

Fagbladet CO-Søfart

med ønsket om
GLÆDELIG JUL &
GODT NYTÅR



Bornholmslinjen:
'Hammershus'
er underbemandet

> 4

Fra færgejob til lærling:
-Det er da
bare helt perfekt

> 12 - 13

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

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 22. februar
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

'Maersk Hamborg' ledsages ind til Bremer-
hafnen af 'Svitzer Marken' i det fjerne og
'Svitzer Ran'. Foto: Jørgen Klindt Andersen

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

'Hammershus' er underbemandet	4
Faglige sager og noter	5 - 7
Status overenskomster	6
Siden sidst:	
Nyt fra faglig afdeling	8 - 10



Fra færgejob til lærling: -Det er da bare helt perfekt	12 - 13
ITF-kongres 2018	14 - 16
Metal Maritime i Esbjerg Lufthavn	18 - 19
Vis mig din søfartsbog	20 - 21
Slut efter 38 år med skibsliste	24

Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

Kontoret holder lukket: Fra 21. december kl. 12.00 til og med 1. januar 2019

Janni Wester-Andersen	7/12 - 4/1
Corlis Hansen	2/1 - 4/1
Mohni Bambara	2/1 - 4/1
Kirsten Østergaard	2/1 - 4/1
Susanne Holmbald	16/1 - 1/2
Christian H. Petersen	11/2 - 15/2

Selvkontrol virker ikke - tilfør Søfartsstyrelsen midler og mandat

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Leder

Den 29. september oplyser Sirius Shipping, at de flager deres skibe fra DIS tilbage til svensk flag.

Den adm. direktør Jonas Backman oplyser i pressen med patos, at ” Vi er et svensk rederi med svensk management og svensk ejerskab. Og målet har altid været at bringe flåden tilbage. Da vi havde taget beslutningen, gik det stærkt.”

Man kan næsten se det blå/gule svenske flag blafre for vinden og høre ”Du gamla, du fria” i baggrunden.

Sandheden er dog en ganske anden. Sirius Shipping flyttede alene deres skibe til Danmark i 2010 for at kunne få billigere og bedre forhold at drive skibe under, så man kunne tjene endnu flere penge. Det var der intet odiøst ved.

Sirius Shippings hykleri

Der hvor filmen/fortællingen knækker for Sirius Shipping er, at fraflytningen fra DIS tilbage til svensk flag tydeligvis alene skyldes, at rederiet ikke mere kan få lov til at gøre, som det passer dem i Danmark, men skal følge de samme regler, som andre rederier her i landet.

Rederiet blev i foråret idømt en bøde på 1,5 mio. kr. for overtrædelse af udlændingelovgivningen. Retssagen, der er anket af rederiet, startede i 2014 og det oprindelige bødeforlæg lød på 6,2 mio. kr.

At rederiets hykleri er gennemført kan tydeligt læses ud af det dansk registrerede selskabs regnskaber siden da. År efter år noterer ledelsen i regnskabet, at moderselskabet i Sverige ikke vil bidrage med kapital til dækning af en bøde.

Rederier, som opfører sig på samme vis som Sirius Shipping og alene vil have fordele uden at ville levere arbejdspladser eller overholde danske love, har vi ingen brug for under dansk flag.

Derfor skal der heller ikke herfra lyde nogen beklagelse over, at Sirius flytter tilbage til Dönsö i Sverige. Det sker bare alt for sent.

DIS-registret under pres

DIS-registret er under voldsomme udfordringer i disse år. Åbningen af registret, hvor kravet om primær drift fra Danmark er reduceret kraftigt, øger risikoen for at mindre seriøse rederier/bemandingsselskaber etablerer sig i Danmark af rene profithensyn. Derfor kan disse rederier, på samme vis som Sirius Shipping, udfordre de forståelser og aftaler, som i dag til en vis grad regulerer DIS.

Når aftaler ikke overholdes, så nedsætter det tilliden mellem erhvervets parter og medfører udhuling af aftalegrundlaget for DIS. De rederier, som overholder aftalerne, vil spørge sig selv, hvorfor skal vi gøre det, når den og den ikke gør det og der sker dem ikke noget.

Det er derfor vigtigt, at erhvervets parter hele tiden passer på de indgåede aftaler og overholder dem.

Staten må stramme op

Men det er også vigtigt, at staten lever op til sine forpligtelser og opgiver den noget lallende tilgang til problemerne, som den demonstrerer i dag.

Systemet bygger alene på tillid fra statens side. Men at tro, at alle overholder love og regler i verdens mest globaliserede erhverv, det er gennemført naivt.

Des mere man åbner for og ønsker at tiltrække udenlandske rederier, des mere må man også kontrollere, at de

overholder love og regler. Det er jo overholdelsen af disse regler, som er begrundelse for, at man (naivt) fastholder, at flere rederier giver flere penge i samfundet via beskæftigelse, skatter og øget aktivitet. Der er rigeligt antal sager pt. hvor manglende opfyldelse af statens tilsyns- og kontrolpligt har kostet milliarder.

Det må været et absolut krav, at staten tager sit ansvar alvorligt, nemlig udfører kontrol med overholdelse af anløbsgrænserne. Det er en falliterklæring for en retsstat, at man er afhængig af, at det er fagbevægelser (ITF) som skal efterforske og anmelde tydelige lovbrud, fordi den ansvarshavende myndighed intet foretager sig.

På samme vis er det uacceptabelt, af et rederi kan operere i Danmark i årevis uden at tilsynsmyndigheden, Søfartsstyrelsen, overhovedet opdager, at der ikke sker reel rederidrift fra Danmark, som krævet af loven.

Søfartsstyrelsen skal kontrollere

Hvis Danmark og det danske register skal være en succes, må der være ens regler for alle, og ingen skal kunne snyde på vægten. Hvis man kan det, og chancen for at blive opdaget er næsten lig nul, så udhuler man registret og starter vejen mod bunden og junk-status som bekvemlighedsregister.

Derfor må det være et fælles krav fra erhvervets parter, at Søfartsstyrelsen får mandat/hjemmel til at foretage løbende og grundig kontrol af både anløbs- og etableringskravene. At det så betyder, at staten må tilføre styrelsen nogle flere midler for at kunne leve op til dette, er en billig pris for at kunne opretholde et kvalitetsregister og tiltrække seriøse udenlandske rederier på lige vilkår. Vi har absolut ikke brug for flere rederier som Sirius Shipping.



Bemandingsfastsættelsen på Bornholmslinjens 'Hammershus' er helt ved siden af. Metal Maritime har ligesom 3F Sømændene anket den til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Foto: Søren Lund Hviid

'Hammershus' er underbemandet

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent i Metal Maritime

Vi har fra Metal Maritime anket bemandingsfastsættelsen af Bornholmslinjens nye skib "Hammershus" til Ankenævnet for Søfartsforhold. Skibet er bemandingsfastsat med 2 befarene skibsassistenter samt 1 ubefaren skibsassistent. Alle skibsassistenter er vagtplanlagt med 14 timer dagligt (nattevagten dog 12 timer).

Da rederiets argumenter for bemandingsfastsættelsen bla. er, at der er automatfortøjning i Køge og Rønne, at den daglige arbejdstid er planlagt til 12 timer i døgnet for skibsassistenter, at maskinpersonalet brandrunderer om natten, er det disse argumenter vi har stillet skarpt ind på. Det viser sig at automatfortøjningen ikke benyttes/ikke virker, at brandrunderingerne udelukkende udføres af skibsassistenterne døgnet rundt, at hviletiderne overskrides pga. forsinkelser mv.

Rederiet har dog opmandet med yderligere 1 befaren skibsassistent, men

det ændrer ikke på mængden af arbejdstimerne. Vores anke er nemlig baseret på tiden fra ibrugtagelsen af færgen 1. september til ultimo oktober 2018, hvor der hele tiden har været bemandet med 3 befarene og 1 ubefaren, altså en yderligere end fastsat i bemandingsfastsættelsen.

Sagsbehandlingstid 11 måneder

Når overholdelse af sikkerheds- og hviletidsregler ikke kan lade sig gøre med en ekstra befaren om bord, forekommer det endnu mere absurd at forestille sig, at skibet kan være forsvarligt bemandet med 2 befarene og 1 ubefaren, som angivet i bemandingsfastsættelsen.

