå på f.eks. efterløn skal man opsiges stillingen, man bestrider, med ens personlige opsigelsesvarsel, i de fleste tilfælde udgør dette varsel en måned.

Så langt så godt !

Vi er i en konkret sag blevet opmærksom på, at A-kasserne så skal modregne fratrædelsesgodtgørelsen.

Hvis man opsiges sin stilling for at gå på efterløn og der ifølge overenskomst eller anden aftale udbetales en fratrædelsesgodtgørelse, så har den ansatte samme opsigelsesvarsel, som virksomheden har over for medlemmet,

hvis der ikke skal ske modregning i fratrædelsesgodtgørelsen.

Dvs. hvis virksomheden opsiges en medarbejder og medarbejderen har et opsigelsesvarsel på 6 måneder og en fratrædelsesgodtgørelse på 3 måneder. Så har medarbejderen samme varsel, hvis medarbejderen selv siger sit job op for at gå på efterløn, ellers vil der ske modregning i fratrædelsesgodtgørelsen.

Uddrag

Arbejdsløshedsforsikringsloven:

Vejledning om udbetaling af dagpenge nr. 10333 af 27. december 2017, bekendtgørelse nr. 1707 af 26/12 2017 (reglerne er de samme om det er efterløn eller dagpenge)

§15 stk. 3

Reglen gælder både, når en virksomhed aftaler fratrædelsesordninger for et større antal medarbejdere, og når enkeltpersoner indgår sådanne aftaler med deres arbejdsgiver. Bestemmelsen omfatter således både kollektive og individuelle aftaler.

Endvidere er udbetaling af en fratrædelsesgodtgørelse i tilfælde, hvor medarbejderen selv siger op, omfattet af reglen. Også i disse tilfælde er det afgørende, om medlemmet siger op med mindst det varsel, som pågælden-

de havde krav på fra arbejdsgivers side.



En hel dag med
unikke oplevelser
venter medlemmerne.
Målet er i år Midtjyl-
lands smukke natur
omkring Silkeborg.



TORSDAG
17. maj

**FÅ LEDIGE
PLADSER**

TILMELDING
senest onsdag
2. maj



Udflugt 2018

SILKEBORGSØERNE med det hele

- **Sejlads**
- **Frokostbuffet: "Du store verden"**
- **Pakkespil**

Metal Maritime inviterer medlemmerne med på sejlads på Silkeborgsøerne, hvor der venter luksusfrokost om bord. Det legendariske pakkespil skal I selvfølgelig heller ikke snydes for denne gang.

Vi arrangerer bustransport ud og hjem fra København og Aarhus. Fra øvrige hjørner af landet refunderer vi billetten til offentlig transport til og fra Silkeborg.

06.30 Afg. med bus fra København. Morgenbuffet om bord på Molslinjen
ca. 08.30

10.45 Aarhus Banegaard, opsamling i bus
og videre til Silkeborg

12.00 - 17.00

Sejlads på Silke-
borgsøerne med
turbåden 'Hejren'.

Frokostbuffet "Du
store verden" med 8

spændende retter fra Ame-
rika, Asien, Europa og Afrika.

En times stop ved foden af Himmelbjerget
- inden den store finale: Pakkespil.

17.00 Afg. bus fra Silkeborg mod Kbh.
med Molslinjen. Stop og aflæsning ved
Aarhus Banegaard ca. 18.15.
Retur i Kbh. ca. 22.00.

EKSTRA



kort kig i Hjejls
maskinrum

Tilmelding på tlf. 36 36 55 85- senest onsdag 2. maj

For yderligere detaljer ang. turen se www.co-sea.dk

**Maks. 60
deltagere**

**Først til
mølle...**

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Forandringer både internt her hos CO-Søfart og Metal Maritime, i erhvervet og for medlemmer har sat sit præg på de seneste måneder. Internt omrokker vi med ansættelse af en ny medarbejder. For en lang række medlemmer er forandringerne af sejladsen på Bornholm dagligdag, lovmøllen kører stadig hurtigere med stribevis af forandringer, og nationale ændringer i Norge vil på sigt risikere at skabe uoverskuelige forandringer for søfarende i en hel region.

Ny medarbejder

Kontoret i Rødovre har været genstand for en større omroking, da vi skulle finde plads til vores nye medarbejder Janni Wester-Andersen, som skal bistå os i forkontoret. Med hendes bistand, skulle vi gerne kunne frigive mere tid til, at Barne Jensen kan komme på skibsbesøg. Omrokingerne og Janni Wester-Andersen fortæller vi mere om på side 15.

Conference of ten

For nogle år siden forsøgte de nordiske lande, om man i regi af Østersø-landenes fagforeninger for søfarende kunne sætte en minimumstandard på overenskomster, da mange lande oplevede et stigende pres fra rederierne, hvor man udskiftede nordiske søfarende med søfarende fra

Østeuropa, der så til gengæld kæmpede indbyrdes om at få de ledige stillinger.

Der blev holdt mange fine taler, men frykten for, at en minimumsoverenskomst i virkeligheden ville blive en maksimumoverenskomst, gjorde at flere lande trak sig fra projektet, der derfor ikke kunne gennemføres.

Som beskrevet flere gange på CO-Søfarts hjemmeside, har Norge's fagforeninger kæmpet en indædt kamp mod udvidelsen af det norske internationale register – NIS, da det vil give rederne en udvidet mulighed for at anvende non-EU-borgere som besætning.

Vi har støttet denne kamp fra CO-Søfart, og da man indkaldte til endnu en konference om problemerne i Østersøen, deltog vi naturligvis.

Problemerne er naturligvis de samme, men efter megen debat, er det vores vurdering, at de østeuropæiske forbund fik øjnene op for, at de selv risikerer at blive udskiftet, og at dette var en start på "the race to the bottom".

Der er nu nedsat et mindre panel, som i første omgang skal komme med forslag til et regelsæt om, hvordan vi i Østersø-

regionen skal informere hinanden om nye rederier/operatører, og hvad vi gør i forhold til overenskomstdækningen af disse.

Jørlunde

Vi har nu snart fået strikket programmet sammen, og præsenterer her på modstående side et uddrag. Det er altid lidt af et puslespil at kombinere et interessant program for alle, men i arbejdsgruppen mener vi faktisk, at vi er sluppet helt hæderligt fra det.

At få alle folks kalendere til at gå op, og være ude i så god tid, at foredragsholdere og andre ikke er booket, har også været lidt af en udfordring, men til jer der deltager, så mener vi godt, at I kan glæde jer.

Molslinjen / Bornholmslinjen

Sammen med 3F PSHR har vi holdt møde med rederiet, hvor vi sammen har gennemgået hele overenskomsten fra Færgen's catering overenskomst, så rederiet kunne gennemskue, hvordan

> fortsætter næste side

Høringssvar fra CO-Søfart og Metal Maritime om ændringer af sømandsfradraget afstedkom flere kritiske spørgsmål under førstebehandlingen i Folketinget. Vi har på hjemmesiden bragt flere omtaler af sagen.



