

*Familieejet rederi:***HÅNDVÆRKERE
TIL SØS**

SIDE 18-20



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**RASTLØS – HJEM-
SENDT FRA DFDS**

SIDE 4-5

**CO-SØFART OG
METAL MARITIME
FLYTTER**

SIDE 7-9

**Q&A:
FERIEPENGE OG
NY FERIELOV**

SIDE 16-17

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART
& METAL MARITIME

SAMMENHÆNG MELLEM ORD OG HANDLING VILLE PYNTE

DANMARK er der kommet gang i Corona vaccinationerne, hvilket får alle til at se frem mod den tid, hvor vi kan smide mundbindet og som tidligere på en pludselig indskydelse gå på værtshus eller til et sportsarrangement.

Desværre lykkedes det ikke rederiforeningen og de faglige organisationer at overbevise regeringen om, at de søfarende er en særlig gruppe, som skulle prioriteres i vaccinekøen pga. vigtigheden af deres arbejde med at holde verdenshandlen i gang og sikre forsyningssikkerheden.

NEDGANG UDEBLEV

Der er sagt meget om den flotte indsats, som de søfarende har ydet i forbindelse med den lange pandemi. Rederierne roser de søfarende i deres udmeldinger. Samtidig kan rederierne glæde sig over, at det forventede fald i verdenshandlen og nedgang i indtjeningen aldrig kom. Tværtimod tjener mange af rederierne penge som aldrig før og otte ud af ti skibsredere (undskyld, det hedder det jo ikke mere, men CEOer) forventer, at de gode tider fortsætter. Dette ses også på aktiekurserne.

PARALLELT UNIVERS

Når man så sidder i forhandlingslokalet og forsøger at forny de søfarende officerers hovedoverenskomster, så har piben en helt anden lyd. Aldrig før er "Shipowners Blues" blevet spillet mere skinger, og aldrig før har pengepungen været mere fastlimet i baglommen.

Når dette så kædes sammen med særønsker fra enkelte rederier, som vil forringe

de søfarendes vilkår, så føler man sig hen-sat til et parallelt univers.

OFFICERSMANGEL TRUER

Analysefirmaet Drewry skriver i sin årlige "Manning Report", at antallet af søofficerer i 2026 vil ramme det laveste niveau i mere end 10 år. Nu kan man sige, at det har vi alle hørt nærmest til bevidstløshed gennem de sidste 20 år, men der er nu kommet nok en faktor ind, som forstærker afgang.

Rapporten henviser til, at tilgangen til erhvervet er lavere end normalt, at handelsflåderne vokser og - ikke mindst - at pandemien med lange udmønstringer og kæmpe uvisheder har fået mange til at opgive en kommende karriere til søs, ligesom pandemien har fået mange til at gå i land og andre til at fremskynde pensionen.

”Det er derfor tid til ikke bare at tale om at få nye uddannelsesveje i gang, men at gøre noget reelt.

I stedet for, at man alene uddannes i et rederi, hvorfor kan f.eks. en ubefaren så ikke få sin sejltilid i en kombinationspraktik, hvor flere rederier løfter opgaven. En samlet sejltilid kunne således kombineres med udmønstringer i f.eks. Esvagt, Maersk Tankers og Royal Arctic Line.

Det ville give erhvervet en langt bredere funderet befaren, hvorfra man ved, at rigtig mange på et tidspunkt tager springet til navigatøruddannelsen.

Man kunne gøre det samme med officersstuderende.

En succes vil dog nok samtidig kræve, at rederierne stopper den evige tudeøvelse om, hvor forfærdeligt det er, at man skal betale danske lønninger til danske søfarende, uanset antal striber på skuldrene.

STABILITET OG TRYGHED

Det er tid til at få en fælles forståelse af, at man skal sikre et stabilt erhverv, hvor et ungt menneske trygt kan begynde en uddannelse og være sikker på, at der er arbejde. Det nytter ikke, at en søfarende skal være nervøs for fyresedlen eller en forringelse af sine ansættelsesvilkår, hver gang et rederi skifter ud på direktionsgangen, og de nye chefer skal vise, hvor dygtige de er til kortsigtede besparelser.

Rederierne i Danmark skal huske, at den dag de danske søfarende kun findes i indenrigsfærgerne, bortfalder alle argumenter for at opretholde DIS og vejen til FoC og tab af politisk støtte er kort. Det kunne jo være, at politikere begynder at nærstudere den kæmpe forskel, der er på bruttovaluta-indtjeningen og nettovalutaindtjeningen.

ET LYS PUNKT - DFDS

Nu skal alt ikke være brok! Der er danske rederier, som tager ansvar og til stadighed har vist solidaritet med sine ansatte under Corona-pandemien. Her er DFDS A/S et absolut lyspunkt. Her kunne andre lære en hel del om personalepolitik og samarbejde med faglige organisationer.

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
Caspar 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 20. august eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer fredag 17. september og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Familien Roed, Northern Survey
Foto: Hanne Hansen



Hjemsendt fra DFDS:

VI SKAL BARE I GANG - NU

Side

4

GRØNNERE FÆRGEFART

Side

22



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

HJEMSENDT: LAD OS KOMME I GANG	4
FIK 33 DAGES HYRE GODTGJORT	6
CO-SØFART	
OG METAL MARITIME FLYTTER	7
OK2020 STATUS	10
NYT FRA FAGLIG AFDELING	11
FORKORTSEJLADS HVORNÅR?	12
FLERE FEJL PÅ LØNSEDEL	13
EFTERLYSER FLEKSIBILITET FOR SØFARENDE I VACCINEKØ	14
VIND ET KROOPHOLD	15
FERIE OG FERIEPENGE	16
NORTHERN SURVEY: HÅNDVÆRKERE TIL SØS	18
GRØN FÆRGEFART	22
VÆRD AT VIDE: HVIS DU SKAL PÅ BARSEL	26
MARITIM A-KASSE: FÆRRE LEDIGE	27
'ESBERN SNARE' TIL GUINEABUGTEN	28
SUNDHEDSSTYRELSEN INFORMERER:	29
SKIBSFØRER DIMITTEREDE TIL SØS	30
NYT OM NAVNE	31
LILLE Ø MED STOR HISTORIE	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN

PASSAGERSKIBENE HAR VÆRET HÅRDT RAMT UNDER CORONA-KRISEN, OG MANGE SØFARENDE HAR OPLEVET FOR FØRSTE GANG AT BLIVE OPSAGT.