3F Sømændene har også anket bemandingsfastsættelsen. Desværre er sagsbehandlingstiden i Ankenævnet for tiden meget lang. Ankenævnet har meddelt, at de "tilstræber en gennemsnitlig sagsbehandlingstid for denne type sager på 11 måneder".

Bornholmslinjen
nye TR-valgte
side 7

flere faglige sager
side 10

Bornholmslinjen

Alt er nyt - mange beder om løntjek

Det vælter ind med løntjek i forbindelse med Molslinjens overtagelse af besejlingen af Bornholm med Bornholmslinjen. Der er rigtig mange nye lokalaftaler, som skal forstås og indøves både hos medlemmer samt rederiet. Samtidigt skal mange gamle aftaler slettes fra hukommelsen. Det giver mange spørgsmål og anledning til mange fortolkninger. Vi arbejder os stille og roligt ned gennem bunkerne.

køj

Manglende tillæg udbetalt i Scandlines

Et medlem ansat i Scandlines, har fået tilbagebetalt et ikke uvæsentligt beløb for manglende betaling af svendebrevstillæg i en længere årrække. Sagen er nævnt i sidste nummer af fagbladet, hvor vi afventede, at rederiet fik sagen gennemgået. Vi skal opfordre vores medlemmer til at kontrollere, at de får både svendebrevstillæg samt faglært tillæg, hvis de er ansat i et færgerederi på Metal Maritimes overenskomst. **køj**

Særlig opsparring udbetalt mangelfuldt

Et medlem ansat i Svendborg Bugser, rettede henvendelse her til Metal Maritime for kontrol af lønsedler. Ved gennemgangen konstaterede vi, at medlemmet ikke havde fået udbetalt særlig opsparring med 2 pct. men kun med 1 pct. Det resterende beløb er efter henvendelse til rederiet blevet udbetalt. **køj**

Sundhedsbevis - afslag er anket

Et medlem, ansat som ubefaren skibsassistent har fået afslag på fornyelse af sit sundhedsbevis. Årsagen skal ikke nævnes her, men budskabet er, at man altid har mulighed for at anke en sådan afgørelse. Vi hjælper gerne til med anken, som kan være noget kompliceret at håndtere selv. Sagen er nu indklaget hos Ankenævnet for Søfartsforhold og vi afventer sagens udfald. **køj**



Metal Maritimes UDDANNELSESFOND

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

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

Søg

**Metal Maritimes Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til Metal Maritime.

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
METAL MARITIME
MEDLEMMER**

Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis



STATUS OVERENSKOMSTER

Navigatører i Danske Rederier

Efter et udsædvanlig langt forløb er flere navigatøraftaler nu på plads. Det er generelt kommet som en overraskelse for rederierne, at hovedoverenskomsten mellem Danske Rederier og Metal Maritime var gældende, og at der dermed var forhandlingskrav og krav om aftale for at forandringer kan gennemføres.

Mærsk Supply Service

Rederiet havde fra starten mange ønsker til ændringer på de vilkår, som er og har været normalen i Mærsk Supply Service.

På MSS ønskelister var bl.a.:

- Nedsættelse af feriepenge fra 3,5 pct. til 1 pct.
- Ens udeperioder i hele MSS (8 uger)
- Garanteret hjemmeperiode nedsat til 0,6 pr. ude dag.
- Afskaffelse af havelåge til havelåge optjening

Royal Arctic Line

Også RAL har haft mange ønsker til fornyelsen. Det har bl.a. været:

- Lavere hyre på bygdeskibe
- Ændring af optjening på rejsedage
- Afskaffelse af straffefridøgn ved overskridelse af udeperiode
- Længere udeperioder

Torm

Også her havde rederiet adskillige ønsker til forandring af navigatørens ansættelsesvilkår.

Det omfattede mange af de samme ting som i ovenstående rederier, men efter et konstruktivt forløb, hvor talsmanden deltog aktivt, er der opnået enighed om

Metal

Maritime afviste disse krav og har stået fast på at dette ikke er acceptabelt.

Kravene er nu bortfaldet og der er enighed om en fælles hyreregulering for alle på 2 pct. fra 1. april 2017 og igen en regulering på 4 pct. fra 1. november 2018.

I 2019 vil der ske en regulering via individuel forhandling.

Der er nu enighed om at forsætte som hidtil og med en selvstændig hyretabel. Hyren for navigatører bliver reguleret med 1,5 pct. den 1. april 2017, 2,5 pct. pr. 1. april 2018 og igen 2,5 pct. pr. 1. april 2019.

at forsætte som på de i Torm kendte vilkår.

Også her med en selvstændig hyretabel. Hyren for navigatører bliver reguleret med 1,5 pct. den 1. april 2017, 2,5 pct. pr. 1. april 2018 og igen 2,5 pct. pr. 1. april 2019.



Metal Maritimes

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

Scandlines

Lokalprotokollater mellem Metal Maritime og Scandlines, for skibsassistentter og skibsmekaniker, er færdigforhandlede 28. september og lagt på hjemmesiden. Der er sket en gennemgribende redigering af teksterne men ikke de store ændringer i hidtidig praksis. kj

Bornholmslinjen

DIS- og DAS-overenskomsterne for catering er endeligt færdigbearbejdet og er lagt på hjemmesiden. ji



Mere OK-nyt

Maskinister - hovedoverenskomst med Rederiforeningen af 2010

Molslinjen - fællesoverenskomst for reparatører og elektrikere

- læs "Nyt fra faglig afdeling" side 8-10

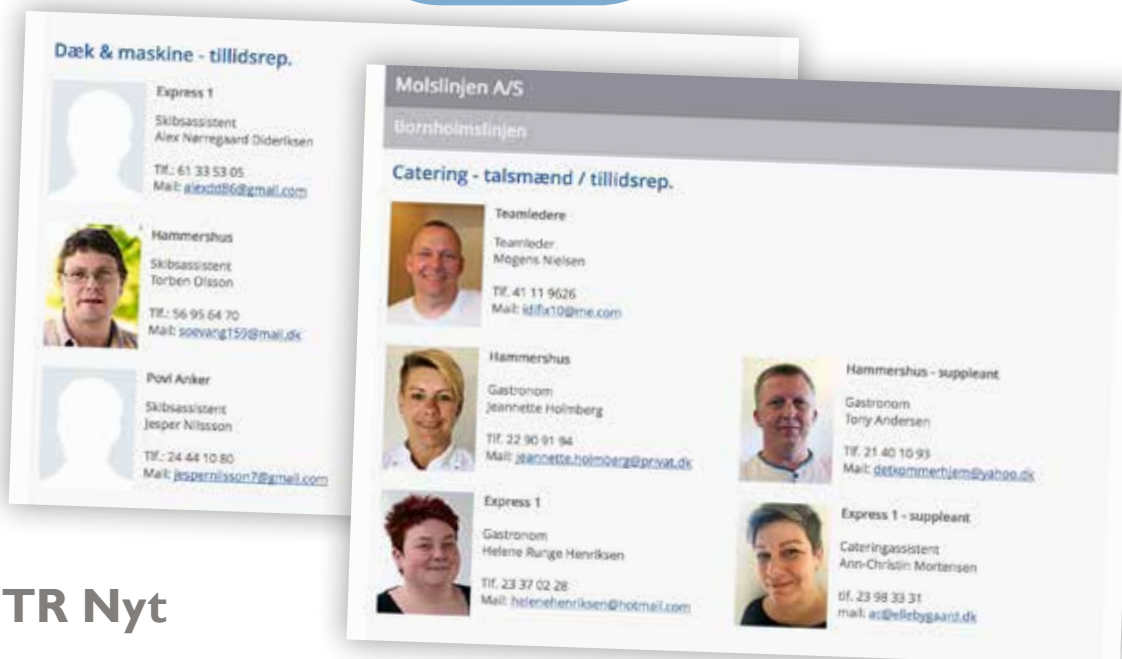
Der udestår stadig forhandling med enkelte rederier, mens andre ikke har noget ønske om at ændre i de ansættelsesvilkår, som er fastsat i hovedoverenskomsten og dens kutyme aftale. op

Faglige sager

& noter

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.