> fortsat fra forrige side

den fungerede, og om det eventuelt var en model for Bornholmslinjen.

Rederiet har lovet os en mere fyldig tilbagemelding, men vi har ikke i skrivende stund modtaget en sådan.

Lovmøllen kører på fuld kraft

Ud over de sædvanlige besætningsfastsættelser, må man sige at lovmøllen løber stærkere og stærkere. Vi bliver ganske enkelt tæppebombet med høringer om alt muligt mellem himmel og jord.

Det er selvfølgelig godt, at vi måske kan få indflydelse, eller i det mindste give vores besyv med. Det har vi for eksempel gjort ved vores svar omkring begrænsningen af sømandsfradraget i forhold til skibe, som ikke er hjemmehørende i EU/EFTA og udvidelsen af DIS-registeret.

Men bare at gennemlæse høringerne tager tid, og hvis de ikke nærlæses, risikerer vi at overse noget, da der oftere og oftere er (man kunne fristes til at skrive selvfølgelig med alt den udvidelse af lovreglerne) tale om, at man i samme høring rører ved rigtig mange regler samtidigt.

Herudover bliver fristerne til at afgive svarene kortere og kortere. Kort før juleferien oplevede vi f.eks. at få et lovforslag til høring med svarfrist primo januar, hvilket jo bare er en herlig julegave.

Lidt mere frustration skal tilføjes. Nogle gange virker det som om, at høringen bare er en formalitet, og uanset hvad vi svarer, bliver der ikke rokket en tøddel. Til gengæld kan vi så notere os, at vores høringssvar hyppigt benyttes af flere oppositionspolitikere i Folketinget som udgangspunkt for deres spørgsmål under lovbehandlingen.

Industriens uddannelser

Der har været afholdt møde om, hvordan vi kan få vitaliseret skibsmekanikeruddannelsen. Et af de væsentlige punkter i forhold til skibsassistenten er, at der ikke ydes støtte fra Søfartsstyrelsen til uddannelsen, og en skibsmekaniker derfor er dyrere for rederne at yde sejltid. Vi vil i den kommende tid arbejde for, at uddannelserne får samme muligheder.



23.-25. maj

SEMINAR 2018
på Metalskolen i Jørlunde

For bestyrelser og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

Metal Maritime

Metal Vest

FOA Søfart

Dansk EI-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

Udpluk fra programmet

Seminaret indledes med frokost kl. 12.00, onsdag 23. maj

De tre dage byder sædvanen tro på et varieret program med tid og plads også til erfaringsudveksling og socialt samvær. Uddrag af programmet:

- Uddannelse og rekruttering v/ Anne W. Trolle, direktør i Danske Rederier
- Søfarten i Folketinget v/ Henning Hyllested, medlem af Folketinget (EL)
- Stress v/ Lars Aakerlund, speciallæge i psykiatri, dr.med.
- ITF - det internationale arbejde
- Overenskomster - tydning og fortolkning
- MINI-Shop med deltagelse af MARTEC, AMU, PFA Pension, forsikrings-selskaber m.fl.

Seminaret afsluttes med frokost fredag 25. maj

samlet program kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk fra 9. maj

OBS ang. tilmelding

Deltagere skal tilmelde sig hos egen organisation. Deltagere fra FOA Søfart skal således tilmelde sig seminaret hos FOA Søfart osv.

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

Sidste frist for tilmelding er 1. maj

Tre dage
i maritimt
fagligt
fællesskab



Skroget er specialdesignet, så 'Ellen' kan sejle mere omkostningsneutralt.



Sektormand for FOA Søfart, Reiner Burgwald, besigtiger her pumpe-rummet.

El-færge med **bekymrende** tynd besætningsfastsættelse

Metal Maritime og CO-Søfart har sammen med FOA Søfart besøgt det flotte el-færgeprojekt 'Ellen' i Søby, hvor skibet tager form. Besøget bekræftede imidlertid også bekymringerne for den af Søfartsstyrelsen forhåndsfastsatte besætning. Der er gode grunde til CO-Søfarts kritiske høringssvar mht. besætningens størrelse og kvalifikationer.



Illustration: Ærø-færgerne

Skitsen af 'Ellen' giver et overblik over det imponerende færgeprojekt, som - ifølge seneste planer - går i sejlads mellem Ærø og hhv. Fyn og Als senere i år.

El-færgeprojektet er et fire-årigt innovationsforløb, som skal afprøve en 100 pct. el-drevet færge. Det er støttet og finansieret under Europa Kommissionens 'Horizon 2020' og i samarbejde med Ærø Kommune. Projektet, teamet og alle deres udviklere og samarbejdspartnere har til formål at fremme energieffektiv,

CO2-neutral og forureningsfri, vandbåren transport på alle ø-ruterne og i kystnære farvande - både i og uden for Europa. De har fået bevilliget 113 millioner kroner fra den Europæiske Kommission under 'Horizon 2020'. Derudover har Ærø Kommune selv stillet med 89 millioner kroner til projektet, som skal benyttes til udvikling, design og bygning af færgen samt opgradering af havneanlæg i Søby samt udbygning af Søbys/Ærø's infrastruktur.

Imponerende færge

Fra Metal Maritime og CO-Søfart har vi sammen med FOA Søfart besøgt 'Ellen' i Søby. Det er en imponerende færge og et flot stykke håndværk, som startede som en teknisk tegning. Nu ligger hun der, i vandet, og skal inden for relativ kort tid



Sekretariatschef John Ibsen, Metal Maritime, og skibsassistent Frank Sandager inspicerer kabyssen. Hvad er "need to have" og "nice to have" i en kabys i et skib, som har et loft over el forbrug.

> fortsætter næste side

Faglige sager

& noter



Ladestationen, som monteres under selve rampen på land i Søby. Skibet bliver ladet op til 80 pct. hver gang.

Rederiet har i denne sammenhæng udarbejdet nødberedskabsruller til henholdsvis brand, MOB (mand over bord) og evakuering. Her er det, at CO-Søfart

sætter et stort spørgsmålstejn. I "Bekendtgørelse om kursus i betjening af redningsbåde, -flåder og mand-over-bord både" lyder det således i §2:

"For deltagelse i kursus om betjening af redningsbåde, flåder og mand-over-bord både bortset fra hurtiggående mand-over-bord både skal kursisten 1) være over 18 år, 2) have erhvervet 6 måneders fartstid i søgående handels-skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, og 3) være i besiddelse af gyldigt sundhedsbevis for søfarende, herunder være skikket til udgik (vagtholdsbevis)."

Dette er kun muligt med minimum en skibsassistentuddannelse.