DFDS VALGTE TIDLIGT I FORLØBET SIDSTE ÅR AT GØRE BRUG AF REGERINGENS HJÆLPEPAKKER PÅ OSLO-RUTEN, OG AD FLERE OMGANGE ER LØSNINGER FOR AT UNDGÅ FYRINGER FORHANDLET PÅ PLADS MED METAL MARITIME. DERMED ER MANGE FORTSAT I JOB, MEN HJEMSENDT MED LØNKOMPENSATION.

FAKTA

HJEMSENDT MED LØNKOMPENSATION FRA DFDS' OSLO-RUTE:

CROWN SEAWAYS: 145

PEARL SEAWAYS: 161

Tal oplyst fra DFDS 20. maj 2021

Hjemsendt på lønkomensation:

"DET KAN KUN GÅ FOR LANGSOMT – LAD OS KOMME I GANG"

UTÅLMODIGHEDEN EFTER AT KOMME I GANG ER UDBREDT. HOS REDERIASSISTENT BITTEN HEDEGAARD SØRENSEN, DFDS, ER HJEMMET MIDT I JYLLAND BLEVET HOVEDKVARTERET FOR RASTLØSHED.

BARE at gå hjemme er ikke lykken. Det er Bitten Hedegaard Sørensen parat til at skrive under på efter nu flere måneder som hjemsendt fra Oslo-rutens 'Pearl Seaways'.

”Det er umuligt at hive én selv op med hårrødderne for bare at få lavet det mindste. Man trisser bare rundt og får intet gjort,” konstaterer hun.

"Jeg skal ikke klage. Lønnen kommer hver måned, jeg er stadig ansat og lider ingen økonomisk nød. Men hvor er det bare dræbende at gå her og vente," fortsætter hun og understreger, at hun under ingen omstændigheder vil lyde som hverken utilfreds eller "et brokoved".

"Som jeg siger - jeg skal ikke klage. DFDS

har bare behandlet os så flot. Det er der slet ingen tvivl om. Man føler jo, at de vil gå langt for at beholde os medarbejdere. Og der er jo folk, der har mistet deres arbejde og har det meget værre på grund af Corona-krisen. Det er jeg helt bevidst om. Og set i det lys, så er jeg da heldig," bemærker hun.

STORTRIVES MED AT SEJLE

Det er ikke tilfældigt, at Bitten Hedegaard Sørensen har sejlet i DFDS i nu 24 år. Egentlig ville hun som nyuddannet cafeteriaassistent i 1997 kun sejle et år. Bare for at prøve det.

Men det gik anderledes, og hun kan i dag slet ikke forestille sig at skulle andet end at sejle.

Efter først at have været i cafeteriet på "Crown" blev hun "Messeemor" på "Dana Anglia" og fastansat.

De seneste 12 år har hun været stewardesse, hvor hun bl.a. har rengøring i dagtimerne og derudover har skiftende opgaver



Formel 1 labradoren "Cille" har fået masser af motion, mens Bitten Hedegaard Sørensen har været ufrivilligt lang tid hjemme fra jobbet som rederiasistent på 'Pearl Seaways' i DFDS.

som f.eks. at fylde op i buffeten. Vagterne i "Stafetten" er det bedste, finder hun. Her er der under normale forhold altid travlt, og mange forskellige og skiftende opgaver. Ja, og så sætter hun stor pris på at være i kontakt med gæsterne.

Hun stortrives med tilværelsen, der under normale forhold skifter mellem at være ude og hjemme. Hendes liv har i mange år været opdelt i tørner af to ugers varighed. To uger ude efterfulgt af to uger hjemme. Det liv passer hende perfekt.

TO FORSKELLIGE VERDENER

"Ude om bord har man sit eget liv. Kollegerne - ja, besætningen - vi er som en stor familie. Nogle er man selvfølgelig tættere på end andre, men vi følger jo hinanden tæt. Man kender kollegernes forhold og følger med i deres liv," forklarer hun og fortsætter:

"Og når man så er hjemme, så har man fri til at gøre lige, hvad der falder én ind. Og her har man sit andet liv. Livet med

vennerne, familien og omgangskredsen. Ja og livet med for mit vedkommende kæreste og hund," smiler hun.

DAGENE GÅR I ÉT

Paradokset er, at Bitten Hedegaard Sørensen som søfarende især sætter pris på tiden hjemme. Men nu, hvor tiden hjemme har strakt sig over flere måneder, erkender hun blankt, at det simpelthen er blevet for meget af det gode.

”Jamen, dagene går jo i ét. Man kan ikke tage sig sammen til noget som helst, for i morgen er jeg jo også hjemme - ja, og så kan jeg jo bare gøre det i morgen i stedet for i dag,” forklarer hun.

"Jeg havde vist aldrig forestillet mig, at jeg skulle få det sådan. Det er bare dræbende," tilføjer hun.

BEKYMNING FOR ENDNU EN UDSÆTTELSE

Bekymringen hos Bitten Hedegaard Sørensen var, da vi først i maj besøgte hende, at opstarten af Oslo-ruten vil blive yderligere udskudt. At ruten ikke kommer i gang 7. juni, som varslet lød på det tidspunkt.

"Det må bare ikke ske. Som ansat er man jo bekymret for, at det rammer rederiet økonomisk hårdt. Vi kunne jo se sidste år, da DFDS forsøgte at holde ruten sejlsende, at der var alt for få passagerer med. Vi kunne jo alle se, at det bare ikke holdt med at sejle med 24 passagerer. Og hold op, vagterne kunne være lange," refererer hun og tilføjer:

"Nej. Vi skal i gang. For fuld fart. Og hvor jeg bare glæder mig til at få en normal dagligdag tilbage."

