



Foto konkurrence:

STILL AT SEA

SIDE 16-18



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**STATUS FOR OK-
FORHANDLINGER**

SIDE 6-8

**NAVIGATØR AD
25-ÅRIG OMVEJ**

SIDE 22-23

**GODT TILBUD:
BETALT KOKKE-
UDDANNELSE**

SIDE 24-25

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART
& METAL MARITIME

ILLUSIONEN ER BRUDT

FORHÅBNINGEN om, at de gode takter fra samarbejdet med Danske Rederier i Corona-kaos-løsnings-forløbet fra foråret/sommeren 2020 ville leve videre her i 2021, synes i skrivende stund ude.

At vi før årsskiftet var enige om, at samarbejde virker, det er allerede gået i glemmebogen.

De første møder om den udsatte fornyelse af hovedoverenskomster for officerer har været en dræbende affære. Efter fire møder er vi stort set, hvor vi startede – og det er meget langt fra hinanden. Det vender jeg tilbage til.

Sendrægtigheden går igen i forhandlinger med Danske Rederier om kompensations for medgået tid til Covid-19 test.

INTET LYS FOR ENDEN AF TUNNELEN

Det står desværre heller ikke bedre til med forhandlingerne om, hvordan puljen af de opgjorte straffridøgn fra besætnings-skiftaftalen skal fordeles. Her præsenteres vi for regnestykker, hvor der opfindes nye og ikke aftalte modregningsbegreber, der peger først i én retning og dernæst i en anden retning for at påvise, hvor store huller Corona-tilstandene har efterladt i Excel-regnearkene på rederikontorerne.

Glemte er, hvor store læs søfarende og deres nærmeste bar og bærer i en Covid-19-ramt verden med uvished forbundet med hver eneste udmønstring. Glemte er både den tålmodighed og loyalitet, som langt de fleste søfarende udviser og har udvist, når det gælder. Det er beskæmmende.

Der anes end ikke lys for enden af tunnelen.

"Illusionen er brudt," udbød en skibsfører under landgang en sen natteime, da lukketid var nået på en bambus-bar i junglen i Nigeria og lysstofrørene i loftet blev tændt. Det nådesløse, skarpe lys afslørede de store huller i barstolens røde nappa og et beskidt gulv, tilsat i cigaretskod.

Tildragelserne med Danske Rederier her i årets første to måneder giver samme fornemmelse af, at illusionen er brudt. Det konstruktive og målrettede samarbejde mod at finde løsninger, som prægede forløbet sidste år, er som forduftet.

Det er lidet flatterende for rederne.

HISTORIELØST OG USERIØST

Og når det gælder overenskomstforhandlingerne, er det ydermere historieløst. At DIS i tidernes morgen blev etableret for at sikre job til danske søfarende på danske vilkår, har Danske Rederier slettet fra hukommelsen.

Det står klart efter de første resultatløse forhandlinger om fornyelse af officersoverenskomsterne.

Her er vi bl.a. blevet præsenteret for lønniveauet for de udenlandske søfarende som argument for, hvorfor danske officerer kun bør stige minimalt – eller næsten usynligt – i løn.

Argumentet er jo useriøst. Redernes store argument for DIS er/var jo, at de med DIS

kunne indgå overenskomster på lokale lønniveauer i de søfarendes hjemlande, så der blev råd til at bevare danske søfarende. Vi forhandler for danske søfarende på danske vilkår.

Med redernes udgangspunkt er det vanskeligt at se hvornår, vi kan nå i mål med en ny fornyet aftale.

ALLE ALARMKLOKKER BURDE RINGE

Når vi kigger ud i virkeligheden, så ser vi blandt andet resultaterne af de første undersøgelser af pandemiens påvirkninger af søfarende. Jeg medgiver, at der i runde tal kun har medvirket op mod 1200 søfarende tilsammen. Men selv med statistiske usikkerheder og forsigtige regnemodeller er der god grund til at antage, at resultaterne af besvarelserne ikke er helt ud i det blå. Mere end halvdelen angiver, at de overvejer at kvitte jobbet. Omkring samme andel kan ikke anbefale en maritim karriere.

Det er konklusioner, der burde få alle alarmklokker til at ringe på samtlige rederikontorer og udløse akut indsats for fastholdelse af medarbejderne.

Resultaterne af den virkelighed vil naturligvis først fremgå af Excel-arkene om nogle år. Når det sker, vil rederne uden tvivl være enige i, at illusionen er brudt og fortrylleselsen er ophævet.

CO-SØFART

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

Telefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipsen, formand CO-Søfart,
op@co-sea.dk

Redaktion
Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Casper Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Arco

Oplag
2.670
ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest fredag 21. maj eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer fredag 18. juni og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
No sign off? No problem.
Foto: Carlo Deuxson Santiago



BREDE SMIL OG LETTELSE

Side

22

Turbo-uddannelse:

VIRKELIG EN FED OPLEVELSE

Side

24



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-15.00
10.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
CORONATEST-AFTALER PÅ PLADS MED DFDS OG FJORD LINE	4
CHOKERET REDERI	5
OK2020 STATUS	7
MANGLENDE ANSÆTTelsesbevis OG BORTVISNING	9
EKSTRA FRIDAG VED FORLÆNGET UDMØNSTRING	10
COVID-19 EFFEKT PÅ FÆRGEFORBINDELSER	14
BEVISER KAN FORLÆNGES AF SØFARTSSTYRELSEN	15
STILL AT SEA	16
GLEMT OG FORLADT	19
REKKORDMANGE LEDIGE I MARITIM A-KASSE	20
FRA SØ TIL LANDJOB	26
EKSAMENSPRÆMIER	28
EFTERLYSNING: KOK FORSVANDT FRA MARIANNE TERKOL	30
VI MINDES	31
SEA SHANTIES I NYT VIRALT SNIT	32



Centralorganisationen Søfart

Metal Maritime | FOA Søfart | Dansk El-Forbund | Serviceforbundet |
Centralforeningen for Stampersonel | Metal Vest

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

TEKST: OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME

FOTO: SHUTTERSTOCK



CORONATEST-AFTALER PÅ PLADS MED DFDS OG FJORD LINE

FOLKETINGET vedtog sidst i november en hastelov, så arbejdsgivere kan pålægge ansatte at blive testet for Covid-19.

Vi nåede midt i februar frem til en aftale med DFDS om, hvordan søfarende kompenseres for den forbrugte tid til test. Løsningen er et takstsystem, der opererer med tre trin, alt efter hvor lang tid, den søfarende har brugt på at få gennemført testen forud for påmønstring.

Aftalen er indeholdt i et selvstændigt protokollat og blev nået gennem konstruk-

tive forhandlinger med rederiet. Aftalen er enslydende for Maskinmestrenes Forening, 3F Sømændene og Dansk El-forbund, som Metal Maritime repræsenterede i forhandlingsforløbet.

Efterfølgende er en lignende aftale indgået med Fjord Line.

Protokollaterne for begge indgåede aftaler har vi lagt ud på hjemmesiden på www.co-sea.dk.

Mens forhandlingerne med både DFDS og Fjord Line har været konstruktive og

løsningsorienterede, står forhandlingerne med Danske Rederier i stampe. Mens Danske Rederier gerne gør brug af lovens punkt om at pålægge søfarende Covid-19 test, halter det, når det så kommer til kompensationen. I skrivende stund her primo marts, er der beklageligvis ingen fremgang i forhandlingerne. Som nødløsning kan det ende med, at vi må om ad Arbejdsretten for at få en afklaring.



SEMINAR 2021

27. - 29. SEPTEMBER

**FOR BESTYRELSER OG
TILLIDSREPRÆSENTANTER
SAMT SUPPLEANTER FRA**

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

AFHOLDES PÅ METALSKOLEN I JØRLUNDE - PROGRAM PRÆSENTERES PÅ WWW.CO-SEA.DK 1. JULI

EN FEJL AT SYGE- HYRE STOPPEDE

Et opsagt medlem i DFDS blev sygemeldt i opsigelsesperioden og sygemeldingen strakte sig længere end opsigelsesperioden. Rederiet stoppede hyren ved opsigelsesperiodens udløb.

En søfarende er imidlertid iht. "Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold" berettiget til, at hyren løber i op til 16 uger fra sygemeldingen - også ud over fratrædelsesdagen.

Vi henvendte os på medlemmets vegne til rederiet, som beklagede. DFDS oplyste, at der var tale om en fejl, som kun skyldtes at opsigelsen var kørt 'helt automatisk', og at den derfor var smuttet. Medlemmet havde tidligere været i kontakt med os for at sikre sig, at vedkommende gjorde alt rigtigt i forbindelse med opsigelsen. Derfor kendte vedkommende også reglerne og kunne reagere, da fejlen opstod.

CM

SMUDSTILLÆG PIST VÆK

En diskussion om et smudstillæg har set dagens lys i Molslinjen. Rederiet har udsendt en mail til natskibsassistenterne på Kattegat-ruten som fratager denne gruppe et overenskomstfastsat smudstillæg. Vi er uenige med rederiet i denne beslutning. Da sagen også omhandler skibsassistenter organiseret i 3F Sømændenes Forbund vil sagen blive behandlet sammen med 3F så hurtigt som muligt.

KØJ

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

CHOKERET REDERI

CHRISTANIA SHIPPING SIGER, AT DE VAR
UVIDENDE OM, AT BESÆTNINGSMEDLEMMER PÅ
ET AF DERES SKIBE HAVDE VÆRET 11-13 MÅNEDER
OM BORD UDEN AFLØSNING. KAPTJNENS
BESKED TIL BESÆTNINGEN VAR, AT DE SELV MÅTTE
BETALE REJSEN, HVIS DE VILLE HJEM.

VIA ITF fik de danske fagforbund en henvendelse fra flere søfarende på et skib under DIS tilhørende Christiania Shipping (fhv. Herning Shipping). Iflg. henvendelsen fra de ombordværende, havde de været om bord mellem 11 og 13 måneder.

Skibsføreren om bord skulle have sagt, at eneste mulighed for at komme hjem var, at de selv betalte for rejsen og udgifterne.

INGEN UDSIGT TIL AFLØSNING

Skibet havde lige forladt en centraleuropæisk havn med kurs mod Las Palmas og senere Vestafrika. Der var ringe om ingen mulighed for afmønstring i Vestafrika, og det var vanskeligt at sige, hvornår besætningsskifte igen var muligt.

Vi skrev til Christiania Shipping, som hurtigt reagerede og undersøgte sagen internt.