Sådan har CO-Søfart indledt høringsvaret til Søfartsstyrelsen, da

Søfartsstyrelsen i sin forhåndsfastsættelse foreskriver "2 navigatører" og "1 person". Sidstnævnte er ikke specificeret, og stillingen kan derfor i vores optik, risikere at blive tildelt en uuddannet ungarbejder med hverken sejlad- eller sikkerhedserfaring.

Efterlyser el-ansvarlig om bord

Derudover mener vi også, at der på bemandingsfastsættelsen skal specificeres en ETO'er (Electro Technical Officer), som skal håndtere alt elektrisk. Det vil sikre den almindelig drift herunder driftsforstyrrelser og mindske forsinkelser, men også højne sikkerheden over for passagerne, hvis skibet skulle ligge stille og drive i dårligt vejr.

Skibsassistenten, som både rederi og Søfartsstyrelsen udelader af besætningen, er set med vore øjne helt central når det gælder både sikkerheden og driften af skibet. Det er derfor CO-Søfarts opfattelse, at forhåndsfastsættelsen ikke lever op til "Safe Manning", og derfor ønsker vi denne "1 person" specificeret til at være en skibsassistent, i bemandingsfastsættelsen, der yderligere bør udvides med en ETO'er. Så alt i alt en besætning på fire.

> fortsat fra forrige side

ud at sejle. Der er sat tid af til prøvesejladser, hvor alt skal gennemtestes.

CO-Søfart anerkender innovationen og udviklingen, som gør Danmark til en større og teknisk bedre søfartsnation, og samtidig giver adgang til flere skibe under dansk flag, med danske søfarende.

Kritisk overfor bemanningen

CO-Søfart anerkender imidlertid ikke, at der er blevet lavet en forhåndsfastsættelse af besætningen, ud fra forudsætninger som ikke bygger på de adgangsmæssige krav iht. nødberedskabsrullerne.



Tlf. 20 94 18 32

Træffes: tirsdag & torsdag kl. 10-12

www.sygdomsramte-borgere.dk

YDER TILSKUD TIL REKREATION

For erhvervsaktive, der for en kortere eller længere periode har været væk fra jobbet på grund af sygdom eller arbejdsskade. Læs mere om betingelser og ansøgning på hjemmesiden.

Rejsesekretæren til søs: **Nærkontakt med søens folk**

Metal Maritime har siden sidst i februar været på skibsbesøg og medsejladser i flere omgange. Over to uger i februar og marts var rejsesekretær Barno Jensen på medsejladt hos DFDS på Kanalen og Esvagt i Nordsøen. Og senest her i april er DFDS' fragtskibe besøgt på hhv. Fayard og i havnen i Gøteborg.

En rundrejse fra Amsterdam via Newcastle til Esbjerg – fra to forskellige verdener hos passagerskibe hos DFDS på Kanalen til skifteskibe hos Esvagt på engelsk og dansk sokkel i Nordsøen. Metal Maritime favner bredt og sø-milevidt.

Turen startede i Ijmuiden sidst i februar hvor 'Princess Seaways' (tidligere 'Peter Pan') var første "værtsskib" for undertegnede. Besætningen tog godt imod - tonen var afslappet og glæden ved at Metal Maritime også husker deres medlemmer på den engelske kanal var stor.

Efter den "store ministerrokade" blandt Business-Leadere og Managere hos DFDS, var der gensyn med adskillige medlemmer, der tidligere har slået deres folder på Oslo-bådene – 'Crown' og 'Pearl'.



Artiklens forfatter,
rejsesekretær Barno Jensen.

Efter anløb i "den russiske vinter" i Newcastle, var det det gode skib 'King Seaways', der lagde rammer til den næste runde medsejladt. Her var billedet det samme: imødekomende smil og anerkendende respekt for at Metal Maritime møder sine medlemmer, der hvor de er - nemlig på søen.

Strid vind fra øst og bølger på op til fem meter udløste seks timers "bonus-besøg" om bord, inden der kunne lægges til hollandsk kaj igen.

Kurs mod Esvagt

Fyldt op med indtryk og god stemning gik turen nordpå – med kurs mod Esvagts skifteskib 'Beta' i Esbjerg Havn.

(Næde lige at runde hjemstavnen i København og tage vores ene tillidsrepræsentant hos Esvagt, Kristian Bundvad, med på vagt). Afgang efter mønstring mandag 5. marts aften/nat kl. 00.01 og første skifte på dansk sokkel kl. 07.30. I alt 18



'Princess Seaways' - første skib på denne "rundrejse" for rejsesekretæren.



Besætningsskifte hos Esvagt er et studie i ekspertise og stærkt sømandsskab.



Besætningsskifte i Nordsøen.



Hovmester Stig Hansen i sving i kabyssen på 'Primula Seaways'.

skibsassistenter, maskinfolk og styrmænd m/k skulle "byttes" på åbent hav.

Retur til et isfyldt havnebassin i Esbjerg onsdag middag og 24 friske nye sømænd mødte ud til to eller fire uger på engelsk sokkel – med første skift torsdag kl. 12.00. I denne flok var der gensynsglæde med en hel del nyudklækkede, ubefarne skibsassistenter fra søfartsskolerne.

Spørgelysten fra skolebesøgene havde de absolut ikke glemt! Tilbage i ærtesuppe-tåge i Esbjerg Havn fredag 9. marts afsluttede et inspirerende og yderst givende togt.

ARK og 'Blomsterbåde' i Gøteborg og på Fayard

Selv en kollision og svenske havnearbejderes 'arbejd langsam'-aktion kunne ikke forhindre skibsbesøg på DFDS' "Blomsterbåde" – 'Magnolia', 'Begonia', 'Freesia', 'Ficaria', 'Petunia' og 'Primula' (på værftet i Fayard) + 'Ark Germania'.

Med god støtte fra faglig konsulent Jesper Sveegaard Holmgren, som måtte tage en afstikker til 'Primula' på Fayard, hvor skibet lå efter kollisionen i Den engelske Kanal, blev foråret ringet ind med fem "Blomsterbåde" og et enkelt ARK-fragtskib.

Der var massiv ros til Metal Maritime fordi vi, som en skibsassistent udtrykte det, "er de eneste, udover sømandspræsten, der kommer ud og tager pulsen på os og spørger, hvordan det går i VIRKELIGHEDEN".

Den slags bemærkninger krydret med glade smil og faglig interesse, er det der giver rejsesekretæren "benzin på motoren" og motivation til den videre fremfærd.

Summa Summarum efter tre uger, har vi været i kontakt med 268 Metal Maritime-overenskomstdækkede søfolk – nuværende og kommende medlemmer. Tal, der gør den rejselystne rejsesekretær rigtig glad. En glæde, der er næret af den positive energi, man møder ude i virkelighedens verden til søs.

"Metal Maritime er de eneste, udover sømandspræsten, der kommer ud og tager pulsen på os og spørger, hvordan det går i VIRKELIGHEDEN."