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



TR Nyt

Bornholmslinjen

Siden Molslinjen 1. september overtog færgebetjeningen af Bornholm med Bornholmslinjen, har Metal Maritime blandt medlemmerne om bord på færgerne afholdt valg til tillidsrepræsentanter og talsmænd. I alt er nu otte TR'ere valgt på Bornholmslinjen. Blandt de valgte er fire genvalg af tillidsrepræsentanter fra nu lukkede BornholmerFærgen, mens de øvrige fire er nyvalg. På 'Ekspres I' er Helene Runge Henriksen valgt til TR for ca-

tering og Ann-Christin Mortensen er valgt til suppleant og for skibsassistenterne på 'Ekspres I' er Alex N. Dideriksen valgt som TR. På 'Hammershus' er Jeannette Holmberg valgt til TR for cateringpersonalet og hun får Tony Andersen som suppleant, mens Torben Olsson er valgt som TR for skibsassistenterne. På 'Povl Anker' er Jesper Nilsson valgt til talsmand for skibsassistenterne. Teamlederne har valgt Mogens Nielsen til deres repræsentant.

DFDS

I DFDS er William Knudsen valgt som suppleant for skibsassistenterne på 'Crown Seaways'. Valget til samme post på 'Pearl Seaways' er i skrivende stund endnu ikke afsluttet. Det samme gælder valget til talspersoner for floor managere og business ledere i DFDS. Metal Maritime ønsker alle valgte tillykke med valgene, og vi ser frem til et konstruktivt samarbejde.

cp



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.

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Efter at have måttet anvende min GPS for at finde frem til kontoret i Rødovre, er en travl rejseperiode overstået. Nu må der så tages fat på alle de ting, som man ikke har kunnet ordne via Skype, telefon eller mail. De øvrige i faglig afdeling har gjort et kæmpe arbejde med at holde skansen, mens vi andre har været "ude og more os", som de kalder det.

Kompetencefonden

Vi er nu nået dertil, at vi er begyndt at opkræve, så det varer ikke længe, inden medlemmer ansat på overenskomster under ordningen, kan begynde at ansøge Kompetencefonden om midler. Sådan som vi forstår det, er rederierne også godt tilfredse med, at der sker noget i sagen, og at de ikke blot skal hensætte betalingerne i deres årsregnskaber. Præcis information om, hvad fonden støtter og hvordan den enkelte kan søge er under udarbejdelse. Retningslinjer og informationsmateriale vil være klar til det næste blad, der udkommer sidst i februar i det nye år.

Vi afventer PFA-undersøgelse

Som det sikkert er gået op for jer, har PFA og andre danske pensionselskaber udvidet deres eksponering med kapitalfonde, da man i jagten på afkast, har måttet se aktiemarkedet som meget lidt profitabelt.

I den forbindelse har flere, og herunder PFA, valgt at samarbejde med kapitalfonden/investeringsbanken Macquarie fra Australien, om at opkøbe TDC. Siden har det så vist sig, at Macquarie og andre finansielle institutioner er involveret i den internationale skattesag, hvor man har hjulpet spekulanter med at trække 410 mia. kr. ud af europæiske statskasser i mindst 12 lande, ved at medvirke til at foranstalte forkerte indberetninger af udbytteskat på aktier.

Den danske stat vurderes at være snydt for 12.5 milliarder i udbytteskat.

PFA sendte en generel mail ud til deres samarbejdspartnere - herunder CO-Søfart - med oplysning om, at PFA vil afvente reaktionen fra Macquarie, og derefter vurdere det fremtidige samarbejde.

Vi henvendte os til PFA og gjorde opmærksom på, at vores medlemmers afkast ikke skal stamme fra snyd med danske skatte kroner, og at vi forventede, at PFA udviste meget større afstandtagen fra både Macquarie og forretningsmetoderne, hvis vi skulle forsætte sam-

arbejdet med dem om medlemmernes pension.

Fra direktionen fik vi lovning på, at PFA ville foretage en grundig undersøgelse, og at de klart tog afstand fra denne helt uacceptable virksomhedsadfærd, og at et samarbejde med Macquarie ikke skulle ske i fremtiden.

Det Norske Sømandsforbund

Som det tidligere er fremgået af medlemsbladet og hjemmesiden, har vi støttet kraftigt op om kampen mod udvidelsen af det Norske Internationale Register - NIS. Vi har haft folk oppe til demonstrationer og deltaget i møder med DFDS, Nordisk Råd og politikeren Magnus Heunicke (S) (som vi skylder en stor tak, for både at have sat sig ind i problemstillingen, og sammen med hans norske kollega, at have skrevet et statement i dagspressen), ligesom vi har skrevet protestbrev til den norske regering.

> fortsætter næste side

FriFagbevægelse

John Ibsen besøger Norsk Sømandsforbunds landsmøde
Foto: The Register Daily

Også danske sjøfolk græsser over tanken på norsk utflagging

Det danske søfartsforbundet frykter norsk utflagging like mye som sine norske kolleger, fordi de danske rederiene kan komme til å følge etter.

HELGE HENNING BRØKELUND helge@noria.no
Publisert på CO-Søfart i 11.11.2018 kl. 11:02

— Hvis Norge tillater utflagging og Color Line benytter seg av dette, får det selvsagt konsekvenser for danske sjøfolk. Da vil jo både Fjord Line og DFDS gjøre det samme. Og det ender med at vi bytter ut danske sjøfolk med

Ledige jobber i arbeiderbevegelsen

CO-Søfarts deltagelse i årsmødet hos Norsk Sømandsforbund udmøntede sig blandt andet i en artikel om danske søfarendes syn på den norske regerings NIS-planer. John Ibsen advarede mod starten af "race to the bottom".

Screendump fra frifagbevægelse.no

ITF-udtalelse om norsk regerings NIS-udvidelse

- 1 Notes with great concern that the Norwegian Government's recent proposal to allow registration of passenger ferries in the Norwegian NIS ship's register, and the negative consequences this will have for the Norwegian ferry sector in form of job losses for national seafarers, unfair competition and social dumping.
- 2 Notes also that the recent proposal will most probably have a domino effect on the entire Nordic ferry sector, including the Baltic Sea and the North Sea, with severe social consequences for thousands of seafarers and their families.
- 3 Notes further that no in-depth analysis of the consequences of the above proposal has been made by the Norwegian Government.
- 4 Further notes that the Norwegian Prime Minister in the Parliament on 10 October 2018 claims that no seafarers will lose their jobs, because the catering personnel on board are not seafarers; this is in breach with MLC which are ratified by Norway.
- 5 Urges the Norwegian Government to withdraw the above proposal and instead engage in a meaningful dialogue with the Norwegian maritime social partners on the way forward for the Norwegian ferry sector.



Fra CO-Søfart og Metal Maritime fremsatte formand Ole Philipsen forslaget til ITF-udtalelse om NIS-udvidelsen. Forslaget blev vedtaget med akklamation på ITF-kongressen. Foto: Tri Nguyen Dinh

**læs mere om
ITF-kongressen
side 14 - 16**

> fortsat fra forrige side

På baggrund af vores historisk gode samarbejde og den støtte vi har ydet, blev vi inviteret til Norsk Sømandsforbunds kongres i Bergen, hvor undertegnede deltog.

Da de fylder meget i internationalt arbejde, gør utroligt meget på krydstogtområdet for at forbedre de søfarendes vilkår og sidder på mange tunge poster i ITF (det hjælper nok også, at deres tidligere formand sidder som chef på Seafarers Section i ITF i London), var det en strålende lejlighed til at styrke samarbejdet, og ikke mindst tale lidt om, hvordan vi skulle forholde os, til de forslag, som skulle behandles på

ITF-kongressen i Singapore i oktober (se omtalen side 14-16).

Generelt i ITF er der meget modsatrettede interesser mellem os i Europa og laboursupplying lande i Asien, og dette kommer stort set op til hver kongres, hvor man med forskellige forslag forsøger at varetage egne interesser. Derfor er det vigtigt, at vi holder sammen i Norden.

Faktisk havde nordmændene fremsat et forslag om netop samarbejdet i ITF, og hvordan man sikrede både gode forhold, og at overenskomsterne blev beholdt af os selv på bekvemmelighedsflags skibe.