”Rederiet i Danmark gav udtryk for, at de var chokerede over det, der var foregået, og over at der ikke var arrangeret besætningsskifte for de pågældende i den centraleuropæiske havn.

AFLØSNING I LAS PALMAS

To dage senere modtog vi fly- og rejsedetaljer for tre besætningsmedlemmer, som ville blive afløst i Las Palmas. Senere igen har vi fået bekræftet, at besætningsskiftet også fandt sted.

Det er positivt at rederiet reagerede så hurtigt, men hændelsen er også et tydeligt eksempel på det problematiske i rederiernes udlicitering af crewing-administrationen til udenlandske 'lokale' operatører.

I hvert fald tyder noget på, at crewing-firmaet i det omtalte tilfælde ikke opererede efter samme normer, som Christiania Shipping havde forventet.

REDERIETS ANSVAR - UANSET

At opgaven er udliciteret, ændrer dog ikke på, at det er rederiets ansvar, at tingene gøres efter bogen - og loven. Et dansk flag agter forpligter. Og det lyder som en dårlig undskyldning, at det er ens crewing-samarbejdspartner, der misforstår opgaven og at rederiet selv har de bedste intentioner. Var ønsket om ordentlighed oprigtigt ment, havde rederiet vel kontrolleret, hvordan samarbejdspartnerne løste opgaven på de lokale kontorer ude i verden.



TEGNING: JENS JULIUS

VELKENDTE TONER HOS SKIBSREDERNE

Trods pæne overskud i flere rederier i 2020, blev overenskomstforhandlingerne for officerer indledt med redernes gamle traver - den velkendte jammersang: "Shipowners Blues". Der er ikke en rød reje at gøre godt med og lommerne er tomme, påstår de.



OK-FORHANDLINGERNE BLEV FOR SNART ET ÅR SIDEN AFBRUDT PÅ GRUND AF COVID-19. DE SENESTE PAR MÅNEDER ER FORHANDLINGERNE IGEN KOMMET I GANG VED ENTEN PERSONLIGE MØDER, ONLINE-FORHANDLINGER ELLER VIA MAIL OG TELEFON.

OK-FORHANDLINGER OFFICERER

Efter flere udsættelser på grund af Co-vid-19-pandemien, gik forhandlingerne om fornyelse af hovedoverenskomsterne for officerer med Danske Rederier i gang medio februar. Det første forberedende møde med udveksling af krav og drøftelse af køreplan, havde vi afviklet i januar.

Vi forhandler sammen med Maskinmestrenes Forening, der er i samme situation med udsatte forhandlinger fra foråret sidste år.

Møderne foregår virtuelt, hvilket umiddelbart ikke er nogen god erstatning for fysiske møder, når det gælder overenskomstforhandlinger. Men alternativet, som er udsættelse på ubestemt tid, er værre.

Som det fremgår af Lederen i dette blad, har forhandlingerne indtil her først i marts

været frugtesløse. Parterne står langt fra hinanden, hvilket ikke er unormalt ved forhandlingernes start. Men siden da, har der kun været minimal bevægelse. To skridt frem er ofte endt med tre tilbage, når mødet afsluttede.

Danske Rederier bruger Corona-situationen som argument for lave lønstigninger – og har endda henvist til de netop afsluttede forhandlinger på det offentlige område som eksempel.

Sammen med Maskinmestrenes Forening har vi fastholdt, at det er normallønsumrådets forlig fra 2020, vi forhandler ud fra.

Opdateringer fra møderne lægger vi løbende på "Medlemsside" på hjemmesiden på www.co-sea.dk

OP

OSM/MACRO OFFSHORE

Der er tale om en overenskomst for teknisk personale på den mobile rig i Nordsøen, 'Crossway Eagle'. Her har vores modpart i en del år været det norske rederi OSM, men riggen er pr. 1. januar 2021 overtaget af en anden norsk virksomhed, Macro Offshore.

Da overenskomsten udløb i marts 2020 forhandlede vi i første omgang en aftale på plads med OSM, men pga. Covid-19 fik vi først denne på plads kort tid før Macros overtagelse.

Det viste sig herefter, at både Macro og vores medlemmer på riggen havde ønsker

om visse ændringer – først og fremmest at få den tidligere 3:3 turnus afløst af en 2:3 turnus – så derfor indgik vi med hjælp fra vores tillidsfolk på riggen i forhandlinger om dette. Da begge parter havde interesse i at få en aftale på plads, så lykkedes dette også. Der har været enkelte startproblemer efterfølgende, men det var nok ventet i og med, at der både kom en ny virksomhed og en ny turnus på samme tid. Vi følger nu udviklingen tæt og håber at få tingene løst henad vejen.

CP

OK2020 FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

BROBYGGERI PÅ STORSTRØMMEN

Storstrøm Bridge Joint Venture, SBJV, har i forbindelse med bygningen af den ny Storstrømsbro ansat søfolk til at udføre forskellige opgaver. Som tidligere omtalt blev søfolkene i første omgang ansat på Byggeriets Overenskomst, men sammen med 3F Sømændene krævede vi en søfarts-overenskomst på området. Vi sendte efterfølgende et udkast til en aftale til selskabet og har nu endelig fået svar fra modparten, så i skrivende stund forventer vi snarest af få aftalt et møde med henblik på at få indgået en søfartsaftale på området.

CP

AALBORG HAVN

Lokalaftalen med Aalborg Havn, som nu kalder sig Port of Aalborg Logistics, blev forhandlet på plads i slutningen af 2020. Her foregik forhandlingerne i Aalborg med deltagelse af talsmanden, arbejdsgiverne, undertegnede samt Lederne Søfart, som også er part i aftalen. Denne lokalaftale skiller sig ud fra mange andre af vores overenskomstaftaler, da den omfatter både menige og officerer. Da officerernes overenskomster endnu ikke er på plads, blev vi enige om at forny lokalaftalen med Aalborg Havn med udgangspunkt i resultatet fra de meniges overenskomstfornyelser i 2020.

CP

SÆR-OK FOR MENIGE I GANG

Forhandlinger om særoverenskomster er nu efter flere måneders pause på grund af Covid-19 på vej til at komme i gang. Det gælder f.eks. i DFDS, Royal Arctic Line, Alba Shipping og Maersk Supply Service.

CP



OK20

↓ FORTSAT FRA SIDE 7

OK FOR MENIGE I FJORD LINE

Vi er enige med rederiet i at forny aftalerne for menige på samme vilkår som de menige hovedoverenskomster.

Dette er i princippet som vi plejer at gøre det, men normalt har der også været andre ønsker i spil fra begge parter, som man så har forhandlet om efterfølgende. I lyset af hele Covid-19 situationen med masseopsigelser i rederiet, har der dog denne gang

været enighed om at afstå fra at komme med yderligere ønsker til overenskomsterne. Dermed nøjes vi i denne omgang med at regulere hyrer, tillæg og særlig opsparing, ligesom der også er forbedret mulighed for afholdelse af forældreorlov for fædre.

CP

HYREREGULERINGER I FÆRGEREDERIERNE

I år er vi på forkant med DIS-beregningerne for medlemmer ansat på Færgerederiernes DIS-overenskomster. Det skyldes bl.a., at vi nu har fået en ny skatterevisor. Vi håber derfor at lønningerne vil blive reguleret

med udgangen af marts 2021. I takt med at hyrebilagene færdiggøres bliver de lagt ud på hjemmesidens overenskomstsektion.

KØJ

HYREREGULERINGER I DEME OFFSHORE

Reguleringerne helt tilbage fra 1. marts 2020 er på plads og hyrereguleringerne har fundet sted med udgangen af januar 2021 efter det til os oplyste. De nye hyresatser er udlagt på hjemmesiden under overenskomstsektionen.

KØJ

FØLG MED PÅ HJEMMESIDEN

Medlemmer af Metal Maritime kan følge overenskomstforhandlingerne på CO-Søfarts hjemmeside på www.co-sea.dk. Adgang kræver login på "Medlemsside".



Fagforening til søs

**FOR MENIGE
OG OFFICERER**

eller ring på tlf. 36 36 55 85

**NYT
MEDLEM?**

Få hjælp til
indmeldelse

**SCAN
KODEN**
- udfyld og
klik send



MANGLENDE ANSÆTTELSESBEVIS OG BORTVISNING



ET MEDLEM henvendte sig til os, da han var blevet opsagt - eller måske snarere bortvist - fra sin stilling som pædagog-medhjælper på Den Selvejende Institution Andromeda. Dette skete, efter han havde meldt sig syg efter de retningslinjer, arbejdsgiveren har udstukket.

Arbudsstedet er et opholdssted for samfundsramte unge mennesker. Medlemmet havde været ansat ombord på arbejdsgiverens skib. Da vi bad om at se ansættelsesbeviset samt opsigelsen, havde medlemmet ingen af delene, til trods for at han selv havde rykket arbejdsgiveren flere gange.

Vi bad selvfølgelig arbejdsgiveren om at fremsende dette, men til vores store overraskelse meddelte arbejdsgiveren, at vores medlem kun var ansat som time-

lønnet tilkaldevikar og derfor ikke skulle have hverken det ene eller det andet, og at medlemmet ikke var ansat som sømand.

Nu var det så sådan, at medlemmet havde været uafbrudt ansat siden 1. marts 2020 og på fuld tid.

”Efter utallige brevvekslinger endte det med at arbejdsgiveren overdrog sagen til sin arbejdsgiverforening. Og det var rigtigt godt, da der så kom juridisk hjælp til arbejdsgiveren.

Vi krævede selvfølgelig et opsigelsesvarsel samt en erstatning for manglende ansættelsesbevis.

ANSÆTTELSESBEVIS VÆSENTLIGT

Da vi havde været meget i tvivl om medlemmet var sømand eller landsansat, blev det fra vores side fastholdt, at det manglende ansættelsesbevis var af væsentlig betydning. Sagen endte med et forlig, hvor medlemmet fik en opsigelse med opsigelsesvarsel samt en godtgørelse for manglende ansættelsesbevis på 10.000 kr.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

ROHDE NIELSEN-OPSIGELSER FOR LIGEBEHANDLINGSNÆVN

OPSIGELSESSAGERNE
ER GENNEM EN
LANGSOMMELIG PROCES,
MEN DER ER FREMGANG.