**Citat af
skibsassistent i DFDS**



Fuld aktivitet i Nordsøen i vinterens tåge og dis.



Isfyldt havnebassin i Esbjerg, hvor 24 friske sømænd blev afhentet til ny tørn på engelsk sokkel.

DFDS**Godtgørelse til opsagt messemor**

En messemor blev opsagt efter mange års ansættelse i DFDS og Metal Maritime tog på vegne af medlemmet sagen op med rederiet. Ifølge DFDS var årsagen til opsigelsen et dårligt samarbejdsklima mellem medlemmet og hendes kolleger. Rederiet havde først indledt en såkaldt "Improvement Plan", hvor ledelsen påpeger områder, der skal forbedres og så har man som medarbejder en periode til at forbedre indsatsen. Som i mange andre sager er der også i denne sag delte meninger om hvorvidt dette er lykkedes eller ej, men ifølge rederiet var der altså ikke sket tilstrækkelig forbedring. Derfor blev medlemmet opsagt med gældende varsel på 6 måneder samt 3 måneders fratrædelsesgodtgørelse.

Mangelfuld opfølgning

Det er ofte svært at finde frem til den rene og objektive sandhed i den type sager, men som bekendt har arbejdsgiver ledelsesretten. Under vores gennemgang af sagen modtog vi tilkendegivelser, der kunne tyde på, at der var visse samarbejdsvanskeligheder. Til gengæld kunne vi over for rederiet påpege, at ledelsen ikke havde fulgt sin egen "Improvement Plan" til dørs med den sidste opfølgende samtale, ligesom man heller ikke havde givet medlemmet en advarsel. Dermed er det Metal Maritimes holdning, at medlemmet ikke har fået tilstrækkelig mulighed for at forbedre samarbejdet. Vi krævede derfor godtgørelse svarende til en ekstra månedsløn, hvilket rederiet indvilligede i.

cp



Forandringerne og usikkerheden om fremtiden for de nu opsagte medlemmer hos BornholmerFærgen afstedkom mange spørgsmål under medlemsmøderne.

Medlemsmøder hos BornholmerFærgen

Metal Maritime var 21. og 22. februar talstærkt til møde hos BornholmerFærgen for at snakke med medlemmerne i forbindelse med at alle er opsagt. Opsigelserne er alle begrundet i, at Molslinjen overtager sejladsen til Bornholm 1. september 2018.

Rigtig mange medlemmer fra cateringafdelingen samt dæk og maskine fandt vej til møderne hvor også Dansk Metals A-kasse og Min A-kasse var repræsenteret.

Spørgelysten var stor og panelet som bestod af sekretariatschef John Ibsen, kommunikationskonsulent Hanne Hansen og undertegnede, faglig konsulent Kirsten Østergaard, havde

travlt med at finde svar på alle tænkelige scenarier, samt introduktion til kompetancefonden.

John Ibsen fortalte endvidere lidt om fremtiden og overenskomstssituationen. Hanne Hansen gav et lynkursus i ansøgnings- og CV-skrivning, mens undertegnede tjekkede op på opsigelserne og de individuelle vilkår i forbindelse hermed.

A-kasserne rådgav om ledighedsprincipper og evt. overgang til efterløn/pension. Endvidere var Jobcenter Bornholm tilstede og kunne rådgive om uddannelse i forbindelse med varslingspuljer mv.

køj

Talstærkt fremmøde af Metal Maritime-medlemmer til møderne både om onsdagen og om torsdagen.



Kontoret udvidet - omrokering øger medlemsservice og kontakt

CO-Søfart og Metal Maritime har budt velkommen til Janni Wester-Andersen, der fra 1. april er tiltrådt som administrativ medarbejder. Ansættelsen er en del af en større rokade på kontoret, hvor målet bl.a. er at styrke Metal Maritimes medlemskontakt ved medsejladser og skibsbesøg samt allokere flere ressourcer til arbejdsskadebehandling.

Janni Wester-Andersen kommer fra en stilling gennem 24 år som assistent hos Søfartens Ledere. Hendes primære opgaver bliver assistentarbejde for faglig afdeling samt referatskrivning ved møder og forhandlinger. Derudover overtager Janni en række opgaver fra kontorassistent Mohni Bambara som bl.a. omstilling af telefon, overenskomst-administration, mødekoordinering m.m.



Janni Wester-Andersen er tiltrådt som administrativ medarbejder hos CO-Søfart og Metal Maritime.

Mohni Bambara, der er kontoruddannet i huset, overtager i stedet en række regnskabsmæssige opgaver. Bogholder Barno Jensen fortsætter som tovholder på regnskaberne, men frigøres med rokadens til i højere grad end hidtil at varetage

hans anden opgave som rejsesekretær. Dermed vil Metal Maritime øge aktiviteten med skibsbesøg og medsejladser - en aktivitet, som har høj værdi for såvel medlemmer som organisation.

Med ekstra kræfter ved omstillingen og i administrationen med Janni Wester-Andersens tiltrædelse, er faglig konsulent Corlis Hansen rykket til faglig afdeling med primært fokus på arbejdsskadebehandling - et område hun har varetaget parallelt med de øvrige kontorfunktioner gennem flere år, tidligere i tæt samarbejde med nu afdøde faglig sekretær Ole Strandberg. **hanh**

Din pension er i trygge hænder, men...

kender du til dine fordele?

Din pensionsordning indeholder bl.a. PFA EarlyCare® hvor du får hjælp allerede fra første dag, hvis du bliver sygemeldt i 14 dage eller mere.

Se din ordning og meget mere på mitpfa.dk

PFA

Mere til dig

Skibsmekanikeren spørger:

Hvad er det **rederne vil have?**

I godt 22 år har skibsmekaniker Tom Schjødt Jørgensen sejlet. Livet til søs og afvekslingen mellem at være ude og hjemme i en samlet periode passer ham perfekt. Men han synes, det bliver stadig sværere helt at finde ud af, hvad det er, rederne gerne vil have. Hvad er det, den menige danske søfarende skal levere, for ikke at være på konstant flugt fra fyringsrunder?

Tom Schjødt Jørgensen har sejlet siden han var godt 16. Og det vil han meget gerne blive ved med, men hvor skal han sigte, hvilke ekstra kompetencer skal han tilegne sig for, at han ikke igen om nogle måneder er et sted, hvor rygterne om fyringer af menige begynder at sive fra rederikontoret.

-Vil rederierne have danske søfarende? Hvad skal vi byde ind med? Sig frem, så skal vi nok levere, siger han.

Efter en mindre pause slår han ud med armene som for at lægge ekstra vægt på tilføjjelsen:

-Vi hører jo ikke noget klart signal fra rederierne om, hvad det er, de ser for sig, vi skal kunne, for at vi fortsat er attraktive. Vi hører om deres ønsker for bedre rammevilkår og så videre, men klar tale om, at de vil beskæftige danske menige, der kan det og det. Nej, det hører vi ikke noget om.