FIK 33 DAGES HYRE GODTGJORT - OG EN UNDSKYLDNING

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

MEDLEM VAR BERETTIGET TIL VENTEHYRE EFTER AFVIKLING AF 15 FRIDØGN PÅ FORSKUD, MEN HYREN STOPPEDE. REDERIET GODTGJORDE DEN MANGLENDE HYRE OG BEKLAGEDE SAGSFORLØBET.

ET MEDLEM i Royal Arctic Line henvendte sig til os, fordi medlemmet havde nogle spørgsmål til, hvordan vedkommende var blevet afregnet, efter at vedkommende havde meldt sig klar til tjeneste.

Medlemmet havde haft tjenestefri som

følge af 'tvingende familiemæssige årsager' og havde i den periode afviklet overskydende fridøgn. Da medlemmet meldte sig klar til tjeneste igen, så rederiet ikke lige en mulighed for at mønstre vedkommende med det samme.

REDERIET STOPPEDE HYREN

Medlemmet afviklede herefter fridøgn plus 15 fridøgn på forskud, som det er muligt at gøre iht. overenskomsten, forudsat at den søfarende bliver varskoet 8 dage før planlagt udmønstring. Da de 15 fridøgn på forskud var afviklet, stoppede rederiet hyren til vedkommende frem til mønstringsdagen.

Vi henvendte os til Royal Arctic Line og

gjorde opmærksom på, at medlemmet efter vores opfattelse var berettiget til ventehyre. Resultat blev, efter lidt diskussion frem og tilbage, at medlemmet var berettiget til ventehyre efter at de 15 fridøgn, var afviklet på forskud.

Vi accepterede at kommunikationen i forbindelse med medlemmets klarmelding var tilstrækkelig til at kunne sammenlignes med overenskomstens krav om 8 dages varsko.

Sagen endte med, at medlemmet fik godtgjort 33 dages hyre. Royal Arctic Line har efterfølgende beklaget sagsforløbet over for medlemmet.



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



LÆS MERE OM
FLYTNINGEN
SIDE 8



CO-Søfart og Metal Maritime flytter fra Rødovre og ind i lokaler i Dansk Metals forbundshus i København.

CO-SØFART OG METAL MARITIME FLYTTER

NY ADRESSE FRA 1. SEPTEMBER
MOLESTIEN 7, 2450 KØBENHAVN SV

telefon og e-mail forbliver uændret



METAL MARITIME OG CO-SØFART FLYTTER I NYE RAMMER

AF HANNE HANSEN

1. SEPTEMBER RYKKER CO-SØFART OG METAL MARITIME IND I NYE RAMMER I DANSK METALS FORBUNDSHUS I KØBENHAVN. BEGGE ORGANISATIONER FORTSÆTTER UÆNDREDE, OG KULTUREN I FORM AF NÆRHED BÅDE TIL MEDLEMMER OG DE ANSATTE IMELLEM FLYTTER MED.

HÅNDVÆRKERNE er lige nu i fuld gang med at forberede de ca. 250 kvadratmeter, som CO-Søfart og Metal Maritime flytter ind i 1. september.

Lokalerne ligger på 1. sal i Dansk Metals forbundshus på Molestien i København. Og besøgende får nem adgang, idet der er direkte indgang fra p-pladsen foran bygningen

Flytningen omfatter også Maritim A-kasse med afdelingskasserer Susanne Holmblad samt ITF-inspektør Peter Hansen, der har kontor hos Metal Maritime. Huset i Rødovre fraflyttes helt.

En større omrokering og ombygning i

Dansk Metals forbundshus åbnede mulighed for, at de maritime aktiviteter kunne få plads i huset.

EN NATURLIG FORLÆNGELSE

"Efter fusionen mellem Dansk Sø-Restaurants Forening og Metal Søfart for nu ti år siden til Metal Maritime, er det en naturlig forlængelse også at flytte ind i forbundshuset. Metal Maritime er den eneste forbundsafdeling i Dansk Metal - modsat de øvrige som er lokal-afdelinger - og det ændrer flytningen ikke på. CO-Søfart fortsætter også sin selvstændighed som



centralorganisation for maritime fagforeninger,” siger formand for Metal Maritime og CO-Søfart Ole Philipsen.

”Gennem årene har vi i Rødovre oplevet, at det har stor værdi at husets ansatte er tæt på hinanden. Nærheden og det at alle ved, hvad der rører sig ved kollegernes skriveborde, kommer medlemmerne til gode,” siger Ole Philipsen og tilføjer:

”Nærheden er uden tvivl en af de helt store styrker i huset i Rødovre, og den flytter med til forbundshuset. Det har været et mål fra starten, at vi fortsat skulle sidde samlet.”

Med flytningen kommer de maritime aktiviteter under samme tag som ledelsen i Dansk Metal og får let adgang til sparring med kolleger og eksperter i f.eks. arbejdsskader og arbejdsret. Forbundshusets mødelokaler og mødefaciliteter står også til rådighed. Og for medarbejderne er forholdene i forbundshuset et par niveauer over mulighederne i Rødovre i form af bl.a. kantineordning.

Samtidig er der i indretningen af lokalerne taget højde for, at CO-Søfart og Metal Maritime kan udvide og vokse.

AKTIVITETER FORTSÆTTER UÆNDRET

”I Metal Maritime fortsætter al sagsbehandling og forhandling af overenskomster som hidtil. Det ændres der ikke på,” uddyber Ole Philipsen og tilføjer:

”Det enkelte medlem, som ikke har brug for at møde op personligt i fagforeningen, vil ikke opleve nogen ændring som sådan. Vi bibeholder også alle kontakinfo. Det eneste, der udadtil ændres, er den fysiske adresse,” bemærker Ole Philipsen.

Nedpakningen i Rødovre går i gang i løbet af sommeren, og den fysiske flytning vil stå på sidst i august.

Dansk Metal har besluttet at beholde bygningen på Mose Allé 13 i Rødovre, og arbejder for øjeblikket med forskellige planer for, hvordan bygningerne skal udnyttes i eventuel ombygget form.