I parentes til ITF-kongressen bad de CO-Søfart om at fremsætte et ønske om en støtteerklæring fra ITF mod NIS-udvidelsen, da de ikke rigtigt følte,

at de selv kunne komme med forslaget. På formødet i Singapore i Nordisk Transportarbejder Forbund stemte alle de fagforeninger, der deltog, for at støtte forslaget. Hvorfor vores formand måtte på talerstolen foran de ca. 2400 deltagere, og fremsætte "vores" forslag på engelsk. Det blev heldigvis vedtaget med akklamation, og vores norske venner, var meget tilfredse.

Så rejser vi bare videre!

Efter opholdet i Singapore og ITF-kongressen, drog undertegnede videre til Perth i Australien, hvor Mærsk Supply Service skulle forhandle overenskomst med de australske officersorganisationer.

> fortsætter side 10

Siden sidst ...

> fortsat fra side 9

Vi har en ret til at deltage i sådanne forhandlinger, hvis de omfatter skibe under DIS, hvilket de har et par stykker af på den Australske sokkel. Normalt deltager vi i forhandlingerne for at hæve lønnen på de udenlandske overenskomster til et acceptabelt, internationalt niveau, men da de søfarende får væsentligt mere i Australien, var det primære formål at fortælle dem om det danske arbejdsskadesystem og den danske sømandslov, som jo finder anvendelse på DIS-skibe.

Som gammel forhandler var det meget lærerigt at opleve, hvordan klimaet mellem fagforeningerne og arbejdsgiverne mildest talt var åben kamp, hvor ingen stoler på hinanden og retorikken bliver meget indædt. Her må vi konstatere, at vores samarbejde i Danmark er noget mere konstruktivt.

På trods af, at parterne havde forhandlet i 18 måneder, syntes de meget langt fra hinanden, da vi danskere forlod forhandlingerne.

Efterfølgende modtog vi meget ros fra officersorganisationerne for vores oplysninger om de danske regler, og de kunne oplyse os om, at forhandlingerne fortsatte ugen efter. Egentlig havde de forud for vores deltagelse brugt rigtig meget tid på at forhindre vores deltagelse, da de troede, at vi ønskede at blive en del af deres overenskomst, så der var visse pædagogiske udfordringer på vores formøde.

Maskinistoverenskomsten i RF2010

Som beskrevet på den interne del af hjemmesiden har vi brugt tid i en arbejdsgruppe på at skrive overenskomsterne for specialskibe og bugsér sammen i hovedoverenskomsten.

Efter lang tid mødtes vi, og blev på baggrund af vores tidligere møder, ret hurtige enige om en fælles tekst, som gerne skulle være skrevet i et mere nutidigt dansk. Da vi nåede dertil, og vi havde afsat tiden i alles kalendere, gik mødet pludselig over i en egentlig forhandling, og vi gik derfor derfra med



I Australien var skepsissen fra officersorganisationerne stor overfor Metal Maritimes deltagelse i forhandlingerne med Maersk Supply Service. Skepsissen blev dog overvundet. Foto: John Ibsen

en aftale om hyrestigninger og indførelse af en pensionsgivende hyre.

Der er i forhold til nogle af overenskomsterne væsentlige forbedringer af vilkårene, og det er aftalt, at vi snarest muligt (i overenskomstperioden), kan overgå til en 1:1 ordning.

På baggrund af enigheden kan vi nu tage hul på forhandlingerne med Esvagt.

Molslinjen, Bornholmslinjen og fremtiden for Færgen

Vi har afsluttet fællesoverenskomsten med Metal Maritime/Dansk El-Forbund og Molslinjen for reparatører og elektrikere, og det er aftalt, at ansatte på Bornholmslinjen i disse stillinger kommer med under overenskomsten. Der udestår nu teksten, da beregninger af DIS/DAS hyre er lavet.

Molslinjens ønske om køb af Færgen medførte, at vi klagede til Monopoltilsynet, da vi vurderer, at det ved fremtidige udbud, vil blive yderst

vanskeligt for et andet rederi at komme ind med et fornuftigt scenarie. Det er ikke af uvenlighed mod Molslinjen, men udspringer af en frygt for et egentligt monopol, som ikke gavner hverken de søfarende eller passagerer. Det lader dog til, at Monopoltilsynet har godkendt opkøbet i skrivende stund.

Bornholmslinjen har fyldt rigtig meget i faglig afdeling, og mange medlemmer henvender sig dagligt med klager eller spørgsmål. Vi har konstateret en del problemstillinger i forhold til overenskomsten for både catering og skibsassistenter, og arbejder nu sammen med vores TR-folk på at samle en liste sammen, så vi kan tage en alvorlig snak med rederiet.

Umiddelbart tyder det på, at rederiet har svært ved at sejle på DIS/DAS i forhold til skibsassistenterne, hvor det er to forskellige overenskomster, og at man nogle gange i forhold til catering har opfattelsen af, at man bruger kendt stof fra Molslinjens overenskomst med 3F. Men det må vi jo se at få løst. Så det tyder ikke på, at faglig afdeling skal kede sig i nærmeste fremtid. ●



Foto: Færgen

CO-Søfart klagede desværre forgæves til Monopoltilsynet over Molslinjens planer om opkøb af Færgen. Et monopol gavner hverken passagerer eller søfarende, mener CO-Søfart. Fra 1. januar er AlsFærgen, LangelandsFærgen, SamsøFærgen og FanøFærgen alle en del af Molslinjen.

Faglig konsulent fratruddt - valgte **iværksætteriet**

Stillingen har været slået op med ansøgningsfrist
1. november

Faglig konsulent og navigatør Jesper S. Holmgren fratruddte 15. september. Hans afløser forventes ansat indenfor kort tid.



Navigatør Jesper S. Holmgren valgte efter to år som faglig konsulent hos CO-Søfart og Metal Maritime at hellige sig iværksætteriet på fuld tid i sin virksomhed C-Log. Foto: Privat

Når dette blad udkommer, er CO-Søfart og Metal Maritime i gang med ansættelsen af en faglig konsulent. Vedkommende skal træde ind i den tomme plads, som navigatør og faglig konsulent Jesper Sveegaard Holmgren efterlod, da han fratruddte 15. september.

Stillingen har været slået op i diverse maritime medier, på Jobindex og på egen hjemmeside med sidste ansøgningsfrist 1. november. De primære arbejdsområder for den nye faglige konsulent er officersgruppens ansættelsesforhold – herunder navigatører, hvor medlemskaren i Metal Maritime fortsat vokser. Videre skal vedkommende varetage skibs- og skolebesøg, løse faglige sager for medlemmerne samt udarbejde høringssvar. For blot nu at nævne et par af de mange forskellige opgaver, der hører til posten som faglig konsulent i en travl organisation, der er involveret på alle niveauer såvel fagligt som politisk.

Organisationen ser frem til at kunne tage imod kontorets nye medarbejder, når ansættelsesforløbet er endeligt i mål.

Jesper Sveegaard Holmgren valgte efter svære overvejelser at prioritere sin tilværelse som iværksætter, som han under ansættelsen hos CO-Søfart og Metal Maritime har varetaget på deltid. Han etablerede i august sidste år iværksættervirksomheden C-Log, der med støtte fra Den Maritime Fond arbejder på en digital løsning til administration af certifikater og sejltilid for den søfarende. På sigt er målet et digitalt crew-management system. Ni medarbejdere er ansatte i C-Log, hvor han er Head of Sales.

-Harve døgnnet bare haft 48 timer. Jeg havde jo allerhelst fortsat også som faglig konsulent, men nu er C-Log så langt, at jeg må træffe det svære valg. Det har slet ikke været nemt at skulle fravælge det faglige arbejde, sagde Jesper S. Holmgren ved fratruddelsen, som blev omtalt på CO-Søfarts hjemmeside først i september.

-Jeg har været super glad for at arbejde i CO-Søfart og med Metal Maritimes navigatør-område blandt andet, sagde han videre og tilføjede, at han var glad for at CO-Søfart havde været imødekommende med at give ham mulighed for at fratruddes med kort varsel.

Hos CO-Søfart beklager formand Ole Philipsen hans beslutning.

-Vi er rigtig kede af, at Jesper forlader os efter i to år at have ydet en markant indsats på først og fremmest navigatør-området, siger formand Ole Philipsen, CO-Søfart og fortsætter:

-Men vi har stor respekt for, at han vover springet og satser fuld tid på sin nystartede virksomhed. Det kræver mere end almindeligt gå-på-mod, hvilket Jesper til fulde besidder. Det har vi og medlemmerne i først og fremmest Metal Maritime haft glæde af i de to år, han har været her.