Skibsmekaniker Tom Schjødt Jørgensen efterlyser klare udmeldinger om, hvad danske menige skal levere for at være attraktiv arbejdskraft nu og i fremtiden.

Foto: Metal Maritime

Er afhængig af et job

Tom Schjødt Jørgensen er ikke tilidsvalgt eller talsmand. Men på egne vegne er han ærgerlig over at være jaget af forvarsler om opsigelser.

-Min hustru er colombianer og for ni år siden rykkede vi familien med børn og det hele fra Colombia til Danmark, fordi mine udmønstringer i Maersk Supply gik totalt i kage, når jeg først skulle fra Colombia til Danmark eller omvendt.

- Som gift med en udlænding i Danmark, er jeg helt afhængig af at have et job, ellers skal hun forlade landet, forklarer han og tilføjer:

-Og jeg byder ikke min familie én gang mere at rykke det hele op med rode nu efter ni år. Så når der siver rygter om opsigelser eller nedskæringer, jamen så er jeg på jagt efter et nyt job. Jeg er nødt til at rykke, inden alle dem, der så opsiges, kommer ud i jobsøgningsbunkerne.

Som mange andre før ham, tog Tom Schjødt Jørgensen til søs i sin tid for at komme ud og opleve noget.

-Der skulle ske noget. Jeg gad ikke gå i skole, fortæller han.

Uddannet i A.P. Møller

Et togt med 'Georg Stage' i 1996 bragte ham dog ikke på de helt åbne oceaner, og det gjorde den efterfølgende hyre i skrotfarten til Frederiksværk på coasteren 'Stefan' heller ikke.

Det ændredes der dog på, da han i 1997 tørnede til som nyansat skibsmekanikerlærling i A.P. Møller og påmønstrede containerskibet 'Lexa Mærsk' i Singapore.

Inden han i 2000 var færdiguddannet havde han været både omkring tank-skibe og feederfart på Vestafrika.

En af afstikkerne senere fra Maersk gik bl.a. til Torm.

-Vi var 39 mand på en tankbåd. Aldrig har jeg lavet så lidt og kedet mig så meget, smiler han som forklaring på, at han hurtigt søgte tilbage til Maersk.

> fortsætter næste side



Foto: Privat

'Maersk Assister' var gennem 7-8 otte år fast arbejdssted for Tom Schjødt Jørgensen (tv) på billedet fra 2012, hvor han står på dækket sammen med 2. maskinmester Jakúp Martin Á Válinum.



Arkivfoto: Maersk Supply Service

> fortsat fra forrige side

Slut med danske menige

-Nå, så var jeg jo dårligt kommet tilbage i Mærsk's containerbåde, inden de varslede, at alle menige i containerfarten skulle fyres og erstattes af filippinere. På det tidspunkt havde jeg jo nok bare forestillet mig, at jeg skulle blive i containerbådene, hvor jeg havde det rigtig godt. Fint arbejde og ordnede forhold, referer han og fortsætter:

-Jeg havde i hvert fald ikke haft tanken, at jeg skulle over i supplyskibene. Aldrig. De lå jo bare i havn, og der skete ingenting. Men da vi nåede frem til 2008 fik jeg valget mellem supply eller en fyreseddel.

Supply en positiv overraskelse

-Så jeg kom ud i supplyskibene, og det var en kæmpe, positiv oplevelse. Jeg må jo indrømme, at jeg forud havde en noget forkert opfattelse af tilværelsen i supply. Der skete virkelig noget hele tiden. Ikke en eneste dag, lignede en anden, og nogen gange så blev der altså bare knoklet igennem, fortæller han.

Det blev til 7-8 år om bord på 'Maersk Assister', dog afbrudt af det han kalder en tur i "straffe-skibene" – F-bådene – også kaldet "madkasseskibene", fordi de fast ligger mellem havn og rigge med forsyninger.

-Der skete der bare absolut næsten ingenting, smiler han.

Derfor var han også mere end tilfreds,

da han returnerede til 'Maersk Assister', ankerhåndtering, rig-flytninger og den næsten faste 10-mands besætning, som kendte hinanden ud og ind.

-Det var et drømmejob. Vi planlagde selv, og ingen dikterede noget som helst. Det var afvekslende arbejde, og det hang jo på os selv, hvis ikke tingene var i orden, fortæller han.

Forvarsel om fyring igen - igen

I 2016 var han på 'Maersk Fighter', da der 18. august landede en mail fra Maersk Supply Service om, at der var en større opsigelsesrunde på vej.

-Det kom jo ikke som nogen overraskelse. Jeg rykkede med det samme, og søgte job hos Royal Arctic Line. Så jeg kom hjem fra Soyo i Angola 22. september og påmønstrede 'Mary Arctica' 29. september, fortæller han.

-Det var jeg rigtig glad for. Det hele var

sådan set bare fint. Så gik der et år, inden RAL i september sidste år begyndte at rumstere med fyringer. Ja, så måtte jeg jo på den igen, fortæller han.

I oktober sidste år skiftede han så til et job som skibsassistent hos Rohde Nielsen på split-barge sandpumperen 'Balder'.

At sejle er en livsstil

Det arbejdsliv, der startede med, at han ville ud og se verden og opleve noget, udvikle sig for Tom Schjødt Jørgensen som for mange andre. Tilværelsen med et job til søs blev en livsstil, der er tæt forbundet med både håndværket, fagligheden, kulturen og privatlivet hjemme i ferierne.

-Det vil jeg alt sammen gerne fortsætte med. Så klare udmeldinger fra rederierne om, hvad de gerne vil have, vi menige skal kunne, er i høj grad efterlyst, siger han.



Inden fyringerne i Maersk Supply Service i 2016 rykkede Tom Schjødt Jørgensen til Royal Arctic Line og jobbet som skibsassistent på 'Mary Arctica'.

Foto: PR-foto RAL

Danske arbejdsvilkår i nyt DIS-Offshore

En vigtig milepæl blev nået først i februar for fortsat – og muligvis øget – dansk beskæftigelse i offshore-sektoren på dansk sokkel.

Dansk Metal og de to rederiforeninger, Danske Rederier og Rederiforeningen af 2010, nåede efter et længere forhandlingsforløb til enighed om en løsning, der sikrer en udvidelse af DIS-ordningen til at omfatte offshore, men med lovgivningsmæssigt krav om danske arbejdsvilkår.

Opgaven med at finde frem til en fælles løsning var pålagt af erhvervsminister Brian Mikkelsen.

Overordnet har Metal Maritime og Dansk Metal støttet ideen om at udvide DIS-ordningen til at gælde offshore på

Brevet til erhvervsminister Brian Mikkelsen ligger på hjemmesiden www.co-sea.dk.

Find det i forbindelse med nyheden "Enighed om danske arbejdsvilkår i nyt DIS-Offshore", dateret 23. februar.

dansk sokkel, sådan som Det Blå Vækstteam også anbefalede i den endelige rapport i maj sidste år.