CO-SEA

SEMINAR 2021

27. - 29. SEPTEMBER

på
**Metalskolen
i Jørnlunde**

FOR BESTYRELSER OG TILLIDSREPRÆSENTANTER/SUPPLEANTER FRA

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

TO DØGN I MARITIMT, FAGLIGT FÆLLESSKAB

Seminarer indledes med frokost kl. 12.00, mandag 27. september og afsluttes efter morgenmad onsdag 29. september

Der venter et varieret program med tid og plads også til socialt samvær.

TILMELDING

Deltagere får i løbet af juni/juli tilsendt invitation med yderligere information om transportmuligheder og skal tilmelde sig hos egen organisation. Deltagere fra FOA Søfart skal således tilmelde sig seminarer hos FOA Søfart osv.

Medlemmer af Metal Maritime tilmeldes via mail til maritime@danskmetal.dk

DETALJERET PROGRAM KAN SES PÅ CO-SEA.DK FRA 1. JULI



OVERENSKOMST FOR SØFARENDE PÅ BROPROJEKT

SAMMEN med 3F Sømændene har vi igennem en periode forhandlet med selskabet bag den nye Storstrømsbro, SBJV, og deres hovedorganisation DI om indgåelse af overenskomst for de søfarende medarbejdere ved anlæggesarbejdet på den nye broforbindelse.

I første omgang var de søfarende medarbejdere blevet ansat på Bygge- og anlægsoverenskomsten mellem 3F og Dansk Byggeri, men da der er tale om søfart, så fastholdt vi, at medarbejderne skulle

omfattes af det rette lovgrundlag dvs. Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (Sømandsloven).

FORBEDRINGER TILFØJET

Efter forhandlinger med DI og drøftelser mellem os, 3F Sømændene og medarbejderne, er der nu indgået en lokaloverenskomst, som både henviser til Sømandsloven og til Bygge- og anlægsoverenskomsten, hvor det har været relevant. Derudover har vi

tilføjet en række forbedringer for de søfarende, herunder en højere timeløn, bedre overtidsbetaling og bestemmelse om årlig lønforhandling. Når vi har afsluttet redigeringen af den nye aftale, vil den kunne findes på hjemmesiden under sektionen Overenskomster.

Det forventes at arbejdet med broen, som har været forsinket på grund af Covid-19, vil fortsætte de kommende to til tre år.

CP

OK-FORNYELSE FOR MENIGE I MAERSK SUPPLY SERVICE

SÆROVERENSKOMSTERNE for kokke, skibsassistenter og skibsmekanikere i Maersk Supply Service blev forhandlet på plads på effektive og konstruktive forhandlingsmøder med rederiet i april, hvorefter de overgik til godkendelse i både Danske Rederier og i kompetent forsamling i Dansk Metal.

Der er i Maersk Supply Service reelt tale om to særøverenskomster. Én for "Catering" og én for "Dæk & Maskine". Fuld aftaletekst, inklusiv hyretabeller, ligger på hjemmesidens OK-sektion, hvor dokumenterne er frit tilgængelige.

Ud over beløbene i hyretabellerne udbe-

taler rederiet løbende sammen med lønnen et særligt bidrag, der pr. 1. marts 2020 udgør 1 pct., pr. 1. marts 2021 2 pct. og pr. 1. marts 2022 3 pct. af den ferieberettigede løn optjent i den foregående måned.

EFTERREGULERING UDBETALT

Begge overenskomster er trådt i kraft med tilbagevirkende kraft fra 1. marts 2020. Maersk Supply Service har efterreguleret hyre og pension med hyreudbetalingen for maj.

OP

KULSKUBBERE HOS ALBA BULK

DE såkaldte kulskubber, som hidtil har været drevet af hhv. Vattenfall og Ørsted, er i den forløbne overenskomstperiode kommet i drift hos rederiet Alba Bulk i Aalborg. Her ved deadline på dette blad mangler vi fortsat at underskrive fornyelse af overenskomsten for skibsassistenter og skibsmekanikere på kulskubberne, men i princippet er vi nået til enighed om en fornyelse på de vilkår, som er aftalt på hovedoverenskomsten mellem Metal Maritime og Danske Rederier.

Hvor der før har været to aftaler, vil der dermed fremover kun være én overenskomst på området, da det hele pt. ligger hos Alba. Ifølge vores oplysninger skulle medarbejderne allerede være blevet reguleret med tilbagevirkende kraft, således at de har fået del i de aftalte hyrestigninger fra forhandlingerne på hovedoverenskomsterne i 2020. Der er dog fortsat udestående i forhold til særlig opsparing og feriepenge, som vi arbejder på at få løst.

CP

FORHANDLINGER PÅBEGYNDT...

Udover de ovennævnte har vi påbegyndt forhandlinger om OK-fornyelser eller er i dialog med flere rederier om dette, heri-

blandt kan nævnes DFDS, RAL og Offshore Windservice.

CP

OFFICERS-OK - UDEN LØSNING

Som medlemmer har kunnet følge via login på "Medlemsside" på hjemmesiden www.co-sea.dk - så er forhandlingerne om hovedoverenskomsterne for officerer i Danske Rederier ikke kommet nærmere en løsning. Status ved redaktionens slutning til dette blad, sidst i maj, var endnu et brud mellem forhandlingsparterne med Danske Rederier på den ene side af bordet og Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime på den anden side.