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



Per Jørgensen har i 27 år sejlet på færgerne til og fra Bornholm, senest som catering-assistent på BornholmerFærgen. I en alder af 49 har han indledt et nyt kapitel i sit liv som industrioperatørlærling.

-Jeg hoppede og dansede, da JENSEN Denmark dagen efter jobsamtalen ringede og tilbød mig en lærlingeplads. Jeg var bare en glad mand, smiler Per Jørgensen.

Det er han stadig nu 4 måneder senere, hvor lærlingetilværelsen er prøvet af i både produktionshallerne og på teknisk skole.

-Det er det bedste, jeg nogensinde har gjort. Ja, det er faktisk helt perfekt, tilføjer han. Ordet "Perfekt" bruger han med glimt i øjet som et ordspil, hvor ordets første stavelse udtales som hans eget fornavn, Per.

Da han søgte jobbet, havde han kun én bekymring.

Om han med sine 49 år ville være for gammel efter JENSEN Denmark målestok.

-Er jeg for gammel? Vil virksomheden investere i sådan én som mig? Det ringede jeg og spurgte dem om, fortæller han og tilføjer: -Du søger bare, sagde de.

Ansøgningen blev afleveret i juni, i juli var han til samtale og med underskriften på lærlingekontrakten dagen efter, var første kapitel i hans nye tilværelse indledt.

Lang proces med mange tanker

Det var ikke nogen pludselig indskydelse, der gjorde, at han efter 27 år på færgerne til og fra Bornholm, senest som cateringassistent, satte nye mål i tilværelsen.

-Det har været en lang proces, der sådan set begyndte den dag for nu



Fra færgejob til lærling:

-Det er da bare helt

20. august tog fhv. cateringassistent hos BornholmerFærgen, Per Jørgensen, hul på et nyt kapitel. Det var hans første dag som industrioperatørelv hos JENSEN Denmark A/S i Rønne. Lærlingetilværelsen er ikke nogen tilfældighed. Tvært imod. Forud var gået måneders overvejelser, opsparring og planlægning efter det stod klart, at Færgen havde tabt licitationen af besejlingen af Bornholm.

snart tre år siden, hvor det stod klart, at Molslinjen skulle overtage sejladsen, refererer han.

-Overtagelsen skulle på det tidspunkt først ske godt to år senere. Den uvished og usikkerhed, som fulgte efter, satte sit præg på alt for alle ansatte, fortsætter han. Som tillidsmand fik han rigeligt at se til. Spørgsmålene var mange. Svarene var der ingen af. Mentalt blev presset større og større.

-Jeg begyndte at spare op – mere end jeg ellers gør – for at være sikker på, at jeg økonomisk ville kunne klare mig uanset hvad. Jeg er eneforsørger, har hus og har dermed forpligtelser, der skal passes. Men jeg ville være sikker på, at jeg også økonomisk var stillet, så jeg selv kunne bestemme, fortæller han.

> fortsætter næste side



perfekt

Afslørende stresskursus

Sidste år var han som tillidsmand på Dansk Metals stressvejlederkursus på Metalskolen.

-Det er det bedste kursus, jeg overhovedet har deltaget i. Selve kursets indhold var effektivt, brugbart og på alle måder konstruktivt. Men ved et tilfælde blev jeg ved nogle øvelser makker med en tillidsmand fra Fyn fra en helt anden branche. Det makkerskab blev helt afgørende for mig, fortæller han.

En af kursets øvelser gik ud på, at de på skift skulle stille hinanden nogle forudbestemte spørgsmål.

-Hvordan er din situation lige nu, spurgte han mig. Og jeg begyndte jo at forklare om, at vi på BornholmerFærgen ikke kendte fremtiden osv. Jeg snakkede løs, om at vi stod i uvished, at vi var pressede, at vi ikke kunne få svar osv., refererer Per Jørgensen.

”

Jeg gik ud af 10. klasse og har aldrig fået en uddannelse. Så jeg begyndte at overveje, om det ikke skulle være nu.

Per Jørgensen, 49-årig industrioperatørelv

Fhv. cateringassistent og tillidsrepræsentant hos BornholmerFærgen

Makkeren kiggede på ham og sagde: ”Du siger hele tiden ”vi”. Hvad med dig?”

-Ja, hvad med mig. Det kunne jeg jo ikke svare på. Det gik op for mig, at jeg som tillidsmand tænkte i os som team og ikke på, hvad jeg selv ville, fortæller han.

Uden uddannelse

Han har arbejdet, siden han som 13-årig første gang gik ned på havnen for at høre, om der var nogle fisk, der skulle renses.

-Jeg gik ud af 10. klasse og har aldrig fået en uddannelse. Så jeg begyndte at overveje, om det ikke skulle være nu. Færgebetjeningen er i licitation hvert tiende år, og om ti år, så kunne jeg stå i den samme situation, hvis jeg blev. Om ti år, så ville jeg være tæt på 60 og så ville det bare være for sent at skifte spor. Mange tanker kørte rundt, fortæller han.

I foråret var han som tillidsmand i Metal Maritime på CO-Søfarts årlige seminar i maj. Som tidligere år var uddannelsesinstitutioner og kursusudbydere til stede og seminardeltagerne kunne surfe rundt og få mere viden om tilbuddene i de enkelte stande.

-Her fik jeg afklaret mine muligheder med min uddannelsesbaggrund. Og det var her, jeg blev sporet ind på industrioperatøruddannelsen. Den tager to år her hos JENSEN Denmark, og det passer mig godt. Samtidig giver den mulighed for mange forskellige jobs i produktionsvirksomheder, uddyber han.

Vel hjemme efter seminaret, blev fritiden brugt på internettet og afsøgning

af mulighederne. Og en dag dukkede JENSEN Denmarks lærlingeopslag op. Virksomheden, der er en del af JENSEN-GROUP, udvikler, sælger og producerer automatiserede anlæg og maskiner til industrielle vaskerier over hele verden og er verdensførende i branchen.

En helt ny verden

-Alt er nyt for mig. Skruer og skiver og dimser, jeg aldrig før har set – alle med forskellige og specielle navne som f.eks en ”Konrad”. Jeg har måttet spørge om tusind ting, og det har krævet overvinde. I rigtig mange år, har jeg været den, som vidste meget. Nu må jeg spørge og spørge, bemærker han.

Montagehallerne har forskellige samlestationer, hvor dele eller elementer til de enkelte maskiner samles.

-Som lærling skifter man mellem samlestationerne, og prøver dermed også mange forskellige ting. Jeg har bare været mentalt træt efter en arbejdsdag, hvor der er så meget nyt og mange informationer, der skal huskes. Men det er en positiv træthed. Selv når jeg er træt, så kan jeg bare mærke en enorm lettelse indeni, erkender han.

-Jeg har gjort det helt rigtige. Også selv om jeg som lærling har en del mindre i løn, end da jeg sejlede. Men jeg klarer mig fint endda, siger han og tilføjer:

-Og jeg har fået en masse nye, gode kollegaer og skolekammerater. Ja, det er sådan set bare helt ”Perfekt”.



ITF Kongres 2018

14.-20. okt. i Singapore



Foto: ITF

CO-Søfart og Metal Maritime deltog i oktober i ITF-kongressen, der i alt havde 2.400 deltagere. Delegationen fra CO-Søfart bestod af formand Ole Philipsen, sekretariatschef John Ibsen, faglig sekretær Christian H. Petersen samt Metal Maritimes bestyrelsesmedlem Kurt Kjemtrup Carlsen, der også er TR for skibsassistenterne på 'Crown Seaways'.

Af **Christian H. Petersen**, faglig sekretær i Metal Maritime

Det internationale transportarbejderforbund, ITF, består af en lang række medlemsorganisationer, som sammen organiserer omkring 20 mio. transportarbejdere verden over inden for områder som luftfart, jernbane, havnearbejdere, fiskeri, vejtransport og naturligvis søfart.

Af denne grund var der også mange forskellige punkter på dagsordenen for årets kongres, som blev afholdt i oktober i Singapore. Blandt de relevante punkter for ITF generelt og specifikt for søfarten kan nævnes:

Generelt

I alt 37 forskellige motions eller beslutningsforslag blev behandlet i løbet af den ugelange kongres. Ud over forslag som primært vedrørte de enkelte områdesektioner var der også mere generelle og heriblandt ganske forskellige typer af forslag under behandling.