-Men vi har også sagt, igen og igen, vi støtter kun en udvidelse med DIS-Offshore, hvis det er med sikring af danske jobs, siger Ole Philipsen, der på vegne af Dansk Metal forestod forhandlingerne med rederiforeningerne.

-Derfor var det med stor tilfredshed,

at vi i forhandlingerne nåede til enighed om et løsningsforslag til erhvervsministeren, som med lovtekst sikrer, at danske fagforeninger kan kræve og forhandle overenskomster for de omfattede skibe og enheder, siger Ole Philipsen.

> fortsætter næste side

Erhvervsminister Brian Mikkelsen
Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Udvidelse af DIS ordningen

9. februar 2018

Som opfølgning på efterårets aftale om Erhvervs- og Iværksætterinitiativer sendte du et brev til DIS kontaktudvalget den 12. december 2017, hvor du opfordrede til, at parterne finder en løsning, der sikrer danske arbejdsvilkår på dansk sokkel, jf. aftaleteksten.

Sagnummer:
EMN-2017-00023

Vi har drøftet dit brev både i DIS kontaktudvalget og bilateralt mellem rederiforeningerne og Dansk Metal, og sidstnævnte parter er nu nået frem til en fælles anbefaling.

For rederiforeningerne har det været afgørende, at nye bestemmelser om arbejdsvilkår ikke forringer handlemulighederne for skibe, der i forvejen er i DIS ordningen. For Dansk Metal har det været afgørende at sikre, at en udvidelse af DIS til offshoreområdet samtidig sikrer, at danske fagforeninger får mulighed for at kræve og forhandle overenskomster for samtlige ansatte om bord på skibe, der primært opererer i dansk område.

Underskrifterne af dette brev er på den baggrund enige om, at der kan



LEJE PR. UGE
ens for alle boliger

Højsæson
3.500 kr.

Lavsæson
2.300 kr.

Se ledige uger
og ansøg om
feriebolig på
hjemmesiden
www.shw.dk

Alle **søfarende**, der inden for de **sidste to kalenderår** har arbejdet på et **skib under dansk flag** i mindst **seks måneder** og har været omfattet af **feriekortordningen** kan komme i betragtning ved udlejning.

BORNHOLM
Sandvig
68 m² 7 personer



VENDSYSSEL
Skallerup Klit
71 m² 7 personer



VESTJYLLAND
Holmsland Klit
87 m² 7 personer



> fortsat fra forrige side

I brevet, som de tre forhandlingsparter har sendt til erhvervsministeren, hedder det bl.a.:

”For rederiforeningerne har det været afgørende, at nye bestemmelser om arbejdsvilkår ikke forringer handlemulighederne for skibe, der i forvejen er i DIS-ordningen. For Dansk Metal har det været afgørende at sikre, at en udvidelse af DIS til offshore-området samtidig sikrer, at danske fagforeninger får mulighed for at kæve og forhandle overenskomster for samtlige ansatte om bord på skibe, der primært opererer i dansk område.”

-Konkret svarer forslaget til loven fra 2003 om det, vi populært kalder ”Færge-DIS”, som også sikrede danske arbejdsvilkår på de omfattede færger og passagerskibe, uddyber Ole Philipsen.

Metal Maritime: Positivt resultat

Henvendelsen fra erhvervsminister Brian Mikkelsen med anmodning om at finde en løsning har baggrund i rege-

ringens aftale fra november med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om at udvide DIS-ordningen til offshore på dansk sokkel.

-Vi har fra Dansk Metal og Metal Maritime været meget klare i målet omkring udvidelsen. En udvidelse, der alene byggede på hensigtserklæringer fra rederierne om at ville beskæftige dansk arbejdskraft ville være værdiløs. Det har sporene fra DIS i handelsflåden vist. Derfor er det meget positivt, at vi nåede frem til et enigt forslag med de to rederiforeninger, siger Ole Philipsen.

Løsningsforslaget, som rederiforeningerne og Dansk Metal nåede til enighed om, er siden blevet støttet af både Maskinmestrenes Forening og Søfartens Ledere.

Lovforslag på vej i Folketinget

I Folketinget er arbejdet nu i gang for at ændre lovgivningen, så offshore-enheder med aktiviteter i Nordsøen kan omfattes af DIS-skatteordningen.

Lovgivningen involverer både skatteministeriet og erhvervsministeriet, da

lovgivning berører såvel skattelov som skibsregisterlovgivningen, hvor sidstnævnte hører under erhvervsministeriet.

Lovforslaget, der skal tilrette skattelovgivningen, er allerede fremsat og i skrivende stund under udvalgsbehandling, hvilket vi tidligere har omtalt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Det forventes, at lovforslaget om ændring af skibsregisterloven med DIS-Offshore vil blive fremsat i Folketinget i sensommeren.

Flere politiske partier har i forbindelse med lovforslagene kontaktet Metal Maritime med uddybende spørgsmål til organisationens holdning og konsekvenser af mulige scenarier.

-Vi er i løbende dialog med flere politiske ordfører, siger Ole Philipsen og tilføjer:

-Der er ingen tvivl om, at partierne forbereder sig godt til arbejdet i Folketinget, og at den generelle holdning blandt partierne fortsat er, at de brede aftaler på området er det, der tjener erhvervet som helhed bedst i det lange løb – også de søfarende. hanh

Tjenestemændenes Forsikring hedder nu TJM Forsikring

Tiden er løbet fra vores gamle navn. I dag skal du ikke være tjenestemand for at blive kunde hos os, men blot medlem af en faglig organisation, vi samarbejder med, eller voksent barn af et medlem, som er kunde hos os.

Vi er stolte af vores rødder i fagbevægelsen og vil gerne beholde et bånd til vores historie. Derfor hedder vi nu TJM Forsikring.

Men dine forsikringer, priser og fordele ændrer vi ikke ved. Vi er stadig selskabet med:

- ✓ Attraktive forsikringer til konkurrencedygtige priser
- ✓ Solide rødder i de faglige organisationer
- ✓ Danmarks mest tilfredse forsikringskunder



Sammenhold
betaler sig



Forsikring

**Ring
70 33 28 28**

og hør mere om vores
forsikringer



Søfartsbogen er for mange opslagsværket, når livsforløbet til søs skal opfriskes. 66 årige John Marius Jørgensen har modigt ladet redaktionen kigge med i bøgerne.

Vi håber, der er flere modige, så "Vis mig din Søfartsbog" kan blive til en serie her i bladet.

Kontakt redaktionen på mail cosea@co-sea.dk

Vis mig din SØFARTSBOG

John Marius Jørgensen

Født 1951

1969 - 1971

Koksmath, J. Lauritzen

1972

Uddannet kok

1975 - 1985

Hovmester, Olau Line og DFDS.