Samarbejdet med Maskinmestrenes Forening om forhandlingerne er både konstruktivt og positivt. Til gengæld er Danske Rederiers fastlåste indstilling til minimale lønstigninger med henvisning til Corona-krisen både pinlig og uværdig i takt med, at rederiernes resultater fra 2020 offentliggøres og deres forventninger til 2021 opjusteres. OP

LOKALAFTALER I FÆRGEREDERIER

Rigtig mange lokalaftaler er blevet indgået for ubefarne skibsassistenter, skibsassistenter og skibsmekanikere. Det drejer sig specielt om aftaler med ForSea og Scandlines Danmark. Pt. forhandles der med Molslinjen om aftaler for ubefarne på Bornholmslinjen. Her mangler der i skrivende stund hyreregulering tilbage fra 1. marts 2020. Det forventes snart at være på plads, så vores medlemmer kan få deres lønstigninger med tilbagevirkende kraft. Alle aftalerne er udlagt på hjemmesiden. KØJ

Siden sidst:

AF CHRISTIAN H. PETERSEN
FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

NYT FRA FAGLIG AFDELING

GENÅBNINGEN af det danske samfund er i skrivende stund godt i gang, selvom pandemien endnu ikke er overvundet. Vi lever fortsat med lukkede grænser, lokale nedlukninger, mundbind og andre restriktioner. Sandsynligvis vil der i den kommende tid blive åbnet mere op i takt med at flere bliver vaccineret og smittetallene forhåbentlig falder yderligere.

Metal Maritime ved formand Ole Philipsen deltager i disse dage i ministerielle forhandlinger omkring genåbning af Det Blå Danmark, og når I læser dette, er resultaterne af disse forhandlinger sikkert ved at blive til virkelighed på havet, i havne og på skibe i Danmark og resten af verden. Vi håber alle, at vi i takt med denne genåbning snart vil kunne vende tilbage til de forhold - i privatlivet såvel som i arbejdslivet - som vi kendte før Covid-19.

NY FERIELOV OG FERIEPENGE

Hos Metal Maritime er der fortsat en større del af opgaverne, som relaterer til Covid-19, ligesom vi i skrivende stund stadig arbejder en del hjemme, men alle er dog på kontoret nogle dage hver uge. Udover Covid-19 bruger vi fortsat en del tid på sagsbehandling omkring den nye ferielov, herunder udbetaling af de indefrosne feriemidler, ligesom vi fortsat arbejder på at få de sidste menige overenskomster på plads. Officerernes overenskomster er desværre en historie for sig, hvilket fremgår af OK-status her på denne og foregående side.

PLANLÆGNING AF SEMINAR

Vi er også godt i gang med planlægning af CO-Søfart Seminaret for bestyrelsesmedlemmer, tillidsvalgte og suppleanter. Det afvikles i år sidst i september og som tidligere år er det igen på Metalskolen i

Jørunde. Da der siden sidste seminar i 2019 er sket en del udskiftning og omroking af vore tillidsrepræsentanter i Metal Maritime, bliver rederiopdelte forløb og mulighed for socialt samvær højt prioriteret i programmet. Vi forudser, at tillidsrepræsentanterne fra flere rederier har stort behov for at kende hinanden nærmere og internt udveksle erfaringer og afklaring af spørgsmål.

Da seminaret denne gang ligger fra mandag til onsdag vil programmet om onsdagen slutte efter morgenmaden, så deltagerne kan nå hjem til alle landets afkroge, inden en evt. arbejdsdag begynder om torsdagen.

FLYTTEKASSER RYKKER IND

I den kommende tid skal vi her i Rødovre desuden gøre klar til at pakke bøger, mapper, it-udstyr og andre ting i kasser, for som det også fremgår af side 7 og 8, så skal vi snart flytte.

Det bliver på mange måder lidt trist at skulle forlade vores hyggelige kontor her i Rødovre, hvor vi efterhånden har været i mange år, men da der pga. udvidelse og ombygning snart er ledig plads på Dansk Metals forbundskontor, er det besluttet at CO-Søfart flytter til den fine kontorbygning på Molestien ved Sluseholmen i København.

Så selvom det bliver vemodigt, så forventer jeg bestemt også at vi bliver glade for flytningen. Vi vil blive en del af et større og fagligt kompetent miljø med mulighed for ny inspiration og sparring med dygtige kolleger i Dansk Metal, hvilket vil være med til at gøre Metal Maritime endnu bedre til at rådgive og hjælpe vores medlemmer.

Reglerne om, hvornår der udbetales forkortsejlads hyre fremgår af Sømandsloven. En dom fra Sø- og Handelsretten fra 1989 afklarer yderligere detaljer, herunder bl.a. at årsagen til reduktionen af besætningen er uden betydning.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME



FORKORTSEJLADS HVORNÅR?

HVORNÅR ER MAN BERETTIGET TIL AT FÅ FORKORTSEJLADS HYTE?
SPØRGSMÅLET ER DEN SENESTE TID DUKKET OP ET PAR GANGE I
FAGLIG AFDELING.

MEDLEMMER henvender sig af og til med spørgsmål om forkortsejlads, og hvornår man er berettiget til det.

Kort kan det siges, at man er berettiget til forkortsejlads, hvis man er færre i en stillingsgruppe end ved påmønstring. Arbejdsopgaverne er herefter fordelt mellem færre personer, end den søfarende kunne forvente under udmønstringen og den søfarende har derfor en større arbejdsbyrde, end der blev sagt 'ja' til ved påmønstring.

Forkortsejlads står omtalt i Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættel-

sesforhold mv. § 23 (Sømandsloven). Ved fortolkning af forkortsejlads-begrebet er det dog vigtigt at huske en sag afgjort i Sø- og Handelsretten i 1989. Her slår Sø- og Handelsretten fast, at det er antallet på forhyringstidspunktet, der er afgørende og ikke årsagerne til, at besætningen er reduceret.

BEVISBYRDEN PÅHVILER REDERIET

Herudover siger retten, i 1989, at det påhviler rederiet at påvise, at det reducerede

mandskab ikke har medført merarbejde. Dvs. det er ikke de søfarende, der skal bevise, at de har haft mere at lave, men rederiet der skal bevise, at der har været mindre at lave.

For at få forkortsejlads skal man henvende sig til skibsføreren/rederiet og gøre krav på det, mens situationen pågår.

NYT OM TILLIDSVALGTE

Esvagt

Tom René Bjørn Larsen blev valgt som talsmand for kokkene. Vi ønsker tillykke med valget og ser frem til samarbejdet.

DFDS

På fragtbådene er Bente Bendix Brinksbo valgt til tillidsrepræsentant for stewardsene. Vi ønsker Bente tillykke med valget og ser frem til samarbejdet. Vi vil gerne sige tak til Laila Bryhl Nielsen for et godt samarbejde igennem årene og ønsker hende god vind fremover.