SAGEN, vi fører sammen med 3F Sømandene mod Rohde Nielsen - og som vi sidst omtalte i fagblad nr. 4 i 2020 - er sendt til Ligebehandlingsnævnet. Vores akter er nu indgivet og i første omgang afventer vi Rohde Nielsens svar og derefter Ligebehandlingsnævnets stillingtagen til, om nævnet vil behandle sagerne. Det er en omhyggelig og lidt langsommelig proces,

men det er til for at sikre, at sagerne går rigtigt for. Som eksempel kan nævnes, at advokaten først i uge 6 i år fik bekræftelse på det brev, der var sendt 10. december sidste år.

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

FOTO: ROYAL ARCTIC LINE

TEKST: CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT,
METAL MARITIME

EKSTRA FRIDAG VED FORLÆNGET UDMØNSTRING



UENIGHED MED ROYAL ARCTIC LINE EFTER MALIK ARTICAS TUR TIL ANTARKTIS.

MALIK ARTICA har haft en rejse til og fra Antarktis uden besætnings-skift. Udmønstringsperioden blev derfor længere end det, der er aftalt som den maksimale udmønstringsperiode i rederiet. Da udeperioden blev overskredet, oplyste Royal Arctic Line de ansatte ombord, at navigatørerne ville blive tilskrevet 1 straffridøgn pr. 2 dages overskridelse, som aftalt i overenskomsten mellem Metal Maritime og RAL/Danske Rederier. Men hov-

mestre, maskinmestre, skibsassistenter og cateringassistenter ville ikke blive tilskrevet tilsvarende, da Royal Arctic Line fortolkede deres særoverenskomster anderledes.

Talsmanden for hovmestrene i Royal Arctic Line reagerede og vi tog sagen op med rederiet. Royal Arctic Line påstod, at retten til 1 ekstra fridag pr. påbegyndt 2 døgnns overskridelse kun er gældende i forhold til udmønstringsperioden på 13 uger i hovedoverenskomsten.

Vi mener derimod, at retten til 1 ekstra fridag pr. 2 døgnns overskridelse er i forhold til den udmønstringsperiode på mellem 3 og 8 uger, der er aftalt i særoverenskomsten med Royal Arctic Line.

Vi kunne ikke blive enige med rederiet og endte i et fællesmøde med Danske

Rederier, Royal Arctic Line og 'os' (Metal Maritime).

AFTALE INDGÅET

På fællesmødet kunne der ikke opnås enighed om vores fortolkning af hovedoverenskomsten, men der var mere enighed om, at det virkede underligt, at man kunne tolke forskelligt på enslydende tekster.

Efter en tænkepause blev der indgået en aftale, således at hovmestrene, skibsassistenter på Metal Maritime-overenskomst og stewardesser nu er blevet tilskrevet straffridøgn på samme vis som navigatørerne og efter overenskomsterne.



Kystskipper
Et semester

Skibsfører
1. semester

Skibsfører
2. semester

Skibsfører
3. semester

Skibsfører
4. semester

Vil du gerne videre i Det Blå Danmark med en uddannelse af højeste kvalitet, anerkendt i hele verden? Er du ubefaren med 12 måneders sejltid og udfyldt uddannelsesbog? Så kan du starte til august 2021 i et inspirerende og fagligt studiemiljø.



Marstal Navigationsskole - www.marnav.dk - Tlf. 6253 1075

Siden sidst

NYT FRA FAGLIG AFDELING

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

FAGLIG AFDELINGS STØRSTE ØNSKE LIGE NU ER, AT VI SNART KAN ÅBNE SAMFUNDET OP OG FÅ GANG I NEDLUKKEDE AKTIVITETER - SOM F.EKS. PASSAGERSKIBSSEJLADSEN.

Hvis man går ind på vores hjemmeside - www.co-sea.dk - og tjekker nyhederne siden sidste fagblad udkom i november 2020, så er det ikke svært at se, at vores arbejde stadig i høj grad påvirkes af hele Covid-19 situationen. Nyhederne siden november handler primært om emner som kompensation for test, hjælpepakker, søfarende som er blevet svigtet under pandemien, bekymrende rapporter, oplægnninger, karantæneperioder og retningslinjer under Covid-19.

Så ingen tvivl om at Corona i høj grad fortsat holder os beskæftigede på Mose Alle, men det er dog ikke ensbetydende med, at der ikke også bliver udført mere sædvanlig fagligt arbejde, som er kerneopgaven i en fagforening. Dette skulle gerne fremgå af dette blad, hvor de faglige sager - udover Covid-19 - også handler om faglig behandling af sager vedrørende løntjek, opkrævning af manglende løn og tillæg, opsigelser og bortvisninger, sygehyre, lovgivningsarbejde, høringssvar, regulering af hyrer, skolebesøg, overenskomstforhandling og meget andet.

HJEMMEARBEJDE ER OK - MEN...

I skrivende stund arbejder de fleste medarbejdere i CO-Søfart hjemmefra, hvilket i det store hele har fungeret fint. Mails kan sagtens besvares fra hjemadressen og telefonerne er viderestillet, ligesom mange møder har kunnet holdes online. Men selvom det fungerer fint, så er der ingen tvivl om, at vi alle håber snart at komme

tilbage til en mere normal hverdag, hvor vi kan arbejde sammen på kontoret og holde rigtige møder med vores forskellige samarbejdspartnere.

INTET ER SIKKERT

Derudover nærer vi stærke forhåbninger om, at der i løbet af foråret og sommeren bliver mulighed for at åbne mere op i samfundet, så eksempelvis passagerskibsfarten kan komme tilbage på sporet. Men hvis der er én ting vi har lært af denne pandemi, så er det at intet er sikkert. På nuværende tidspunkt er det derfor umuligt at gætte på, hvornår vi får mere gang i samfundet og dermed også passagerskibsfarten og resten af søfartsområdet. Men uanset hvornår og hvordan det sker, så er alle medarbejdere i CO-Søfart klar til at hjælpe medlemmer med arbejdsmæssige problemer og spørgsmål om både Covid-19 og andre faglige emner.





**NY DATO
TORSdag
19. maj
2022**

**Udflugt 2020
ROSKILDE - vikinger
& frokostsejls**

 Bus fra Aalborg
Aarhus

UDSAT IGEN - NU TIL 2022

**Maks. 70
deltagere**



Føljeton uden penge:

AF KIRSTEN ØSTERGAARD,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

MEDLEM FORTSAT UDEN LØN FRA NØRRESUNDBY REDERI

TÅLMODIGHEDEN ER NU
SLUT OG SAGEN OM DEN
MANGLENDE LØN OG
PENSION BLIVER OVERDRAGET
TIL ADVOKATBEHANDLING.

MEDLEMSSAGEN fra Nørresundby Rederi & Shipping, som vi omtalte i sidste blad, er nu blevet en føljeton. Det er bestemt ikke med vores gode vilje, men rederiet agerer ikke hverken som aftalt eller forventet.

Som omtalt i blad nr. 4, 2020, henvendte medlemmet sig til os på grund af manglende løn for den sidste måned, han var ansat ombord på et af rederiets skibe. Medlem-

met afmønstrede skibet den 15. juni for at gå på efterløn.

Men der kom ingen løn for juni måned. Rederiet begrundede dette med, at medlemmet skyldte masser af fridøgn da han havde gået længe hjemme pga. Corona-krisen. Dette havde de da fortalt ham gennem utallige telefonsamtaler, sagde rederiets repræsentant.

Hyrekontrakten nævnte, at medlemmet var ansat på samtlige overenskomster, man lige havde kunnet "google" sig frem til. Efter en del korrespondance fandt vi frem til, at der rettelig var tale om en henvisning til Metal Maritimes overenskomst med Danske Rederier (DROII). Nørresundby Rederi & Shipping er ikke medlem af Danske Rederier, men henviser alligevel til denne over-

enskomst. Der er bare lige det, at man ifølge denne overenskomst ikke kan gå i mere end 14 minus fridøgn, medmindre man indbyrdes har aftalt andet. Jf. medlemmet har man ikke aftalt noget som helst.

FORLIG - MEN FORTSAT INGEN PENGE

Vi har rettet henvendelse til rederiet og gjort krav på den manglende løn. Sagen er nu blevet løst ved et forlig mellem parterne, hvor medlemmet får udbetalt den manglende løn og pension. Her i februar viser det sig så, at rederiet ikke har betalt det udestående til medlemmet, hvorfor sagen vil blive overdraget til advokatbehandling.



Forsikring

Senior Omsorg

Giv ekstra tryghed til ældre over 70 år, fx dine forældre.

Med Senior Omsorg kan du sikre dem, du holder af, ekstra hjælp og omsorg, hvis sygdom eller ulykke rammer. Senior Omsorg dækker bl.a.:

- ✓ Hjemmepleje og rengøringshjælp
- ✓ Genoptræning, psykologhjælp og udredning på privathospital
- ✓ Transport til og fra behandling.

Køb Senior Omsorg via din Personforsikring – så ved du, at der bliver taget hånd om dine kære, fx hvis I bor langt fra hinanden, eller hvis det er svært for dig at tage fri for at hjælpe.

Er du selv over 70 år, kan du selvfølgelig også købe Senior Omsorg til dig selv.

Se mere og bestil Senior Omsorg på tjm-forsikring.dk/senioromsorg



Sammenhold
betaler sig



Pas godt
på dem,
du holder af

LØNTJEK I FJORD LINE

Vi har i forbindelse med opsigelserne af cateringpersonale i Fjord Line udført mange løntjek. Der har kun vist sig få fejl, og det meste arbejde er gået på at få uddybninger fra Fjord Line samt at vise og forklare rette sammenhæng for medlemmerne.

I januar fik menig catering efterregulering af hyre, med baggrund i resultaterne fra overenskomstforhandlingerne og det indgåede transportforlig. Fjord Line har i første omgang glemt at regulere særlig opsparring. Særlig opsparring er en procentberegning af hyren, som udbetales i december og ved fratrædelse. Med efterreguleringen er hyren i 2020 blevet større, og derfor skal den udbetalte særlige opsparring i december og ved fratrædelse også reguleres tilsvarende. Fjord Line er uden sværdslog enige med os i dette og vil efterregulere. CM

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

ORLOV TÆLLER MED I DEN SAMLEDE ANSÆTTELSESPERIODE

Hovedoverenskomsten for menigt restaurationspersonale er det aftalt, at en søfarende, der har været uafbrudt beskæftiget i samme rederi i 3, 6 eller 8 år og er opsagt uden egen skyld, får henholdsvis 1, 2 eller 3 gange 5.000 kr. som en særlig fratrædelsesgodtgørelse.