Fra 1981 offshore som chef manager i Maersk og senere kok i J.L. Offshore

1985 - 1987

Selvstændig med bodega

1987 - 1995

Hovmester i J. Lauritzen

1995 - 2002

I land som buschauffør

2002 - 2008

Hovmester i A.P. Møller

2012

Skibsførereksamen

2013 - 2016

Styrmand i DFDS og A2Sea

Afvist på Kogtved Søfartsskole: -Du er for lille

John Marius Jørgensen havde som dreng kun én plan i hovedet. Han ville ud at sejle og være styrmand. Som 15-årig stillede han til optagelsesprøve på J. Lauritzens Kogtved Søfartsskole, og her mødte han den første forhindring. Styrmandsdrømmene kunne han godt pakke sammen. Med et talehandicap i form af

stammen var det umuligt. For det andet, så blev han målt og vejlet - og fundet for let. Med kun 158 cm i højden og en kropsbygning til den splejsede side, lød beskeden, at han måtte gå hjem og blive noget større. Så kunne han få elevplads i rederiet som kok. Navigator blev han dog senere, men der skulle gå 42 år, inden han som 60-årig dimitterede med skibsførereksamen fra Marstal Navigationsskole i 2012.



1967

Søfartsbogen er udstedt i 1967, hvor John Marius Jørgensen var til optagelsesprøve hos rederiet J. Lauritzen på Kogtved Søfartsskole som styrmands-aspirant. Men splejsen på kun 1,58 meter blev sendt hjem til Tåsinge med den nedslående besked, at styrmand, det kunne han ikke blive, når han stammede. I januar 1969 var han vokset i både højde og drøjde, og han startede på Kogtved på kokkelinjen. Uddannelsesaftalen med J. Lauritzen var i hus.

Da han et halvt år senere, i juni, afsluttede grunduddannelsen, påmønstrede han 12. juni 'Nella Dan' i København.

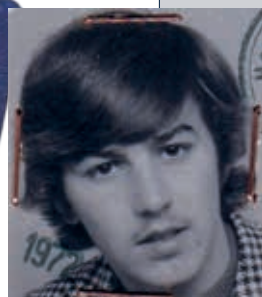
-Jeg var helt oppe og ringe. Jeg havde i årevis sendt længselsfulde blikke mod Lauritzens skibe, når jeg var i København. Polarfart stod for mig som noget helt fantastisk, fortæller han. Det eftertragtede sydpolsstempel kom i passet 30. januar 1971.

1972

En ny søfartsbog er udstedt i 1972. Hårlængden havde han selv taget styringen af efter at være flyttet hjemmefra. Langt hår var absolut ikke populært i hans hjem, hvor faren mente, at langhårede mænd var både dovne og ugidelige.

Samme år afsluttede han kokkeuddannelsen på Aalborg Tekniske Skole. Alle de mundtlige prøver fik han lov at lave skriftligt, så hans stammen ikke skulle stå i vejen.

Efter en enkelt udmønstring på 'Thala Dan' ventede Søværnet.





I juni 2012 var skibsførereksamen i hus på Marstal Navigationsskole. John Marius Jørgensen (tv) sammen med dimittend Brian Helmsby, fhv. hovmester i Torm. Begge om-skolet efter fyringsrunder af hovmestre. Foto: Arkiv

1988

To år i land som selvstændig bodegabestyrer i Rudkøbing førte bl.a. til et velvoksent cykelstyrskæg. Det var stadig intakt, da John Marius Jørgensen i 1988 igen søgte til søs og fik ny søfartsbog.

-Jeg savnede kulturen og det at sejle, så jeg ringede til J. Lauritzen igen, fortæller han.

Frem til 1995 blev til en række udmønstre som hovmester - bl.a. på to nybygninger fra Danyard i Frederikshavn. 'Ivar Lauritzen' og 'Jørgen Lauritzen' var begge bygget som højteknologiske køleskibe under "Projekt Skib" til minimal bemanning på kun syv mand.

I marts 1995 blev sølivet igen sat på pause til fordel for et job som buschauffør i Svendborg.



1974

Billedet er lånt fra nyudstedt pas i 1974 for at illustrere, at selvstyringen af hårpragten fortsatte uforstyrret.



Værnepligten var overstået og i maj dette år blev han ansat hos Olau Line med første udmønstring som kok på nybygningen 'Olau Thor', der blev taget ud fra værftet i Kure ved Hiroshima i Japan. Tre måneder senere afmønstrede han i Vlissingen, da rederiet havde solgt skibet i århundredets handel. John Marius Jørgensen fortsatte til Houston og påmønstrede 'Olau Nord'. Det blev til to år i rederiet. -Vi havde holdt en noget animeret fest, og jeg fik fyresedlen, fortæller han.

En telefonopringing til hans gamle rederi, J. Lauritzen, sikrede ny hyre - først som kok på 'Roman Reefer', inden han blev forfremmet til hovmester.

I juli 1978 indledte han et nyt kapitel som hovmester i DFDS på hhv. 'Dana Futura' og 'Somerset' i fast rutefart mellem hans nye hjemby Esbjerg og England et års tid. Hjemmelivet trak, og han fik hyre som fisker. Efter godt et års tid ringede telefonen. J. Lauritzen manglede en hovmester til offshore-forretningen. Præsenteret for hyrestørrelsen takkede han pænt nej.

-En halv time senere ringede de igen med besked om, at hyren altså var skattefri, refererer han. Det blev indledningen til fem år på riggen 'Dan Duke' som kok og samarbejde med chef manager, kokke og bagere fra Elfenbenskysten.

-De var forrygende dygtige, siger han.

2002

Billedet er lånt fra endnu et nyt pas fra 2002, hvor tilværelsen til søs igen trak efter syv år som buschauffør.

-Jeg ringede til A.P. Møller og spurgte, om de manglede en kok eller hovmester. De svarede, at jeg kunne sende en ansøgning og mente godt, jeg kunne løfte en gryde, selv om jeg advarede dem om, at jeg altså var over 50, smiler han.

-Det var en mærkelig fornemmelse første gang at gå op ad gangvejen på et Mærsk-blåt skib. Inderst inde opfattede jeg mig jo som JL-mand, erindrer han. Men han blev hurtigt rigtig glad for både jobbet og kulturen i rederiet. I 2008 blev alle hovmestre i rederiet imidlertid opsagt

Daværende Dansk Sø-RestaurationsForening fik forhandlet et tilbud om omskoling til navigatør på plads med rederi og Søfartsstyrelse for de opsagte hovmestre. Det blev en kamp med bøgerne, erkender John Marius Jørgensen. Men han kom i mål, først med sætteskippereksamen i Skagen og i en alder af 60 år afsluttede han sommeren 2012 skibsføreruddannelsen i Marstal. Herefter sejlede han som styrmand først i DFDS og siden i A2Sea. Han erkender, at han aldrig rigtig fandt sig hjemme på broen, og efter eget ønske ommønstrede han til kok hos A2Sea, hvorfra han som 65-årig gik på pension i efteråret 2016.