Royal Arctic Line

For skibsassistenterne blev Jimmy Steffensen valgt som tillidsrepræsentant. Vi ønsker Jimmy tillykke med valget og ser frem til samarbejdet.

JWA & MB

LØNTJEK EFTER TURBULENT JUL

Der har været en del løntjek efter en turbulent jul og nytår 2020 hos Bornholmslinjen. Da grænsen til Sverige i hast blev lukket op til jul, medførte det omlægning af Bornholmslinjens ruter og et ual af vagtplansændringer. De fleste lønsedler har været korrekte, men ret så ugenomskelige for både det enkelte medlem og os. Sammen med de enkelte medlemmer er det dog lykkedes os at komme til bunds i kontrollen. KØJ

PENGE UDBETALT

Den efterhånden meget lange føljeton med Nørresund Rederi og Shipping er langt om længe løst. Medlemmet, der manglede en del i hyreudbetaling, har nu med ni måneders forsinkelse fået sit tilgodehavende. KØJ

FLERE FEJL FUNDET PÅ LØNSEDDEL FRA NORTHERN OFFSHORE SERVICE

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

MEDLEM ANSAT I N.O.S HAR HVERKEN FÅET OVERENSKOMSTFASTSATTE HYRESTIGNINGER ELLER SÆRLIG OPSPARING.

Vi har tidligere beskrevet en sag, hvor et medlem ikke fik udbetalt særlig opsparring jf. overenskomsten mellem Danske rederier (DROII) og Metal Maritime. Selv samme medlem, der er ansat i Northern Offshore Service, har igen henvendt sig, fordi medlemmet synes, at særlig opsparring igen mangler på lønsedlerne.

Ved gennemgang af medlemmets lønsedler for det forgangne år, viste det sig, at rederiet stadigvæk har problemer

med at følge den indgåede overenskomst. Medlemmet har ikke fået de aftalte lønstigninger fra 1. marts 2020 og 1. marts 2021, ligesom medlemmet heller ikke har fået særlig opsparring udbetalt i samme periode.

SKÆRPENDE OMSTÆNDIGHED

Det er skærpende omstændigheder, at rederiet undlader at udbetale denne særlige opsparring specielt, når der allerede har kørt en sag om emnet, - en sag som rederiet tabte. Vi afventer nu rederiets tilbagemelding ultimo maj.

Går du glip af dine ekstra fordele?

Din pension indeholder en masse ekstra fordele, der kan give både dig og din familie værdi.

Gå til mitpfa.dk/fokus, og giv os lov til at kontakte dig

PFA

Mere til dig

SØFARENDE HAR PROBLEMER MED AT FÅ VACCINE-TIDER TIL AT GÅ OP MED UDE- OG HJEMMEPERIODER. 3F SØMÆNDENE, MASKINMESTRENE FORENING OG METAL MARITIME OPFORDRER REGERINGEN TIL AT INDFØRE FLEKSIBILITET I BOOKING-SYSTEMET.



TEKST: HANNE HANSEN • FOTO: SHUTTERSTOCK

EFTERLYSER FLEKSIBILITET FOR SØFARENDE I VACCINEKØ

3F Søændene, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime opfordrede sidst i maj i et fælles brev regeringen til at kigge på programmet for Covid-19-vacciner, så søfarende på lige fod med den øvrige befolkning kan få den livsnødvendige vaccine.

I alle tre organisationer har medlemmer rettet henvendelse om problemer med at få booket vaccinetider, der matcher ude- og hjemmeperioderne.

I brevet, der er adresseret til Erhvervsminister Simon Kollerup og Sundhedsminister Magnus Heunicke, henvises til et konkret eksempel, hvor en maskinchef med bopæl i Region Syddjylland måtte opgive at booke tider og derefter, da han henvendte sig til regionen med problemet, blev afvist. Dog med den bemærkning, at han var den

tredje søfarende, som regionen samme dag havde modtaget henvendelse fra.

De tre organisationer opfordrer ministre til at indføre større fleksibilitet i vaccinebookingen og/eller indføre mulighed for, at søfarende tildeles Moderna-vaccinen, som tillader op til 12 uger mellem de to vaccinationer.

VACCINEN ER VITAL FOR SØFARENDE

Brevet henviser til søfarendes centrale position i sikring af forsyningskæderne og tilføjer i den forbindelse, at netop søfarende gennem hele Corona-pandemien vedholdende har udført arbejdet under svære betingelser.

“Det er af vital betydning for de søfaren-

de at blive vaccineret for at kunne rejse til og fra skibene verden over henset til både sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold,” noterer de tre organisationer i brevet.

I Metal Maritime understreger formand Ole Philipsen, at organisationerne ikke efterlyser positiv særbehandling af søfaren-

de: “Vi beder ikke om at komme frem i køen eller få anden positiv særbehandling. Vi opfordrer ene og alene til, at vaccineprogrammet tilføjes fleksibilitet, så søfarende kan gøre brug af vaccinetilbuddet på lige fod med alle andre danske statsborgere,” kommenterer Ole Philipsen.

SAG OM FJERNET SMUDSTILLÆG OVERDRAGET

Smudstillæg-sagen, som blev omtalt i sidste fagblad, er nu indgivet til Fagbevægelsens Hovedorganisation, FH, og videreføres der mod rederiets

arbejdsgiverforening. Sagen drejer sig om, at Molslinjen har afvist at udbetale et overenskomstsfastsat smudstillæg til natskibsassistenterne på Kattegat-ruten.

Sagen anlægges sammen med 3F Søændene, idet vi har enslydende overenskomst på området.

KØJ



**VIND ET
KROOPHOLD**

KAN VI FÅ FAT PÅ DIG, NÅR VI SKAL?

Det er vigtigt, at vi kan kontakte dig, hvis der sker ændringer, der påvirker dit arbejdsliv og dine ansættelsesvilkår, fx hvis din arbejdsgiver omstrukturerer eller pludselig lukker.