FIK KUN HALV GODTGØRELSE

Et medlem, der mente at have været ansat i Fjord Line i 6 år henvendte sig, fordi vedkommende kun havde fået 1 gange fratrædelsesgodtgørelse.

Fjord Lines tilbagemelding til os var, at rederiet havde trukket en selvbetalt orlov

fra i beregningen af ansættelsesforholdets længde og kom derved frem til, at ansættelsesperioden var under 6 år.

Vi gjorde rederiet opmærksom på, at man ved orlov fortsat er i et ansættelsesforhold til rederiet. Derfor var der i medlemmets tilfælde tale om et uafbrudt ansættelsesforhold og medlemmet var derfor berettiget til 2 gange den særlige fratrædelsesgodtgørelse.

Fjord Line har anerkendt fejlen i beregningen, og vi afventer nu medlemmets tilbagemelding på, at pengene går ind.

Næstegenerationskærlighed

fra dig til mig - og til alle dem efter os

Nu kan du gøre din pension endnu mere klimavenlig. Så sparer du ikke alene op. Du bidrager også til en mere bæredygtig fremtid for dine børn og børnebørn. Dét er næstegenerationskærlighed. Tak.

Se hvordan på pfa.dk

PFA

Mere til dig

Bornholmslinjen måtte sætte 'Povl Anker' ind på Køge-ruten, da Sverige 23. december lukkede grænsen til Danmark og dermed umuliggjorde besejling af Ystad.

FOTO: BORNHOLMSLINJEN



COVID-19 EFFEKT PÅ FÆRGEFORBINDELSER

PANDEMIEN fortsætter med at give problemer for Færgerederierne. Senest den 23. december, hvor Bornholmslinjen blev afskåret fra at besejle Ystad-ruten på sædvanlig vis. Dette skyldtes, at svenskerne valgte at lukke grænsen mod Danmark.

Rederiet blev tvunget til at indsætte 'Povl Anker' på ruten til Køge, som supplement til Hammershus for at fragte julegæster frem og tilbage mellem Bornholm og det øvrige Danmark.

Særaftaler måtte indgås for at dispensere for de allerede udsendte vagtplaner og overenskomstmæssige varsler for ændringer i

vagtplanerne. Ved fælles hjælp og med stor vilje fra tillidsrepræsentanterne lykkedes det at få aftalerne i hus til langt hen i januar.

I skrivende stund fra 1. februar er grænsen åben mod Sverige for transitrejsende. Sådanne hurtige aftaler afføder naturligvis rigtig mange spørgsmål fra medlemmerne og dem har undertegnede haft mere end travlt med at besvare undervejs.

FORSEA OGSÅ RAMT

Også ForSea Ferries i Helsingør blev ramt af grænselukningen. Derfor måtte vi også her

indgå hurtige aftaler, der dispenserede for overenskomsterne på visse punkter.

Vi er efterhånden ved at være ganske gode til at finde kreative løsninger til gavn for begge parter og oplever, at vores medlemmer i den grad er omstillingsparate i disse specielle tider.

Diverse indgåede aftaler har vi løbende informeret om og lagt ud på hjemmesiden på www.co-sea.dk

AF KIRSTEN ØSTERGAARD,
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME



martec
57°25'7"N, 010°30'3"E
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

MARITIME UDDANNELSER & KURSER I VERDENSKLASSE

Videregående uddannelser:

- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibsmaskinist
- Fiske-, Kyst- og Sætteskipper

Grundlæggende uddannelser:

- Skibsassistent
- Maritim Student, HF og STX
- Skoleskibet DANMARK

Vi tilbyder kurser indenfor:

- Maritim sikkerhed (STCW)
- Offshore (OPITO)
- Vind (GWO)
- Nautisk simulation
- Radio kommunikation
- Maritim teknik og service

Læs mere om vores uddannelser og kurser på www.martec.dk

martec
Hånbækvej 54
9900 Frederikshavn
Telefon +45 96 20 88 88
martec@martec.dk
www.martec.dk

ROD I LØNNEN LØST MED FORLIG

Et skibsassistent-medlem på Bornholmslinjen har ventet længe på et løntjek fra rederiets opstart og et stykke ind i 2019.

Årsagen til den lange ventetid har været, at der var totalt rod i medlemmets løn.

Manglende informationer

Bornholmslinjen har selvstændig lønafdeling i dag, men det havde de ikke på daværende tidspunkt. Så det har været svært at få de rigtige informationer frem i dagens lys både for os og for rederiets lønafdeling.

Nu er sagen imidlertid løst med et forlig, hvorfor medlemmet får en klækkelig sum penge for den mangelfulde løn.

KØJ

DIS TIL BRUTTO BEREGNER ER 2021-OPDATERET

Som tidligere år ved årsskiftet er dagpenge- og DIS til brutto-beregnerne på hjemmesiden www.co-sea.dk opdateret med de nye tal for året. Opdateringerne følger Bekendtgørelsen fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering om "Beregning af dagpengesats for lønmodtagere".

Med 2021-opdateringen er beregningsprincipperne uændrede, og der er kun tale om marginale beregningsændringer.

Find beregnerne under CO-Sea-fanebladet – og menupunktet "Diverse" på www.co-sea.dk (i online-udgaven af bladet er artiklen her linket direkte til siden. Bare klik på artiklen.)

HAN

Covid-19 tiltag:

BEVISER KAN FORLÆNGES AF SØFARTSSTYRELSEN

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

SØFARTSSTYRELSEN kan efter en ny bekendtgørelses ikrafttæden 10. februar forlænge sundhedsbeviser ('Den blå bog') og fravige kravet om fornyelse af sønæringsbeviser og sygdomsbehandlerbeviser.

For at Søfartsstyrelsen kan forlænge ens beviser, skal det være de foranstaltninger, der er iværksat for at inddæmme Covid-19, der gør, at det er umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at opfylde kravene for fornyelse.

MIDLERTIDIG FORLÆNGELSE

Træerne vokser ikke ind i himmelen og den maksimale forlængelse af beviser er 6

måneder. For sundhedsbeviset ('Blå bog') gælder dog, at det i første omgang er en forlængelse på maksimalt 3 måneder.

I CO-Søfarts høringssvar ønskede vi, at bekendtgørelsen også gav mulighed for at fravige kravene til genopfriskningskurserne Søsikkerhed – personligoverlevelsesteknik, Håndtering af redningsflåder, -både og MOB-både, brandbekæmpelse i skibe og FRB. Det nåede ikke at komme med, fordi det var vigtigere at få bekendtgørelsen til at træde i kraft. Vi har fortsat opmærksomhed på området, og hvis det viser sig, at der er udfordringer i en konkret sag, vil vi tage det op. Bekendtgørelsen ophæves igen 31. december 2021.

Skolebesøg afviklet fra hjemmekontoret via video er en brugbar nødløsning. Faglig konsulent Caspar Mose var i februar "på besøg" på Marstal Navigationsskole.

FOTO: METAL MARITIME



SKOLEBESØG ER NU OGSÅ ONLINE

Vi er alle blevet "skærmtrøld" her under Covid-19 med møder afholdt på diverse video-platforme. Og som nødløsning har vi nu også i Metal Maritime haft vores første virtuelle skolebesøg. Vi var igen inviteret til Marstal Navigationsskole for at tale om forskelle og sammenhæng mellem overenskomster og Bekendtgørelse om søfarendes ansættelsesforhold mv. (Sømandsloven).

Oplægget blev krydret med konkrete eksempler og hvad fagforeningernes rolle er i 'Den danske Model' og hvordan det virker i praksis. Online-arrangementet kan ikke erstatte det at være på skolen én til én, men vi havde en god debat og gode spørgsmål. Vi ser frem til, at vi kan mødes fysisk. Tilværelsen som "skærmtrøld" er og bliver en nødløsning.

CM

Hemmelighedsfuldt stille

TEKST & FOTO: JAY MICHAEL A. EBUEZA

Midt i pandemien eksisterer skønheden.

Note:

Billedet vandt 2. præmien i ITF Seafarers Trust fotokonkurrence.



ITF fotokonkurrence

STILL AT SEA

KNAP 3.000 BILLEDER FIK ITF SEAFARERS TRUST IND FRA SØFARENDE SOM BIDRAG TIL FOTOKONKURRENCEN "STILL AT SEA", DER BLEV AFVIKLET I AUGUST OG SEPTEMBER SIDSTE ÅR. FORMÅLET VAR ISÆR AT SÆTTE FOKUS PÅ LIVET SOM SØFARENDE UNDER COVID-19 PANDEMIEN.

BIDRAGENE FAVNER BREDT OG I MANGE TILFÆLDE ER BILLEDERNE MERE END IMPONERENDE. IKKE OVERRASKENDE HAR MANGE DE BESVÆRLIGE BESÆTNINGSSKIFT SOM TEMA.

VI BRINGER HER ET LILLE UDSNIT AF BILLEDERNE MED FOTOGRAFERNES EGNE INDSENDTE BILLEDETEKSTER.



Udmattet

TEKST & FOTO: KELLY O. SECRETARIO

Taget om bord 3. september 2020 på Beira red, Mozambique. At fejre min fødselsdag for anden gang om bord er uudgørligt og udmattende.



Tilbage til arbejdet

TEKST & FOTO: CEO ANGELO D. FAJARDO

En kadet på vej til forskibet igen for at male, som instrueret af bådsen - en del af kadettens ét-årige praktik om bord. Som kadet lærer vi det basale i dæksarbejde, så vi som officerer forstår, hvordan dæksafdelingen fungerer som en helhed.



Ingen afmønstring? Intet problem

TEKST & FOTO: CARLO DEUXSON SANTIAGO

Midt i rengøringen i apteringen en søndag morgen besluttede jeg mig for at tage tåbelige billeder.

Note:

Billedet, der også er anvendt på forsiden af dette blad, vandt 3. præmien i konkurrencen. Flere konkurrencedeltagere havde brugt "Harry Potter"-transportmidlet som emne.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

↓ FORTSAT FRA SIDE 17

Shower Party

TEKST & FOTO:
JOHN RUFO M. BONTILAO

Rengøring af lastrum.

Covid-19 pandemi - besætningsskifte sker nu

TEKST & FOTO:
JESSE JOY PALANOG

Efter næsten 10 måneder ombord
er jeg endelig på vej hjem.
Billedet er taget 2. august, 2020
ud for Skagen, Danmark.