- Det blev besluttet, at der skal være flere poster til kvinder og unge i ITF
- Der skal sættes ind for at få organiseret flere transportarbejdere særligt korttidsansatte, afløsere, midlertidigt ansatte mv.
- Man vil fremme respekten og mulighederne for LGBTQI personer på arbejdsmarkedet
- Man vil støtte fagforeningerne i Palæstina
- Der var enighed om at protestere mod en arbejdsmarkedsreform i Brasilien
- Herudover blev ledelsen i ITF genvalgt, heriblandt præsident Paddy Crumlin og generalsekretær Steve Cotton. Formanden for Seafarers' Section, Dave Heindel, blev ligeledes genvalgt
- Kongresperioden blev udvidet fra 4 til 5 år, så næste kongres vil blive afholdt i 2023

> fortsætter næste side



Foto: CO-Søfart



CO-Søfart og Metal Maritimes deltagere i ITF-kongressen. Fra venstre formand Ole Philipsen, sekretariatschef John Ibsen, Kurt Kjemtrup Carlsen, der er tillidsrepræsentant og bestyrelsesmedlem i Metal Maritime, og yderst til højre faglig sekretær Christian H. Petersen.
Foto: CO-Søfart

Søfart

Som søfartsorganisation deltog CO-Søfart særligt i møderne i Seafarers' Section, hvor den på side 9 omtalte resolution mod udvidelsen af NIS blev vedtaget. Herudover vedtog Seafarers' Section blandt andet følgende:

- Krav om indførelse af globalt visum for søfarende, som skal gøre det nemmere for søfarende at få landgang i de lande man besøger med sit skib
- Bedre beskyttelse af søfarendes og særligt unge søfarendes rettigheder
- Tage skridt mod at erklære Middelhavet "Sea of Convenience"

- Et af de store emner på kongressen var desuden den øgede automatisering af arbejdsmarkedet. På Seafarers' Section havde man inviteret eksperter fra World Maritime University i Malmö til at holde et oplæg om perspektiverne omkring automatisering inden for søfarten. Et af budskaberne var, at det bliver svært at kæmpe imod automatiseringen og at man i stedet bør satse på samarbejde om vilkårene og forbedre uddannelsesmulighederne for de berørte medarbejdere. Er man i stand til dette, så var en af konklusionerne faktisk, at der sandsynligvis vil opstå et større antal nye jobmuligheder, end antallet af jobs som forsvinder, som følge af automatisering.

se også
ITF's advarsel
til Norge
side 9



-Overvældende hvor stor ITF er

For Kurt Kjemtrup Carlsen, TR og bestyrelsesmedlem i Metal Maritime, blev den ugelange ITF-kongres i Singa- pore en både spændende, overvældende og trættende oplevelse.

-Al kommunikation foregår via tolk til engelsk, så det var virkelig med at koncentrere sig, fortæller han efter hjemkomsten.

-Det var det hele værd at være med. Jeg har fået utrolig meget ud af det, synes jeg. Det var overvældende at opleve, hvor stor ITF er i andre lande, hvor arbejdstagerne virkelig har store problemer. Ting, vi herhjemme tager som givet enten via lovgivning eller overenskomster, det kæmper man for at opnå bare en brøkdel af andre steder. Det har jeg nok ikke tænkt så meget over før, må jeg indrømme. Men rigtig mange ting er virkelig blevet sat i perspektiv, uddyber han.

-Mens der i salen er rigtig meget snak, så er det jo i de små grupperinger tingene reelt sker. Derfor er både netværk og kontakter helt afgørende, når vi som dansk organisation også skal have indflydelse, fortæller han om sine erfaringer.

Diskussionerne i Norge om den norske regerings planer om at ændre norsk internationalt skibsregister, så færger kan indflages og dermed erstatte norsk arbejdskraft med billige søfarende fra tredjelande, fyldte en del for den danske delegation på kongressen.

-Som ansat i DFDS er problemstillingen jo højaktuel. Hvad sker der, hvis Norge åbner for en sand glidebane? Derfor var det bekræftende at opleve den opbakning, som hele Seafarers' Section gav til modstanden mod Norges planer, siger han.

Kongressen gav ham foruden en række kontakter også et overblik over, hvem



der er hvem i de internationale sammenhænge.

-Heldigvis blev der også tid til lidt sightseeing, ler han.

Et udpluk af hans indtryk fra sightseeing-turen rundt i Singapores imponerende udbud af udsigtssteder og turistmagneter er samlet herunder.



BRUG DIT LO PLUS KORT OG FÅ RABATTER OG GODE TILBUD



LAVESTE HVIDEVAREPRISER



Få 5 % Lø Plus rabat på det store udvalg af hvidevarer og yderligere 20 % på køb nr. 2.

punkt1

Læs mere på loplus.dk/punkt1

13 % PÅ BLOMSTER OG TILBEHØR



Overrask en du holder af med blomster fra Euroflorist.



Læs mere på loplus.dk/euroflorist

SOMMERHUSUDLEJNING MED RABAT



Få 10 % på leje af sommerhuse i hele Danmark hos dansommer.

dansommer

Læs mere på loplus.dk/dansommer

KØB GAVEKORT MED RABAT



Få rabat på gavekort til 100-vis af butikker og webshops.

send en tanke.dk
Gaver via mobilen

Læs mere på loplus.dk/sendentanke

10 % RABAT PÅ ALT I BAHNE



Et bredt udvalg af mærker inden for design, boliginteriør samt mode til kvinder.

bahne
VELKOMMEN HJEM

Læs mere på loplus.dk/bahne

SPORT 24 – HOLDER MED DIG!



SPORT24 har Danmarks største udvalg af sportsudstyr og sportstøj.

SPORT 24

Læs mere på loplus.dk/sport24

TJEK LOPLUS.DK FØR DU HANDLER





Stewardesse Lesley Anne Crawford kiggede forbi Metal Maritime i Esbjerg Lufthavn og fik hjælp til at komme videre med et par faglige spørgsmål.

Metal Maritime fortsætter populær rejseaktivitet

Rejsesekretær Barno Jensen har også i efteråret været på en række medsejladser og skibsbesøg. I oktober var han med "mobilkontoret" på fem-dages ophold i Esbjerg Lufthavn, hvor offshore-ansatte medlemmer var hyppige gæster ved bordet i afgangshallen. Medsejladser, skibs- og skolebesøg samt tilstedeværelse i Esbjerg Lufthavn fortsætter i 2019.



Stewardesse Aase Clausen benyttede sig af muligheden for at få hjælp ved Metal Maritime, der først i oktober var i Esbjerg Lufthavn.

-Må jeg lige spørge om noget? Stewardesse Aase Clausen var først i oktober på vej ud på sin sidste tørn ombord på jackup'en 'Resilient', der stod for oplægning.

Hun var sammen med kollegaen Lesley Anne Crawford mødt i god tid i Esbjerg Lufthavn. Da hun så, at Metal Maritime var der, kunne hun jo ligeså godt udnytte ventetiden effektivt.

Tilstedeværelsen i lufthavnen er den nemmeste genvej for rejsesekretær

Barno Jensen til at møde så mange offshore ansatte medlemmer som muligt på kortest mulige tid. En helikoptertur rundt til rigge og platforme ville være det idelle. Men logistik, planlægning og effektivering ville være mere end almindeligt omfattende.

Aase Clausen var ligesom 13 øvrige kolleger ansat af Aramark blevet opsagt, som følge af 'Resilient's oplægning efter endt tre-årig kontrakt sidst i oktober.

-Nu overvejer jeg jo så, om jeg ikke

skal gå på efterløn, fortalte hun og fortsatte:

-Jeg har taget min tørn. Først som stewardesse i mange år på Bagenkop-Kiel og senere 17-18 år offshore. Nu må en ung gerne overtage min plads. Jeg kan mærke sliddet, og det er faktisk hårdt arbejde.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Ved Barno Jensens hjælp fik Aase Clausen vejledning i, hvordan hun via sin A-kasse kunne få svar på spørgsmålene.