TJEK NEMT, OM DINE OPLYSNINGER ER RIGTIGE:

- ▶ Besøg danskmetal.dk.
- ▶ Log ind.
- ▶ Nu kan du se og evt. rette dine oplysninger. Sørg for, at e-mail, telefonnummer og arbejdsplads er rigtige.
- ▶ Når du har tjekket, at informationerne er rigtige, så klik på linket i den gule bjælke på opdateringssiden, og send os en tom e-mail fra din e-mailadresse. Så deltager du i lodtrækningen om et kroophold.
- ▶ Vinderne trækkes løbende, og du får direkte besked, hvis du er en af de heldige.





Spørgsmål og svar om:

FERIE OG FERIEPENGE

PRIMÆRT GÆLDENDE FOR 1:1 ORDNINGER

Hvorfor fik jeg ikke sat de feriedage ind i mit fridøgnssregnskab i første hjemme periode efter 1. januar/1. maj, som jeg har optjent året før?

Ved samtidighedsferie afvikler man på de fleste 1:1 overenskomster løbende den optjente ferie. Enten i begyndelsen af enhver hjemmeperiode eller løbende med 3 dage om måneden.

Opsparer jeg det samme antal hjemmedage over et år, når jeg ikke får sat ferie ind i fridøgnssregnskabet i første hjemme periode(r) efter 1. januar/1. maj?

Ja. Hvor mange dage, man får hjemme på et år, har samtidighedsferien ikke ændret ved. Nu afvikles ferien løbende i takt med, at den optjenes. Over et år har man optjent det samme antal feriedage som før, og fridøgnsopptjening er den samme i overenskomsterne, som før indførelse af samtidighedsferie.

Hvorfor får jeg, efter indførelse af samtidighedsferie, ikke længere tillagt ferie oven i min 1:1 ordning?

I 1:1 fridøgns optjeningen indgår der generelt ferie i hjemmeperioderne. Det gjorde der både før og efter indførelsen af samtidighedsferie. Det ændrer samtidighedsferie derfor ikke ved.

I årets ca. 52 ugers lønindkomst indgår løn i ferien, enten i form af ferie med løn eller feriepenge. Et helt års lønindkomst (ca. 52 uger) består groft set af ca. 47 uger løn under tjeneste og afspadsering, plus ferie. I 1:1 ordninger er der indeholdt ferie, og over et år indgår der ferie i de ca. 52 lønindkomst uger. De løntekniske beregninger omkring ferie kan have ændret sig ved overgangen til samtidighedsferie og kan variere fra rederi til rederi, men over året er det den samme lønindkomst.

Hvorfor får jeg ikke feriedage overført til Feriekort ved fratrædelse?

Efter overgangen til samtidighedsferie kan man optjene og afvikle ferie løbende. I nogle aftaler omkring 1:1 ordninger optjener man og afvikler man den optjente ferie løbende med 3 dage hver måned eller i begyndelsen af en hjemme periode. Da ferie indgår i 1:1 ordningernes hjemmeperiode optjening har du som oftest afviklet ferie i dine hjemme perioder.

Jeg er opsagt. Skal jeg så afvikle ferie, når jeg går hjemme?

Det kommer helt an på overenskomsten, du er ansat på. Generelt mht. ferie i opsigelsesperioder kan det siges, at medmindre andet er aftalt, kan der afvikles allerede aftalt ferie.



AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

Hvor er mine feriepenge fra 2019 blevet af?

Den ferie du har optjent fra 1. september til 31. december i 2019, infrysningsperioden i 2019, er enten blevet udbetalt ifm. løn, feriekort eller overført til Lønmodtagernes Feriemidler. Ferie optjent i 2019 fra 1. januar til 31. august er enten blevet sendt til feriekort eller er indgået i dine hjemmeperioder. Ikke afholdt ferie, optjent før 31. august 2019, kan afholdes frem til 31. december 2021.

Mangler jeg ikke en uges ferie i de feriemidler, jeg fik fra rederiet?

I de tilfælde, hvor man var på lønkompensation i den første lønkompensationsperiode, var det en del af loven/tre-partsaftalen, at lønmodtagerne skulle afvikle en uges ferie, svarende til 7 dage for en søfarende. For at man skulle kunne bevare tørner i 1:1 ordninger blev det aftalt, at den uges ferie kunne rederierne modregne i de infrosne feriemidler, inden de resterende dage blev udbetalt.

Før samtidighedsferien var mine feriedage mere værd end en afspadserings-/tjenestedag, fordi den var 12,5 pct. af min løn året før fordelt på antal feriedage. Nu har jeg ferie med løn, betyder det ikke, at jeg får mindre i årsindkomst.

I de overenskomster, der er ændret til ferie med løn, er der aftalt et årligt ferietillæg, der betyder at årsindtægten er den samme som før, som nu med samtidighedsferie.

Når jeg bruger 3 feriedage hver måned, kan jeg så ikke vælge hvornår jeg har ferie?

Aftalerne om samtidighedsferie ændrer ikke på de muligheder, du har for at aftale ferie med din arbejdsgiver. Ferie aftales nu, som før, med arbejdsgiveren.

Jeg er på lønkompensation, men bruger 3 dages ferie pr. måned er det rigtigt?

Ja. Loven om lønkompensation siger, at man skal afholde allerede aftalt ferie. Der er i nogle 1:1 overenskomster aftalt, at der afvikles 3 feriedage hver måned. Rederiet følger bare loven og overenskomsten.

Jeg har ikke sagt, jeg vil holde ferie, hvorfor har jeg så afholdt 7 feriedage de første dage jeg er hjemme?

I nogle overenskomster og de aftaler, der er lavet efter indførelsen af samtidighedsferie, afvikler man det opsparede ferie løbende i begyndelsen af hjemmeperioderne.

Northern Survey er et familieføretagende og næste generation er allerede i gang i rederiet. Fra venstre skipper og direktør Thomas Roed, sønnen Oskar på 21, og COO Maria Roed, der varetager administration.