Affaldssortering

TEKST & FOTO: KIT JOHN AGURA ABALDE

Covid er årsag til, at vi har været her Conakry, Guinea, i næsten fire måneder. Lasten af jet-fuel er vanskelig at komme af med, da der på grund af pandemien næsten ikke er nogen fly, der flyver. Vi har nu for meget affald om bord, men besætningen gør sit bedste for at minimere omfanget ved at mase flasker og skære kasser op. Af og til gør søfarendes evne til at løse problemer med begrænsede ressourcer livet til søs lettere.

VINDERBILLEDET FRA
ITF FOTOKONKURRENCE:
STILL AT SEA

Helte til søs

FOTO & BILLEDEKST:
IKE S. DAGANDANAN

Vi er på vej fra Kina til Argentina, 40 dage til søs, total nedlukning. Vi havde dårligt vejr, hvilket forårsagede sammenbrud i nogle af vores surringsstolper. Vi brugte vores bedste sømandskab for at beskytte last, skib og miljø og de fleste af vore bønner til Almægtige Vor Herre om en sikker rejse.



Søfarende i undersøgelser:

GLEMT OG FORLADT

GENNEM 2020 HAR FORSKERE OG UNIVERSITETER GENNEMFØRT FLERE UNDERSØGELSER AF PANDEMIENS PÅVIRKNING AF SØFARENDE. ALLE KONKLUSIONER PEGER I SAMME RETNING. SØFARENDE LIDER HÅRDT UNDER EFFEKTEN. ET GENNEMGÅENDE TEMA ER, AT DE SØFARENDE FØLER SIG GLEMT OG FORLADT.

AF HANNE HANSEN

FIRE UNDERSØGELSER publiceret i november og december 2020 har samme nedslående konklusioner: Søfarende er hårdt pressede både arbejdsmæssigt, sundhedsmæssigt og mentalt som resultat af Covid-19 pandemien. I en af undersøgelserne svarer op mod 50 pct., at de overvejer at kvitte jobbet og omkring samme andel kan ikke anbefale en maritim karriere.

De uden sammenligning største problemer, søfarende har oplevet under Covid-19 pandemien, er manglende besætningsskifte, stærkt begrænsede muligheder for at gå i land og svigt i leveringen af forsyninger.

Resultaterne er udmattelse, overanstrenghed, fatigue samt usikkerhed og for nogle er konsekvenserne direkte udmøntet i konflikter om bord. Flere har mistet jobbet, og for søfarende uden fast kontrakt har effekten været økonomisk alarmerende.

Internationale maritime universiteter står for den største af de publicerede fire undersøgelser. Den blev gennemført i perioden fra 3. juli til 25. september sidste år. Undersøgelsen henvendte sig til søfarende, der var om bord på undersøgelsestidspunktet.

40 PCT. HAR OPLEVET DEPRESSION

Forskerne fik i løbet af de tre måneder knap 700 besvarelser på deres online-spørgeskemaer. Knap 10 pct. af besvarelserne kom fra søfarende om bord på danskflaggede skibe. I besvarelserne angiver 40 pct. at de har oplevet depression.

På www.co-sea.dk publicerede vi 7. januar en større artikel om undersøgelserne og konklusionerne. Find den under sektionen "Nyheder."

REKORD MANGE LEDIGE I MARITIM A-KASSE

AF HANNE HANSEN

A-KASSEN HÅBER, AT JANUARS REKORD MED 125 LEDIGE BLEV VENDEPUNKTET. IGENNEM FEBRUAR OG MARTS ER ANTALLET NU NEDE PÅ 110 JOBSØGENDE, MARITIME MEDLEMMER.

CORONA-EFFEKTEN slog for alvor igennem i Metal Maritimes A-kasse fra slutningen af november og frem til medio januar. Opsigelsesrunderne i Fjord Line satte især sit præg på ledighedsmeldingerne i A-kassen, der gennem de seneste par år maksimalt har haft i omegnen af 25-35 ledige.

Med en mangedobling over kort tid har A-kassens eneste ansatte, Susanne Holmblad, dermed haft sit at se til de seneste måneder.

"Ja, der har været tryk på," konstaterer Susanne Holmblad og fortsætter:

”Metal Aalborg skal have en stor tak - med streg under. De har været enormt hjælpsomme til at assistere med en del af de obligatoriske samtaler, som skal afholdes med alle, der bliver ledige. Det har været en stor hjælp.”

Ud over samtaler og vejledning omfatter arbejdet også registrering og omregning af DIS-hyre for beregning af dagpenge. Det kræver eksempelvis indsamling og beregning af 12 lønsedler pr. ledig.

Foruden Fjord Line er der også kom-

met ledige fra færgeoverfarterne, der har neddrosllet frekvensen på grund af færre passagerer, og ellers fra erhvervet bredt - dog primært fra catering.

NEDDROSING I FÆRGERNE

"Medlemmer, som er på supplerende dagpenge, tæller jo med i det samlede antal ledige. Der er i færgerne en del medlemmer, der på grund af neddroslingen er blevet sat ned i tid og dermed nu er på supplerende dagpenge," uddyber Susanne Holmblad, der først i marts ser optimistiske tendenser i det samlede antal ledige.

"Der er flere, der meddeler, at de nu har udsigt til at blive genansat i deres gamle job, og det lyder jo rigtig godt. Dermed kan flere måske helt slippe for at forbruge af deres optjente dagpengeret," siger Susanne Holmblad med henvisning til regeringens beslutning om at sætte dagpengeforbruget på pause pt. til og med april i år.



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 500 kr. til sønæringsbevis ved:

- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn
- og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset

DANMARK





FLERE SIDER MEN FÆRRE BLADE

I ÅR vil Fagbladet CO-Søfart udkomme fire gange i det hele - modsat fem udgivelser sidste år. Til gengæld vil hvert enkelt blad rumme flere sider og dermed mere læsestof. Tidligere år har bladet været på 24 sider, hvilket i dette års udgivelser er udvidet til 32 sider.

Udgivelserne er over året fordelt med to blade før sommerferien og de sidste to i sidste halvår.

Redaktionelt vil bladene fortsat for hver enkelt udgivelse favne bredt med fokus på de maritime job-områder og fagforeningens arbejde.

HAN

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

UNDTAGELSER FRA KRAV VED INDFLAGNING AF SKIBE

DET ER I HVERT ENKELT TILFÆLDE EN BALANCEGANG, NÅR DER SKAL TAGES STILLING TIL HVORNÅR OG HVORDAN, DER KAN SKE FRAVIGELSE FRA REGLER OG KRAV.

Vi har haft en del høringer om undtagelser til bekendtgørelsen om opholdsrum ved indflagning af slæbebåde og skibe under 3.000 BT. Det har hovedsageligt handlet om fravigelse af officerers krav til eget bad, samt krav om eget kontor til hhv. skibsfører, overstyrmand og maskinchef.

Der er også eksempler på skibe, der er indflaget som havneslæbebåde, med tre kamre, og en besætning på tre personer under den forventede drift under 14 timer i døgnet. Der kan dog opstå situationer, hvor skibet skal forhales for længere end 14 timer, som gør, at der så skal være fire personer om bord. Det er for sådanne tilfælde - eller hvis skibet skal opereres som havneslæber i 24 timers drift -, at rederiet har behov for en undtagelse til

bekendtgørelsen. En sådan undtagelse skal i høring hos erhvervets parter.

UNDTAGELSER ER EN BALANCEGANG

Det er en balancegang, fordi forholdene skal være i orden samtidig med, at vi gerne ser flere skibe under dansk flag. Derfor sikrer vi os i disse tilfælde, at undtagelsen tydeligt omfatter rederiets beskrivelse overfor Søfartsstyrelsen om, under hvilke forhold undtagelsen er gældende. Dermed kan de søfarende om bord, som i eksemplet beskrevet ovenfor, tydeligt se, at de ved 24 timers drift som havneslæber med fire besætningsmedlemmer har krav på, at rederiet stiller sovefaciliteter til rådighed i land.



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Overgade 6 • 5700 Svendborg

Tlf: +45 6221 0484 • info@svesoef.dk • www.svesoef.dk

BEFAREN SKIBSASSISTENT

Hos os kan du tage det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motor-passer og ROC som en del af forløbet. Vi optager nu – søg via hjemmesiden og bliv en del af et dynamisk og fleksibelt uddannelsesforløb. Vi ses!

I mål ad omveje:

NAVIGATØR MED 25 ÅRS FORSINKELSE

DER VAR BÅDE GLÆDE OG LETTELSE, DA 45-ÅRIGE ROLF DEHN DALBY MIDT I DECEMBER BESTOD SIDSTE FAG PÅ SÆTTESKIPPERUDDANNELSEN. HAN INDRØMMER, AT HAN FLERE GANGE HAR VÆRET HELT UDE I TOVENE OG TÆT PÅ AT GIVE OP.



JEG HAR fået livet tilbage!

Det var Rolf Dehn Dalbys første umiddelbare udbrud, da sætteskippereksamen var i hus på MARTEC Skagen kort før jul.

At han med 25 års forsinkelse endelig har en navigatørexamen, er i sig selv anerkendelsesværdigt. Tages forhindringerne på vejen med i betragtning, sætter det uvægerligt hans ubrud i perspektiv.

For seks år siden kørte han bus, havde fast job og elskede det. Alt var i faste rammer. Familie, hobbylandbrug med heste og aktiv fritid.

Under et renoveringsprojekt i huset skulle en gipsplade skrues fast over en radiator. Gør-det-selv-manden mente snildt at kunne holde og skrue samtidig. Det kunne han ikke. Gipspladen røg ned og ramte højre lilletå, der blev knust. Tåen stod ikke til at redde.

Sygemeldingen trak ud, da han måtte vente på et special-tilpasset indlæg i skoen. Det rakte kommunens tålmodighed ikke til, og Rolf Dehn Dalby blev presset til at begynde at arbejde, inden han fik det specialtilpassede fodtøj.

Det gik fint i tre måneder. På grund af

forkert belastning af den raske fod var der opstået en kæmpe vabel med betændelse. Han blev indlagt akut, da der var koldbrand i foden. 45 dage og ti operationer senere var venstre forfod bortamputeret.

Komplikation på komplikation fulgte efter og med udgangen af 2018 blev venstre ben amputeret under knæet. Da var der gået tre år fra den første ulykke med lilletåen på højre fod.

Med benprotese var erhvervskørekortet væk.

”Mens jeg lå der på hospitalet tænkte jeg jo bare, hvad skal jeg med mit liv. Livsgrundlaget var væk med kørekortet,” fortæller han.

En velfungerende benprotese bragte ham i januar 2019 i oprejst stilling igen – og på gåben. Og tanken om at vende tilbage til ungdommens tilværelse til søs var blevet sået af jobcenteret.