Lyt ikke til "kabysrygter"**- spørg din fagforening**

Stewardesse Lesley Anne Crawford stod i samme situation. Var opsagt og overvejede efterlønnen.

-Ombord er der én, der har fortalt mig, at det kan jeg ikke. Hvordan finder jeg ud af det, lød hendes spørgsmål.

Også hun blev vejledt videre til A-kassen. Og rejsesekretær Barno Jensens råd var, at de aldrig skulle løbe an på "kabysrygter", som han kalder mange af de udlægninger af reglerne, som han møder.

Kontakt din fagforening, når du har spørgsmål. Det betaler sig bedst.

Det kan ét af de opsagte medlemmer på 'Resilient' skrive under på. Vedkom-

mende kontaktede faglig afdeling i Metal Maritime for at tjekke, om nu opsigelsesvarslet på én måned var korrekt. Det var det ikke. I dette medlems tilfælde var det tre måneder.

Rejsesekretær Barno Jensen løser på sine medsejladser og skibsbesøg ikke faglige sager, men vejleder medlemmerne om, hvem de skal kontakte i de enkelte situationer.

Den tætte dialog mellem medlemmer og Metal Maritime via rejsesekretæren sikrer omvendt, at fagforeningen altid har fingeren på pulsen med dagligdagen og arbejdslivet ude om bord.

Gennem efteråret har flere skibe hos DFDS og Fjord Line haft besøg ad to omgange. En medsejlad hos Esvagt er programsat til først i december, og i skrivende stund er de sidste aftaler om medsejlad og skibsbesøg hos Bornholmslinjen i november eller december ved at falde på plads.

CO/SEA**SEMINAR****2019****24. - 26. april**

På grund af ombygning på Metalskolen i maj afholdes seminar næste år i april.

Sæt allerede nu
i kalenderen



Er pensions- værtatforstå?

Alt er svært, hvis man ikke ved noget om det, og det gælder i den grad også for pension.

For at gøre pension lidt lettere at gå til, har vi opfundet Pensionstallet. På baggrund af dine oplysninger, indikerer det, hvor stærk din opsparing er - det er da nemt.

Tjek dit Pensionstal på mitpfa.dk

PFA

Mere til dig

Hvad med din søfartsbog?

Har du mod på at deltage i artikelsekserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig. Kontakt redaktionen på mail cosea@co-sea.dk

Vis mig din SØFARTSBOG

Hans Sønderborg

Født 1944

1962 - 1966

Messelærling og koksmath, J. Lauritzen

1966 - 1972

Kok, J. Lauritzen

1972 - 1974

Hovmester, J. Lauritzen

1974 - 1988

Hovmester, rederiet Ove Skou

1988 - 1990

Kok/Hovmester, Mercandia

1990 - 1995

Kok/Hovmester, J. Lauritzen

1995 - 2007

Kok/Hovmester, A.P. Møller

Skulle bare lige ud en enkelt tur: -Det blev til 45 år

Tilfældigheder har formet 74-årige Hans Sønderborgs tilværelse, der blev til 45 år til søs. Som 17-årig efter afsluttet realeksamen gik han som arbejdsdreng på et

møbelværksted i barndomsbyen Vinderup. Han vidste intet om søfart. Men han vidste, at Vinderup skulle han ikke blive i. Horisonterne var for snævre. Da

han tilfældigt traf en sømand og hørte nogle gevaldige sømandshistorier, tænkte han, at det måtte han da prøve. Bare en enkelt tur. Det blev til en hel del mere.

Kulturen til søs slog dybe rødder i hans liv. Han har i dag som pensionist fortsat kontakt med både miljøet og gamle kollegaer som aktiv i foreningen Lauritzen Veteranerne. Og stewardessen, han mødte i 1966, fejrede han guldbryllup med sidste år.

1962

Med forældrenes underskrift var søfartsbogen i hus. Jagten på en hyre var gået ind, og han havde skrevet til flere rederier, om de kunne bruge en ung mand som ham. Rederiet J. Lauritzen var efter en måneds tid i røret. Messelærling på 'Nella Dan' med Grønland, Australien og Antarktis på scheduleden og påmønstring dagen efter i Aalborg, lød tilbuddet. Hans Sønderborg takkede ja. Hans mor var ikke begejstret - men hun havde jo selv skrevet under på, at han måtte erhverve en søfartsbog.

-Det var nu ikke hverken Grønland, Australien eller Antarktis, der bekymrede hende. Det var, om jeg mon også kunne finde ud af at skifte tog i Langaa på turen til Aalborg, smiler Hans Sønderborg.

Fra første dag om bord følte han sig hjemme. Der var ganske vist meget nyt at lære og forholde sig til. Men kulturen, jargon og en dagligdag med strukturerede opgaver passede ham perfekt. Livet om bord var på alle måder meget langt fra Vinderup, og dermed var det nøjagtig, hvad han ubevidst havde søgt.

-Helt tilfældigt ramte jeg det rette skib med den rette besætning på det rette tidspunkt, fortæller han. Mødet med en afløserhovmester blev f.eks. til et livslangt venskab.

På vej ud ad døren derhjemme havde også rederiet Ove Skou ringet med tilbud om hyre. Der skulle dog gå 12 år i J. Lauritzen, inden han kom til Ove Skou.

Efter godt otte måneder, og retur i Aalborg ommønstrede han til koksmath - altså kokkelev - også på 'Nella Dan'.

-Jeg ville gerne være hovmester. Set med mine øjne den gang, var det et fedt job. Han lavede jo næsten ingenting, ler Hans Sønderborg. Den opfattelse ændrede sig en hel del med årene. Samlet blev det til 20 måneder på 'Nella Dan', inden han første gang var hjemme igen. Skiftende Lauritzenskibe fylder søfartsbogen. Kokkeskolen blev klaret, og udmønstringer som kok fulgte, inden han i august 1972 udmønstrede første gang som hovmester på 'Ritva Dan'. En udmønstring på lige knap et år. Efter endnu en udmønstring var tiden dog inde til luftforandring. J. Lauritzen gik væk fra princippet om, at hovmestere var restauratører, og det huede ikke Hans Sønderborg. Rederiet Ove Skou blev hans nye arbejdsgiver og 'Kirsten Skou' blev påmønstreret i november 1974 i Kingston.





'Nella Dan' blev helt tilfældigt det rette skib med den rette besætning på det rette tidspunkt, da Hans Sønderborg udmønstrede for første gang i september 1962. Det, der skulle have været en engangsoplevelse blev til en livslang karriere til søs.

1977

Billedet er fra Hans Sønderborgs nye pas. Tilværelsen i rederiet Ove Skou som hovmester passede ham perfekt.

-Skou var jo lidt stedet, hvor de halvskøre skæbner samledes. Når der kom en ny mand, så lød spørgsmålet altid: Hvad er der gået galt, siden du er i Skou? bemærker han.

Frem til sidst i 70'erne gik det godt i rederiet. Så strammede det til. Langsomt men sikkert. Skibe blev lagt op. Rederiet holdt fanen højt, men om bord stod tingenes tilstand klar for besætningerne i starten af 80'erne.

**1986**

Hans Sønderborgs første søfartsbog blev fuld. En ny - nu i moderne blå udgave - blev taget i brug, og portrætbilledet var med hippe briller i tidens stil. Hovmesterjobbet hos Ove Skou var ikke mere glørværdigt. Stemningen i rederiet havde sikker kurs mod bunden. Dansk søfart var generelt under pres, og politisk blev der arbejdet på højtryk for at finde en vej. Det blev senere til DIS - Dansk Internationalt Skibsregister. Men DIS-respiratoren kunne ikke redde Ove Skou.

-Vi lå jo og sejlede halvtomme rundt. Enhver kunne se, det ikke var godt, erindrer Hans Sønderborg. Mismodet bredte sig. Fyringsrunde på fyringsrunde fulgte. Hans sidste skib blev 'Ove Skou', der kom under Singaporeflag, da han afmønstrede i 1988.

I årene forud var søfarende fra Ove Skou i en lind strøm sivet over til søfartens, "frække dreng" - Mercandia. Hans Sønderborg fulgte efter. Og meget sigende var den første han mødte om bord på 'Mercandian Senator' en fhv. kaptajn fra Ove Skou, "Banan Børge".

-Men jeg genkendte med det samme stemningen af opløsning. Og jeg vidste, at jeg ikke én gang til skulle være sidste mand, fortæller han.