ANMELDELSE

"Søsiden" hos Fyns Amts Avis

For godt til at være sandt. Men ikke desto mindre så er "Søsiden" hos Fyns Amts Avis både sand og mere end god - målt på en skala, hvor betegnelsen "mere end god" vel at mærke er topkarakter.

Anmeldelser er der jo tradition for at knytte an til nye produktioner og udgivelser, men undertegnede har i ren og skær begejstring over de søsikre artikler, der vedholdende strømmer ud fra det sydfynske, tilladt mig at sætte lidt "anmelder-lys" på "Søsiderne".

Det overordnede først. Anerkendelse til Fyns Amts Avis for både kvalificeret, kyndigt og med indsigt fortsat at levne det maritime stof anseelig plads i avisen - både den trykte udgave og den gratis version på internettet.

Søsiden - et befriende vandhul

Til daglig er det en prøvelse at være udsat for gængse mediers lemfældige omgang med skibsfart. Der er åbenlyse problemer på en række redaktioner, så snart emnet lugter bare lidt af saltvand, skibsskrog og begrebet tons. Ja, det halter såmænd ofte med det skinbarligt banale som f.eks. at skelne et containerskib fra et tankskib.

I det, der ligner en uendelig ørken, er Fyns Amts Avis et befriende vandhul.

Fast hver uge får læserne to sider, fyldt med skarpt skåret og velskrevet maritimt stof - ikke nødvendigvis begrænset

til den fynske geografi, idet læserne tages med på reportager, oplevelser og maritime opture langt fra hjemmet.

Uge efter uge bestyrer journalist Søren Stidsholt Nielsen de maritime superdyk, drevet af lysten til stofområdet.

Ja, for sådan set er han gået på pension for halvandet år siden, fortæller han.

-Men på opfordring fra daværende chefredaktør Troels Mylenberg, er aftalen, at jeg hver uge leverer to sider til "Søsiden", stof til søndagens "KoØje" og hvad der ellers dukker op til evt. video-dækning, forklarer Søren Stidsholt Nielsen, der i alt har 42 år bag sig på avisen, heraf de 25 som redaktionschef.

-Det er en fornøjelse for mig at lave stoffet, og jeg får rigtig meget respons fra læserne, fortæller han.

Her fra anmelderhjørnet er håbet, at det varer længe endnu, inden Søren Stidsholt Nielsen sådan rigtigt går på pension. Inden da må Fyns Amts Avis i gang med at sikre generationsskiftet.



Abonnenter på Fyns Amts Avis forkæles hver uge med maritimt stof i topkvalitet. Gratisternerne kan dog også være med, da et udsnit af artikler, billeder, noter og sågar videoklip lægges ud på avisens hjemmeside med fri adgang.

Find det hele på www.fyens.dk - vælg så menupunktet "Sydfyn" og dernæst "Søsiden".

SENIORKLUBBEN for efterlønnere og pensionister



Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

For yderligere information kontakt formanden.

- Forårsfrokost
- Efterårs ålegilde

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

FØDSELSDAGE OG JUBILÆER - hvor er de blevet af?

NYT OM NAVNE

- ændret
pga. nye
dataregler

Nye og skærpede data-regler træder i kraft

25. maj. Reglerne skal i højere grad beskytte borgernes data. Personfølsomme oplysninger som f.eks. fødselsdage og jubilæer kan kun bringes i et fagforeningsblad med medlemmets accept.

Fra og med dette blad er proceduren for "Nyt om navne" ændret for at leve op til de skærpede data-regler. Det betyder, at fødselsdage og jubilæer ikke mere bringes automatisk på baggrund af oplysningerne i medlemsregisteret som hidtil. Men vi bringer fortsat gerne mærkedage - nu skal du blot selv indsende oplysningerne til redaktionen.

Mærkedag i bladet - hvem, hvornår og hvordan

Vil du gerne have din runde fødselsdag eller jubilæum med i bladet, skal du sende os en besked, helst i god tid. Vi bringer mærkedage for medlemmer fra alle CO-Søfarts medlemsorganistaioner: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Dansk Serviceforbund, Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel.

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. juni - 30. september

Sidste frist for indlevering af besked for mærkedage til næste blad er: Fredag 1. juni

Oplys gerne i beskeden et telefonnummer, hvor vi kan træffe dig for evt. yderligere oplysninger.

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

Med venlig hilsen
redaktionen

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage

FØDSELSDAG

65 år

14. marts

Skipper Steen Winkel, Strynøfærgen



Vi mindes

Johannes Pedersen

f. 17. juli 1918

er afdøet ved døden 2. februar 2018



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

De lokale interesser træder i baggrunden til fordel for det mere overordnede og nationale, når Korsør i august inviterer til maritime kulturdage. Den traditionsrige lokale event udvides til at blive et maritimt folkemøde for hele landet og Det Blå Danmark.



Korsør kalder til maritimt folkemøde



Gennem 15 år har Korsør sidst i august med stigende held arrangeret maritime kulturdage. Den lokale havnefest med åbent hus på Flådestation Korsør, sejlskibe i havnen og masser af festivitets sidst i august trækker folk i alle aldre til havn og kaj i byen ud mod Storebælt. Sidste år var besøgstallet om lørdagen alene på Flådestationen på 8.500. Dertil kommer alle de "uregistrerede" på havnearealerne.

-Nu vil vi gerne løfte det en tand videre. Det er jo en oplagt ramme for det maritime at profilere både erhverv og uddannelsesmuligheder i, siger Gert Møller, der til daglig er forstander på Korsør Produktionshøjskole og parallelt er aktiv i gruppen af arrangører bag Maritime Kulturdage.

Tanken er, at eventen med aktører lige fra politik over organisationer og erhverv til uddannelsesinstituti-

oner er oplagt til at sætte aktuelle emner på dagsordenen til debat i.

-Vi vil gerne skabe et maritimt folkemøde, hvor erhvervet mødes, hvor beslutningstagere får input og hvor interesserede kan komme helt tæt på den verden, som i det daglige er så vigtig for Danmark, uddyber Gert Møller og tilføjer:

-I det maritime ser vi en masse initiativer, som lidt stikker i hver sin retning, selv om vi nok alle gerne vil det samme. Alle er vi interesserede i, at der skabes udvikling og job. Og fra virksomhederne er alle interesserede i, at der uddannes og rekrutteres til det maritime, uanset om det er til

job på land eller til søs.

Med tilsagn indtil

videre fra Søfartsstyrelsen,

Danske Rederier, flere virksomheder og maritime uddannelsesinstitutioner, en række politikere og fagforeninger - herunder Metal Maritime, er Gert Møller optimistisk mht. folkemøde-planerne, som er planlagt til lørdag 25. august. ●



Fotos fra www.maritimekulturdage.dk