”Med protesen havde jeg jo min fulde førlighed tilbage, og jeg tænkte, jamen skal det være, så skal det være på broen,” fortæller Rolf Dehn Dalby.

SEJLEDE SOM UNG I FLERE ÅR

Sejltiden havde han så rigeligt for at kunne starte på navigationsskole. Som ung sejlede han flere år, først som ubefaren og senere som befaren skibsassistent i først coastere og siden rederiet Terkol, hvor tanken om at blive navigatør tog form.

Efter tre år i Terkol, fik han i 1996 en aftale med rederiet om, at han skulle være styrmandsaspirent.

Det nåede han aldrig, da han på grund af sygdom i familien vendte hjem – gik hen og fik kæreste og barn. I land begyndte han at køre først taxa og senere bus. Jobbet som buschauffør med daglig kontakt med en masse mennesker passede ham perfekt.

”Jo mere jeg tænkte over det at komme tilbage til søs, desto mere tændt blev jeg på det. Jamen jeg elskede at sejle den gang. Nærheden til havet, naturen og bare det at sejle. Jeg var totalt bidt af det,” fortæller han.



TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN

Smilene var brede hos både Rolf Dehn Dalby og holdkameraterne, da sidste fag på sætterskipperuddannelsen var overstået på MARTEC Skagen i december. Trods alvorlige udfordringer undervejs i skoleforløbet har Rolf Dehn Dalby valgt at fortsætte på skibsføreruddannelsen. Og her først i marts begyndte han i afløserjob hos Samsø Rederi.

"Nå, men så opstod spørgsmålet jo. Kan man få sønæringsbevis, når man har et kunstigt ben? Søfartsstyrelsen svarede, at det jo kom an på, om en søfartslæge kunne godkende mig til "Den Blå Bog," refererer han.

Efter at have hoppet og sprællet i enhver tænkelig og utænkelig position hos søfartslægen fik han også "Den Blå Bog".

"Sundhedsattesten har jeg for et år ad gangen. Det er fint for mig. Selvfølgelig skal der være styr på, om jeg er fit for fight," bemærker han.

KYSTSKIPPERUDDANNELSE VAR OVERSKUELIG

Målet var herefter kystskippereksamen.

"Det var overskueligt. Det ville være et halvt år på skole. Så jeg startede i Skagen sommeren 2019," fortæller han.

Op mod eksamen begyndte han at søge job. Og det stod hurtigt klart for ham, at mulighederne ville være mange gange større for job med en sætterskippereksamen. Det tryggede han noget på. Det ville være en stor mundfuld også økonomisk med kun SU i et helt år.

"Min hustru har været min største inspirator. Hun har lagt alt til side for at jeg kunne tage den her uddannelse. Hun har arbejdet ekstra og bare knoklet for at jeg kunne passe min uddannelse," refererer han og fortsætter:

"Og skolen har bare været enorm god. Lærerne har været så gode til at motivere én, når det kneb. Og hele klassen har været en stor, fantastisk oplevelse. Alle har bare været der for hinanden."

TÆT PÅ AT GIVE OP

"Men hold nu fast, det har været hårdt indimellem. Ud ad til har jeg nok bare været den glade, der altid var klar med en dumsmart bemærkning. Men jeg indrømmer, at jeg nogle gange er kørt tudbrølen hjem fra skolen. Jeg har virkelig været helt ude i tovene og klar til at opgive det hele," fortæller han og tilføjer:

"Men så har min hustru sparket mig et vist sted og forklaret mig, at hun ikke har knoklet løs bare for at jeg skulle opgive."

Efter en længere pause fortsætter han: "Så nu, her i dag. Jamen, der er lettet et

kæmpe pres fra brystet. Jeg er så glad. Det er da helt vildt."

FORTSÆTTER PÅ SKIBSFØREREN

Parallelt med sin egen undervisning på sætterskipperuddannelsen har han smugkigget lidt hos skibsførerholdet. For hvad nu hvis...

"Jamen jeg har tilmeldt mig skibsføreren," smiler han bredt.

"Men jeg går også i gang med at søge job. Det helt perfekte ville være, hvis jeg kunne finde et afløserjob som styrmand, og så også læse og tage skibsføreren med - hvis jeg altså kan."

Siden CO-Søfarts besøg på MARTEC Skagen og samtalen med Rolf Dehn Dalby i december har jobsøgningen givet pote. Her først i marts er han startet som afløseroverstyrmand på Samsø Rederis nye færge mellem Samsø og Aarhus, mens studiet fortsat passes på skibsføreruddannelsen.

TEKST: HANNE HANSEN
FOTO: JUSTINE HØGH

De tre kokkelever fra Bornholmslinjen er Helene Runge Henriksen (tv) ved siden af Anncharlott Sonne, mens Martin Lintrup står yderst til højre ved siden af faglærer Rennie Kure fra Campus Bornholm.



Bornholmslinjen tilbød kokkeuddannelse:

- VIRKELIG EN FED OPLEVELSE

SIDEN SIDST I SEPTEMBER HAR TRE GASTRONOMER FRA BORNHOLMSLINJEN VÆRET INDSKREVET SOM ELEVER PÅ CAMPUS BORNHOLM. HER ER DE I GANG MED EN TURBOVERSION AF KOKKEUDDANNELSEN PÅ 24 UGER - ALT BETALT AF DERES ARBEJDSGIVER OG PÅ FULD LØN.

DET ER HÅRDT, men vildt spændende, lyder den enslydende erklæring fra de tre gastronomer fra Bornholmslinjen. Anncharlott Sonne, Martin Lintrup og Helene Runge Henriksen er her i marts i gang med de sidste uger af kokkeuddannelsen med eksamen sidst på måneden.

De har alle tre i flere år arbejdet i den bornholmske færgetrafik i catering. Og da de i sensommeren sidste år fik tilbuddet om en kokkeuddannelse med alt betalt af rederiet - inklusiv fuld løn under uddannelsen -, lød det næsten for godt til at være sandt.

"Umiddelbart så tænkte jeg, at man vel så skulle sejle i weekenderne og passe vagterne der," fortæller Anncharlott Sonne.

Men det skulle de ikke, lød beskeden.

Alligevel var der en del overvejelser, der lige skulle gennemtygges først. Skolegang ligger langt tilbage for dem alle tre, og ville man nu være i stand til at ruske hjernecellerne i den del af hovedet vågne igen?

KORT BETÆNKNINGSTID

Betænkningstiden var kort. To dage fik de til at træffe en beslutning.

"Indimellem har jeg da tænkt shit, hvad er det, jeg har kastet mig ud i," bemærker Helene Runge Henriksen, der gennem flere år som ekstra-tjans også har varetaget tillidsmandsopgaven i catering om bord for Metal Maritime.



Herover får Anncharlott Sonne instruktion i kannelering (mønsterskæring) af svampe, mens faglærer Rennie Kure på billedet til venstre tilser, at Martin Lintrup får fasanen korrekt klargjort med fjernelse af fedt, fjer og små hagl.



For Martin Lintrup var det især den boglige del, der optog hans spekulationer.

"Jeg har aldrig været særlig boglig anlagt. Jeg er lidt ordblind. Men nu, hvor jeg har kastet mig ud i det, viser det sig, at jeg faktisk kan mere, end jeg havde regnet med," fortæller han og tilføjer:

"Men det var jo så godt et tilbud, at man kun kunne sige ja. Jeg har da af og til drømt om at tage en kokkeuddannelse, men at skulle rykke over på S.U. og studere i flere år, det var jeg nok aldrig kommet frem til selv. Så jeg kunne da ikke sige andet end ja tak til tilbuddet fra Bornholmslinjen."

TURBO PÅ FORLØBET

Der er mere end almindeligt tryk på uddannelsesforløbet, som er en fuldgældig kokkeuddannelse på 3,5 år, der er kogt ned til 24 uger og hedder da også meget beskrivende "Turbo gastronom".

Det er Campus Bornholm, der har skruet uddannelsesforløbet sammen. Det er målrettet deltagere, der har en forudgående gastronomisk uddannelse og erfaring fra gastronomiske job.

Teori og praksis kombineres og går op i

en højere enhed i det stærkt komprimerede forløb.

"Der er bare fuld fart på," indskyder Anncharlott Sonne og tilføjer:

"Jeg må da indrømme, at jeg havde mine betænkeligheder. Kan jeg nu lige det? tænkte jeg. Og det var virkelig kort betænkningstid, vi havde. Men nu står vi midt i det, og hvor er det bare en virkelig fed oplevelse. Det er bundhård. Men hvor er det vildt fedt."

Alle tre udpeger de det at lære at lave alt fra bunden af, som noget af det bedste. Og alle tre roser de faglærer Rennie Kure til skyerne. Han er - siger de kort godt: "Sindsygt dygtig."

Håndværket bliver kombineret med teorien om, hvorfor det er, kød reagerer som det gør, hvorfor og hvordan løg bliver bløde osv. Men uddannelsen har først og fremmest fokus på det praktiske.

EKSAMEN I SIGTE

Her sidst i marts venter eksamen. For alle tre ligger eksaminer og prøver en del år tilbage i tiden, og eksamensangsten er da også ved at indfinde sig. Fokus er målrettet

bare at gøre det bedst muligt. Når eksamen er overstået, så er det tilbage til jobbet på Bornholmslinjen. Og det glæder de sig til. Selv om den rederibetalte kokkeuddannelse giver dem mulighed for bare at søge kokkejob i land, er det bestemt ikke det, der ligger lige for, erklærer de.

Anncharlott har sejlet på ruterne til og fra Bornholm siden 1999.

"Jeg kan rigtig godt lide mit arbejde til søs, og vi kan sagtens bruge vores uddannelse om bord. Jeg glæder mig virkelig til at komme om bord og bruge al den viden og alt det vi har lært i det lille bitte køkken om bord," siger hun.

For Martin Lintrup er der heller ingen tvivl. Han kom til færgeruten i 2013 og har været der siden - selv om det i princippet den gang kun var et sommerjob.

"Jeg elsker at sejle. Det er en mega hyggelig arbejdsplads," bemærker han.

Det er Helene Runge Henriksen enig i.

"Det er et flot tilbud af Bornholmslinjen. Det eneste, der kan ærgre mig er, at vi ikke blev flere på holdet, for det er en kæmpe oplevelse," siger Helene Runge Henriksen.