J. Lauritzen var på det tidspunkt i gang med det statsstøttede udviklingsprojekt, Projekt Skib, hvor der var krav om dansk besætning som følge af statsmidlerne. Via en god kontakt, lykkedes det Hans Sønderborg igen at få hyre i J. Lauritzen i 1990.

**1994**

Retur i J. Lauritzen syntes Hans Sønderborg dog ikke, at han helt genkendte ånden. Han var fast i projektskibet 'Knud Lauritzen' fra nybygning. Og han følte sig med statens krav om dansk besætning på nogenlunde sikker grund.

-Besætningskravet rakte dog ikke længere end 5 år. På femårs-dagen blev folk om bord udskiftet med udlændinge. Det var i mine øjne en svine-streg af dimensioner, siger han med indignation i stemmen.

50 år og uden arbejde. Situationen fandt han kritisk. Så kritisk, at han endog gik så vidt som til at søge hyre hos A.P. Møller - rederiet, som han ellers som mange gamle J.L-folk havde betragtet som det værste af alt. Fordommen var, at rederiet bestemte alt, hovmesteren var uden ret til at bestille og ensretningen var total fra top til bund.

Med alle parader oppe påmønstrede han containerskibet 'Mette Mærsk'.

-Rejsen til skibet var i selskab med kaptajnen og maskinchefen. Og tænk, de snakkede jo som alle andre, smiler han.

**2002**

Den sidste søfartsbog blev taget i brug. Den gamle var på de sidste sider fyldt med den ene udmønstring i A.P. Møller efter den anden.

-Alle mine fordomme var gjort til skamme. Det viste sig jo hurtigt, at jeg som ansat hovmester tjente mere med tillæg osv., end jeg havde gjort på Lauritzens projektskib. Og så var der ordnede forhold i A.P. Møller, understreger han.

Mæt af at sejle, sagde han op og gik på efterløn som 62-årig i 2007.

-Ser jeg tilbage, skulle jeg jo have søgt i A.P. Møller allerede efter Skou. Mercandia og 2. omgang hos Lauritzen kunne jeg godt have været foruden. Men jeg kan jo bare takke min egen stædighed for, at det gik som det gjorde, erkender Hans Sønderborg.



Seniorernes ålegilde

Seniorklubbens årligt tilbagevendende tradition med ålegilde midt i oktober blev også i år en stor succes. 22 deltagere i alt fandt vej til Marineforeningens lokaler på Holmen, hvor stegte ål i metervis blev sat til livs.

Foto: Barno Jensen



ARRANGEMENT



Region Syddanmark

JULEFROKOST

torsdag 6. december kl. 11 - 19

Vi afholder klubbens julefrokost i "Marthastuen" på Børsen i Svendborg.

Kl 11.00 mødes vi i Metal Sydfyns lokaler, Brogade 7-9, og følges ad til Børsen kl 13.00.

Bus fra Fredericia

Der vil blive busafgang fra Fredericia banegård kl. 09.30 fra parkeringspladsen ved spor 10.

Der køres retur til Fredericia omkring kl 19-20.

Klubben betaler alle udgifter i løbet af dagen samt kørsel fra Fredericia og retur.



Klubbens julefrokost afholdes i "Marthastuen" på Børsen i Svendborg.

Tilmelding nødvendig

Tilmelding til Metal Sydfyn på telefon 62 21 10 99 senest mandag den 3. december kl. 12

Bemærk meget kort tilmelding.

Ved tilmelding skal man oplyse, om man ønsker påstigning i Fredericia.

Med venlig hilsen Per Maj

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 - procedure ændret på grund af ny lovgivning

"Nyt om navne" er ændret for at leve op til de skærpede data-regler, der trådte kraft i maj 2018. Det betyder, at fødselsdage og jubilæer ikke mere bringes automatisk på baggrund af oplysningerne i medlemsregisteret som hidtil. 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 medlemsorganisaioner: 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. marts - 30. april 2019

Sidste frist for indlevering af besked for mærkedage til næste blad er:

Fredag 25. januar

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

FØDSELSDAG

75 år

Bo Grønbech

19. februar

80 år

Motormand, Otto Jensen

17. december



Vi mindes

Fritjof Henrik Hansen

f. 1. januar 1928, er afgang ved døden 23. august 2018

Karin Törnell

f. 3. juni 1929, er afgang ved døden 24. august 2018

Claus Trier

f. 10. januar 1952, er afgang ved døden 3. september 2018

Villy Kornum

f. 8. maj 1930, er afgang ved døden 19. september 2018

Ulla Christensen

f. 19. september 1943, er afgang ved døden 20. september 2018

Mariane Helene Kofoed

f. 27. maj 1955, er afgang ved døden 21. september 2018

Henrik Voss Kjærulf

f. 11. juli 1946, er afgang ved døden 28. september 2018

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

Dansk Illustreret Skibsliste 2018, der udkom i december sidste år, blev den sidste. Forlaget har i august i år besluttet ikke at fortsætte udgivelsesrækken, der har været ubrudt i 38 år.

Slut efter 38 år med skibsliste

Efter 38 år og 39 udgivelser i alt, er det slut. Opslagsværket Dansk Illustreret Skibsliste udkommer ikke mere.

Forlaget, Nordiske Medier, opkøbte i 2016 det udgivende forlag Seapress ApS, der stod bag både tidsskriftet Søfart og skibslisten. På baggrund af faldende salg af det digre opslagsværk over danskejede skibe, har Nordiske Medier i august i år besluttet at stoppe produktionen af bogen.

Udgivelsen i december sidste år - med årstalsangivelsen 2018 - blev dermed den sidste.

Den første udkom i december 1979, navngivet med årstallet 1980. Dengang var omslaget hvidt og skibsbillederne indeni var sort/hvide.

Siden 2003 har udgivelsen været lagt i hænderne på redaktør Søren Lund Hviid. Han blev hovedkulds kastet ud i opgaven med at samle de mange skibsdata og billeder, da den hidtidige redaktør kun et par måneder før deadline valgte at fratræde.

Søren Lund Hviid havde helt fra teenageårene en brændende interesse for færger. En hobby, han havde ved siden af sit faste job som socialpædagog på en døgninstitution.

-Jeg blev jo bare kastet ud i det. Det blev et par meget hårde måneder. Indsamling af data foregik jo analogt, ja manuelt kan man vel sige, ved opslag i Lloyds kæmpe store bøger, fortæller han.

Globalt netværk af "shipspottere"

Resultatet af to måneders arbejde i døgn drift blev Dansk Illustreret Skibsliste 2004.

-Det er også den ringeste af dem, jeg har lavet. Det var virkelig bare brand-slukning, og målet var alene at få den på gaden til tiden, fortæller Søren Lund Hviid.

Efter veloverstået redningsindsats blev han fastansat på redaktionen hos Seapress som skribent til bladet Søfart.



I løbet af august gik han hvert år i "skibsliste-hi" og fordybede sig i indsamling af data og billeder til skibslisten.

-Et verdensomspændende netværk af frivillige "shipspottere" har hvert år leveret billeder til bogen. Uden dem kunne det slet ikke lade sig gøre. Jeg har løbende været i kontakt med mellem 60-70 "shipspottere", som har leveret billederne, fortæller han og fortsætter:

- Forbindelsen til hele "shipspotter-verdenen" vil jeg komme til at savne. De er virkelig dedikerede mennesker, der verden rundt er klar på kajen, på flodbredden, i slusen eller på kysten til at tage billeder af de skibe, som jeg efterlyste billeder af. Det har været helt fantastisk, fortæller Søren Lund Hviid.

Målet var hvert år at have 500-700 nye billeder i bogen.

I 2007 blev databasen bag bogens informationer gennemgribende fornyet. Det gav mulighed for udtræk af alskens statistik, som blev en stor fornyelse i Dansk Illustreret Skibsliste, der samtidig voksede i format.

-Bogformen er i dag bare overhalet af opslagsmulighederne på internettet. Det erkender jeg, og det har gennem de senere år været bogens helt store udfordring. Men jeg kan godt være lidt trist over, at vi i Danmark blev de første til at kaste håndklædet i ringen. Skibslisterne i både Sverige, Norge og Finland lever jo i bedste velgående, siger Søren Lund Hviid.