Uddannelsesstilbud fra Danske Rederier:

AF HANNE HANSEN

FRA SØ TIL LANDJOB

SØFARENDE MED INTERESSE I ET LANDBASERET JOB I SHIPPINGVERDENEN FÅR GENNEM DANSKE REDERIERS NYE UDDANNELSESTILTAG GRUNDLÆGGENDE INDSIGT I, HVORDAN LANDORGANISATIONEN FUNGERER.

Uddannelsesforløbet fordeler sig over fem moduler, der kan tages samlet, enkeltvis eller i forskellige kombinationer.

Oprindeligt var uddannelsesstart planlagt til 1. februar, men den er på grund af Covid-19 udsat til september.

"Vi besluttede at udsætte starten, da selve netværksdelen i forløbet er af meget stor værdi for deltagerne. Og det ville gå tabt, hvis undervisningen skulle foregå kun online," fortæller uddannelseschef Anne Panknin fra Danske Rederier.

BEHOV PÅVIST I WORKSHOP

Ideen til kurset er en af de mange udløbere og tiltag, der er sat i værk i kølvandet på workshop-arbejdet i arbejdsgruppen "Flere kvinder til søs". Det er dermed også et godt eksempel på, at udkommet af projektet tilgodeser ikke blot kvinder, men alle søfarende uanset køn.

Arbejdet i workshoppen, hvor CO-Søfart

deltog, påviste, at der er behov for tydelige karriereveje mellem sø- og landjob indenfor det maritime erhverv. Det kan som søfarende være vanskeligt at overskue, hvor opnåede kompetencer og kvalifikationer kan bruges i f.eks. eget rederis landorganisation.

OPDELT I FEM MODULER

Kursusmodulerne er af hhv. én og to dages varighed. Første modul er introduktion til shippingkontoret. De øvrige moduler er benævnt "Ledelsesværktøjer", "HR & Crewing", "Kommerciel shipping" og "Det maritime øko-system."

Med alle fem moduler gennemført vil deltageren have indblik i rederikontorets departementer og funktion. For den søfarende med sigte mod et landjob vil det give et langt bedre grundlag for valg af karrierevej. Og for den søfarende, der allerede har indtaget et job i rederiorganisationen,

vil kurserne give værdifuld viden om egen organisation og erhvervet i helhed.

Undervisningen vil foregå på engelsk - og selve uddannelsesforløbet forudsætter egenbetaling. Det samlede forløb koster 17.000 kr. Enkelt-moduler koster 3.200 kr. - Og undervisningsforløbet omfatter foruden deltagelsen også hjemmearbejde.

Tilmelding foregår via Danske Rederiers hjemmeside på www.shipowners.dk.

Yderligere oplysninger om uddannelsen kan fås ved:

Uddannelseschef hos Danske Rederier
Anne Panknin, apk@danishshipping.dk

SØG ØKONOMISK STØTTE

Medlemmer af Metal Maritime kan søge støtte til kurset fra organisationens uddannelsesfonde.



Professionel træning og uddannelse til dig!

Det handler om kompetence og dine muligheder

SIMAC Training har uddannelse og kurser for enhver i den maritime branche, uanset om du lige er startet eller er erfaren i faget så har vi løsningen til dig.

Kontakt SIMAC Training: +45 7221 5560 or training@simac.dk

We sea the future and deliver the solutions

MEDLEMMER
UNDER
UDDANNELSE
TIL

SKIBSASSISTENT

SKIBSMEKANIKER

MASKINIST

NAVIGATØR

NEMT
AT SØGE



SØG STØTTE TIL BØGER OG STUDIEMATERIALE

Vi bakker op om medlemmernes uddannelse. Opbakningen er ikke kun i ord men også økonomisk, med penge fra uddannelsesfonde.

Du skal bare sende en ansøgning om støtte på e-mail med dokumentation for udgifterne. Så hører du fra os.

Sådan søger du nemt via e-mail:

Skriv i emnefeltet: Ansøgning, uddannelsesfond

Ansøgning skal indeholde oplysning om:

- Dit navn og fødselsdato
- Hvilken uddannelse du går på
- Skolens/uddannelsesinstitutionens navn
- Hvad du søger økonomisk støtte til
- Evt. kort beskrivelse af, hvad du tidligere har beskæftiget dig med indenfor det maritime.

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvittering(er)
(enten som scan eller billede)



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk



Med mundbind og afstand overdrog inspektør Frank Bjørnkjær Nielsen eksamenspræmien til nyudklækkede sætteskipper Daniel de Claville i december på MARTEC Skagen.

Dimissioner december og januar:

PRÆMIER TIL "HOLDSPILLERNE"

DIMISSIØNERNE på landets maritime uddannelsescentre blev her i december og januar præget af Covid-19 situationen. Svendborg Søfartsskole og Marstal Navigationsskole aflyste de samle-

de dimissioner. På MARTEC blev løsningen med mundbind og afstand kombineret med holdafslutninger i mindre grupper, mens SIMAC gik online-vejen med virtuel dimission.

Uanset formen, så afsluttede igen en lang række en maritim uddannelse og vanen tro, var der uddeling af eksamenspræmier fra Metal Maritime. Underviserne på de enkelte uddannelser havde igen med omhu

MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME
DECEMBER 2020 & JANUAR 2021

JESPER MARTIN HANSEN

Ubef. skibsassistent, MARTEC Kragholmen

ERLING JAKOB MØLLER

Bef. skibsassistent MARTEC Kragholmen

JESPER RASMUSSEN

Faglært skibsassistent, MARTEC Kragholmen

VIKTOR GREN RYBKA

Kystskipper, Marstal Navigationsskole

DANIEL DE CLAVILLE CHRISTENSEN

Sætteskipper, MARTEC Skagen

RASMUS BENDIX JENSEN

Skibsofficer, SIMAC



Befaren skibsassistent Erling Jakob Møller blev af MARTEC udpeget som modtager af præmien fra Metal Maritime.

Ubef. skibsassistent Jesper Martin Hansen (tv) blev af Kenneth Ørum Kirkegaard, MARTEC, udpeget som "Bedste Holdspiller".



udvalgt modtagerne af "Bedste Holdspiller"-præmierne.

Vurderet ud fra de begrundelser for tildelingene, som uddannelsescentrene har sendt til Metal Maritime, er der heller ikke denne gang tvivl om, at Det Blå Danmark har fået et nyt kuld af stærkt kvalificerede og eftertragtede medarbejdere og kolleger.

UBEFAREN MED STOR ERFARING

45-årige Jesper Martin Hansen afsluttede som ubef. skibsassistent på MARTEC Kragholmen, men som underviserne konstaterede i motiveringen for tildelingen af titlen som "Bedste Holdspiller" - så kan man som ubefaren være ganske erfaren. I motivationen hedder det bl.a.:

"Da klassen lige pludselig stod over for en fælles opgave, hvor de iblandt sig skulle vælge én, der kunne styre processen, faldt valget helt naturligt på Jesper. Vi har lært Jesper at kende som en person, der altid er i godt humør, og tager nye udfordringer med et smil."

Jesper Martin Hansen sejlede for 20 år siden i DFDS i cateringafdelingen og da han for et år siden besluttede sig for, at der nu skulle ske noget nyt i hans liv, faldt valget på en maritim uddannelse.

"Jeg er indstillet på, at jeg vil læse videre," fortæller han efter sin første udmønstning på 'Esvagt Cantana'.

SKÆRER IGennem NÅR DET GÆLDER

Fra MARTEC Kragholmen fik også bef. skibsassistent Erling Jakob Møller flotte ord med på vejen som begrundelse for tildelin-

gen af "Bedste Holdspiller." I motivationen skriver underviserne bl.a.:

"Vi har lært Erling at kende som en meget rolig person, der ikke gør meget væsen af sig selv. Til gengæld har han ingen problemer med at skære igennem, når han kan se at det er nødvendigt for enten opgaven eller fællesskabet. Af den årsag har Erling haft en samlende virkning på klassen, og selvom der er mange andre der råber højere, så lytter alle, når Erling taler."

ANSVAR FOR SAMMENHOLDET

Med en baggrund og svendebrev som elektriker afsluttede Jesper Rasmussen som faglært skibsassistent på MARTEC Kragholmen.

"Allerede fra dag ét tog Jesper ansvaret for sammenholdet i klassen; satte sociale arrangementer i søen, startede morgensvømning op og italesatte, hvor vigtigt det var, at der ikke kun var fokus på det faglige, hvis holdet skulle have 10 gode uger sammen. Vi kan helt klart mærke Jespers indsats på klassen."

Sådan lyder undervisernes begrundelse for præmieringen af Jesper Rasmussen, der efter sin afslutning har fået hyre hos Esvagt.

HAR SKIFTET SPOR

På Marstal Navigationsskole afsluttede Viktor Gren Rybka kystskipperuddannelsen - og blev blandt de studerende udvalgt af skolen som modtager af "Bedste Holdspiller"-præmien. Viktor Gren Rybka har siden valgt at skifte spor og er nu i gang som

studerende på SIMAC på maskinmesteruddannelsen.

GLAD OG HJÆLPESOM

På MARTEC Skagen var Daniel de Claville i overhalingsbanen efter at have været sygdomsramt under første del af eksamensforløbet. En kraftig slutspurt trods rester af feber i kroppen bragte ham i mål med sætteskipperuddannelsen - og dertil også Metal Maritimes præmie.

Inspektør Frank Bjørnkjær Nielsen overdrog gaven med følgende begrundelse:

"Du er en dygtig og engageret studerende, som altid er glad og hjælpsom overfor dine studiekammerater. Derfor fortjener du fuldt ud gaven og "titlen".

ALLEREDE I JOB VED DIMISSION

Ved SIMAC's virtuelle dimission var skibsofficer Rasmus Bendix Jensen ved skærmen i den anden ende samtidig med, at han passede sit afløserjob som navigatør i DFDS.

"Ja, jeg var allerede i gang i job. Og når jeg afslutter som skibsfører, har jeg lovnin-
g på at komme fast ud i DFDS, hvor jeg har været kadet," fortæller Rasmus Bendix Jensen.

Her fra Metal Maritime og CO-Søfart ønsker vi alle dimittender held og lykke samt god vind.

TEKST: HANNE HANSEN

FOTO: MARTEC & CO-SØFART

EKSAMENSPRÆMIEN: BEDSTE HOLDSPILLER

TILDELES EN ELEV ELLER STUDERENDE, DER FÅR HOLDET/KLASSEN
TIL AT SPILLE SAMMEN, SELVOM DET NOGLE GANGE BETYDER,
AT VEDKOMMENDE MÅ TILSIDESÆTTE EGNE MÅL.
UNDERVISERNE STÅR FOR UDVÆLGELSE AF MODTAGEREN.



AF HANNE HANSEN

4. DECEMBER 1968
FORSVANDT KOK PETER
ERICH ANDREASEN MADSEN
FRA 'MARIANNE TERKOL'.
HANS SØSKENDE ER NU PÅ
JAGT EFTER OPLYSNINGER
OM ERIK, SOM HAN
SLET OG RET KALDTE.
DE HÅBER AT HØRE FRA
BESÆTNINGSMEDLEMMER,
DER VAR OM BORD PÅ
REJSEN FRA BARCELONA.



Efterlysning:

KOK FORSVANDT FRA MARIANNE TERKOL

Søstrene Sussi Lyhne og Eva Petersen fra Esbjerg er sammen med deres bror Erling Madsen, Sjælland, på jagt efter oplysninger om deres forsvundne bror, kok Peter Erich Andreasen Madsen. Erik, som han slet og ret kaldtes - forsvandt fra kemikallietankeren 'Marianne Terkol' 4. december 1968. Skibet var afsejlet fra Barcelona kl. 10 i stille, klart vejr. Den 35-årige kok gjorde klar til spisning kl. 11.30 og blev sidst set om bord kl. 11.40. Kl. 12.00 var han spurgt om forsvundet.

Ifølge referatet af søforklaringen i Søulykke-statistikken blev skibet vendt på modsat kurs og området blev afsøgt uden resultat. Eftersøgningen blev indstillet kl.

17.30, hvorefter 'Marianne Terkol' genoptog sejladsen mod Rotterdam.

FLERE UBESVAREDE SPØRGSMÅL

Familien fik af politiet overbragt beskeden om, at han var druknet, og 15 år senere, da ingen siden havde hørt fra ham, blev han som en formalitet i systemet, erklæret død.

Omstændighederne ved hans forsvinden rummer dog flere ubesvarede spørgsmål og gennem årene har hans søskende spekuleret på, om Erik slet ikke druknede, men ønskede at skifte til en ny tilværelse.

Avisen JydskeVestkysten bragte sidst i januar en større artikel om familiens spe-

kulationer og efterlysning af informationer om kokken Erik.

"Vi håber, der er nogle derude, der kan hjælpe - nogle, der husker sagen og dens nærmere omstændigheder, måske besætningsmedlemmer," siger Sussi Lyhne og Eva Petersen i artiklen i JydskeVestkysten.

KUNNE ERIK SVØMME?

Af søforklaringen fremgår det, at Erik ikke kunne svømme. Det stiller søstrene sig noget usikre overfor. Eva Petersen erindrer i hvert fald, at Erik skulle lære hende at svømme på Søbadeanstalten. Og hvordan skulle han kunne det, hvis han ikke selv mestrede kunsten?

Og hvordan skulle han kunne falde over bord i det hele taget i stille og klart vejr?

Enhver oplysning om kokken Erik - Peter Erich Andreasen Madsen, om hans forsvinden og 'Marianne Terkol's specifikke afgang fra Barcelona 4. december 1968 vil være mere end velkommen hos familien. Henvendelser kan ske til JydskeVestkystens redaktion. Se kontakt-info på næste side.

Søstrene Eva Petersen (tv) og Sussi Lyhne med et foto af deres bror, kokken Erik, som forsvandt i 1968.

FOTO: UDLÅNT AF JYDSKEVESTKYSTEN /
FOTOGRAF JACOB SCHULTZ

Kemikalietankeren 'Marianne Terkol' her fotograferet 27. februar 1968 på vej ud fra Avonmouth i England.

FOTO: MALCOLM CRANFIELD

KAN DU HJÆLPE?

HAR DU OPLYSNINGER
OM KOK PETER ERICH
ANDREASEN MADSEN
ELLER VAR DU OM BORD
PÅ MARIANNE TERKOL
DA HAN FORSVANDT?

SÅ KONTAKT:

Journalist Heidi Bjerre-Christensen
på Jydske Vestkysten
tlf. 7912 4631
mail: hbc@jv.dk



SENIORKLUBBEN

**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:

**Forårsfrokost
Efterårs ålegilde**

For yderligere information kontakt
formanden.

Formand Leif R. Andersen,
Telefon 28 69 79 13
Mail L.rabech@live.dk



VI MINDES

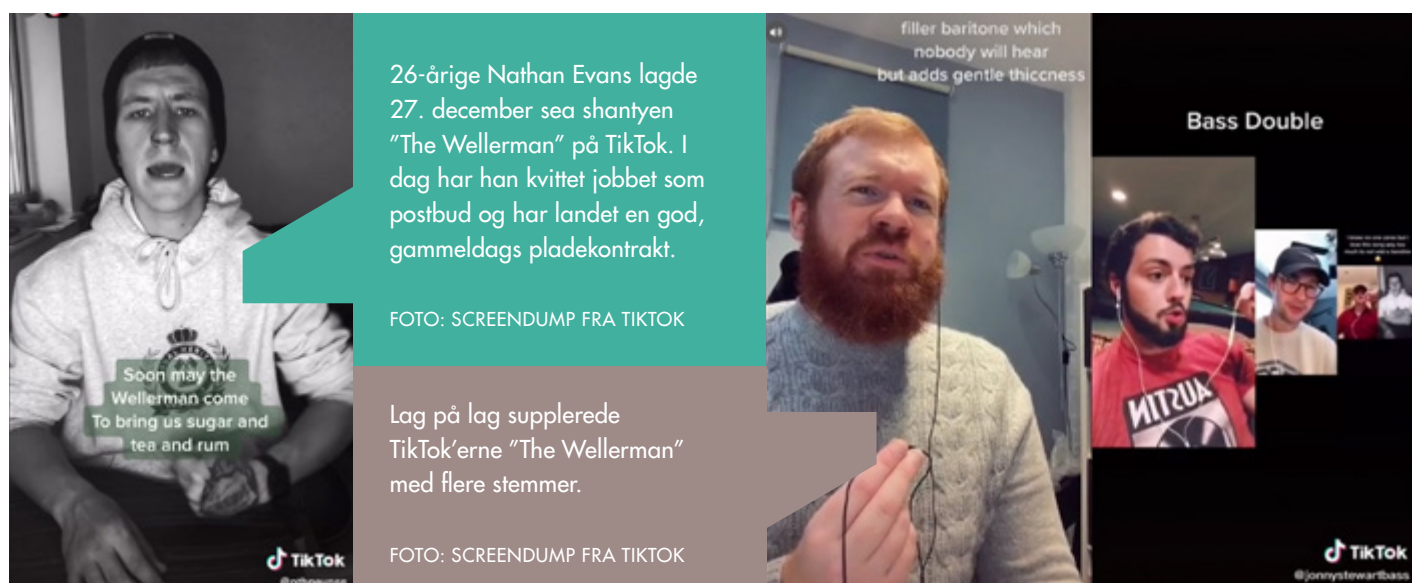
Troels Erland Askholm,
F. 14. juli 1958, er afdøet ved døden 11. november 2020

Olaf Kurt Richter
F. 26. april 1942, er afdøet ved døden 8. december 2020

Alex Fensby Jensen
F. 21. september 1967, er afdøet ved døden 16. december 2020

Martin D. Legaspi
F. 11. juni 1955, er afdøet ved døden 24. december 2020

Justino Luis Alves
F. 14. april 1948, er afdøet ved døden 10. januar 2021



26-årige Nathan Evans lagde 27. december sea shantyen "The Wellerman" på TikTok. I dag har han kvittet jobbet som postbud og har landet en god, gammeldags pladekontrakt.

FOTO: SCREENDUMP FRA TIKTOK

Lag på lag supplerede TikTok'erne "The Wellerman" med flere stemmer.

FOTO: SCREENDUMP FRA TIKTOK

AF HANNE HANSEN

SEA SHANTIES I NYT VIRALT SNIT

ET SKOTSK POSTBUD SATTE DET HELE I GANG. EN UGE SENERE VAR HAN VERDENSBERØMT OG MILLIONER SANG OG NYNNEDE EN MERE END 150 ÅR GAMMEL SEA SHANTY.

TIKTOK - den kinesiske video-delings-app, der giver enhver videoamatør mulighed for verdensberømmelse, er blevet global og brugerne strømmer til.

Som på alle sociale medier, hvor enhver er sin egen producent, er der langt imellem lyspunkterne. Og det kan i mange tilfælde synes som en lettelse, at videoklippe- ne kun kan være af maks. 15 sekunders længde.

I Skotland havde 26-årige Nathan Evans gennem flere måneder lagt bidder af egne musik-numre ud på tjenesten.

Mens han tjente til føden ved at dele

post ud, gik fritiden med at selvkomponere og indsyngne sange på TikTok. Dog uden det store gennembrud, indtil en af hans meget få følgere foreslog ham at forsøge med en sea shanty.

På nettet fandt han teksten til "The Wellerman" - en hvalfangersang fra New Zealand fra omegnen af 1860.

Og en kedelig 27. december-aften satte han sig foran mobilkameraet og optog sangen med hånden dundrende i bordpladen som taktfast rytmeboks.

FRA ÉN STEMME TIL I HUNDREDVIS

En af facetterne i TikTok er, at man kan optage egen video oveni en anden. Og det gjorde TikTok'erne så. "The Wellerman" blev fra det ene øjeblik til det andet fler-stemmig. Der kom bas og baryton, over- og undertoner, fjerde og femte-stemmer på. I løbet af få dage væltede det rundt med violiner og harmonika-versioner.

Forskere udråbte fænomenet "Sea Shanty" som indbegrebet af mandighed og ikke

mindst - mændenes svar på pandemien. Ja, den fik ikke for lidt.

Nathan Evans kom på både CNN og BBC med live interview, og sangen "The Wellerman" toppede streaminglisterne hos f.eks. Spotify.

SÅ SOM SÅ MED HOLDBARHEDEN

Som meget andet på internettet var det dog så som så med langtidsholdbarheden.

Forskerne har her et par måneder senere forlængst glemt "Sea Shanty"-fænomenet, streamerne hører nye toner og sang-amatørerne eksperimenterer på andre bølgelængder.

Nathan Evans selv - ja, han har droppet post-tjansen efter at have landet noget så gammeldags og analogt som en pladekontrakt. Og måske handlede det hele bare om, at "The Wellerman", som alle andre sea shanty'er, er en forbandet god ørehænger, der nemt holder 150 år mere.