Northern Survey:

"VI ER HÅNDVÆRKERE TIL SØS"

SOM SPECIALISTER I EN NICHE I OFFSHORE SEKTOREN ER REDERIET NORTHERN SURVEY I VOKSEALDEREN. FLÅDEN ER MED SENESTE INDKØB HER I FORÅRET PÅ FEM SKIBE OG DE BESKÆFTIGER TÆT PÅ 70 SØFARENDE. HELE FAMILIEN ROED TAGER EN TØRN I REDERIET, DER BLEV ETABLERET I 2009.

En gang udgjorde de en stor del af rederibranchen, især blandt rederierne med mindre skibe. I dag er det en sjældenhed. Et familieejet og -drevet rederi, etableret af skipper selv og vokset ved knopskydning som følge af øget efterspørgsel, en god portion mavefornemmelse, hårdt arbejde og begejstring for den niche, man mere eller mindre tilfældigt er havnet i.

Lad det være slået fast med det samme. Ægteparret Maria og Thomas Roed mener ikke, de er noget særligt. Og de gør en dyd ud af at markedsføre rederiet Northern Survey som "Craftsmen at sea" - håndværkere til søs. De mener det så alvorligt, at de har taget patent på den engelske version af betegnelsen.

"Vi gør det, vi gør, så godt som overhovedet muligt. Og vi er os selv i det,"

forklarer Maria Roed. Presses parret længe nok, erkender de, at de ikke kan sige sig fri for dybt nede at være "entrepreneurs" - iværksættergenet fornægter de ikke.

OFFSHORE NICHE

Northern Survey opererer i en niche indenfor offshore erhvervet. Rederiet stiller skibe og mandskab til rådighed, når offshore aktiviteter indenfor vind, olie og gas har brug for kortlægning og undersøgelser af havbund og undergrund forud for offshore anlæg eller olie- og gaseftersøgning.

Charteren kommer selv med al nødvendig teknik og eksperter, der skal anvendes til opgaven. Skibets og besætningens opgave er at servicere charteren, hvilket kræver både materiel, der er skræddersyet



TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

Seneste indkøb til flåden er 'Northern Maria', der er under ombygning i Thyborøn fra suppleyskib til platform for offshore undersøgelser. Ombygningen forventes at være afsluttet hen i juli.

til opgaven og besætning, der er eksperter i at håndtere skib og udstyr under specialoperationerne.

BESKÆFTIGER 70 SØFARENDE

Flåden består af fem skibe, antallet af ansatte søfarende nærmer sig de 70, og på kontoret, hvor Maria Roed er COO, er der 10 i administrationen. Familiens fire børn er talt med. De tre yngste, Cecilia, Karoline og Frederik hjælper på kontoret og ved domicilet, der udgøres af en gård nord for Aarhus. Her rummes alt udstyr foruden administrationen.

Ældste søn, Oskar på 21, er om bord, så ofte som det er muligt, mens han for tiden er i gang med navigatøruddannelsen på MARTEC Skagen. Målet er skibsførereksamen. Sejltiden til navigatøruddannelsen hentede han efter basisuddannelsen på skoleskibet "Danmark" naturligvis i Northern Surveys egen flåde.

Direktør er Thomas Roed, mens han også er alt muligt andet.

Spørger man ham selv, ja så lyder svaret med et skævt smil:

"Jeg er jo bare en sejlskibssømand, der er kommet på afveje."

For én der er kommet på afveje, er resultaterne siden køb af første skib i 2009 og indtil dato nu slet ikke så ringe.

En kort opsummering af de seneste fem måneders aktivitet er indflagning i DIS af tre skibe fra færøsk flag, køb af flådens femte, største og nyeste enhed, offshore suppleyskibet 'Northern Maria' på 2500 bruttoregister-ton, samt indflagning, klasning og ombygning af samme.

Dertil kommer 5-års klasning, opgradering og indflagning af 'Northern Karoline' for et år siden.

INDFLAGNING EFTER FLERE OVERVEJELSER

Beslutningen om at indflagge i DIS fra færøsk flag blev truffet efter flere overvejelser. Samarbejdet med de færøske myndigheder har der ikke været en finger at sætte på, men administrativt i rederiet var det omstændeligt at have skibe under flere flag.

Surveyskibet 'Northern Frederik' som indgik i flåden i 2016 var allerede i DIS og blev der.

"Regnskabsmæssigt er det en lettelse med ét flag. Men der er altså også en stolthed forbundet med at have dansk flag på

skibene," bemærker Maria Roed. Og håbet er, at papirbunkerne forbundet med dansk flag bliver mindre, når først indflagningerne er overstået.

"Ja, det har godt nok været omfattende. Men okay, vi har jo også haft tre indflagninger lige i hælene på hinanden sådan bang, bang, bang," bemærker Thomas Roed.

I forlængelse af beslutningen om at indflagge, valgte Northern Survey også at blive medlem af Danske Rederier.

"Vi havde brug for råd og vejledning til det administrative i forbindelse med overgang til dansk flag og til danske overenskomster. Og vi ville være helt sikre på, at vi fik gjort tingene rigtigt, så det var naturligt at blive medlem i organisationen. Det har bestemt også været en stor hjælp," uddyber Maria Roed, der ikke selv har nogen maritim forhistorie.

Hun havde fast arbejde på et jobcenter, da aktiviteterne i rederiet i 2015 blev så omfattende, at hun kvittede lønjobbet og gik på fuld tid på kontoret.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

SKIBENE

Foruden 'Northern Maria' består flåden hos Northern Survey af disse skibe:



NORTHERN KAROLINE

Erhvervet: 2009

Byggeår: 1950, oprindeligt som
hvalfangerbåd



NORTHERN CECILIA

Erhvervet: 2015

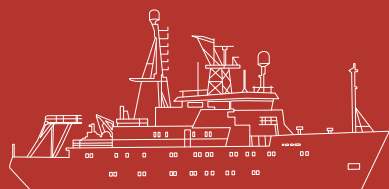
Byggeår: 1974



NORTHERN FREDERIK

Erhvervet: 2016

Byggeår: 1983



NORTHERN FRANKLIN

Erhvervet: 2018

Byggeår: 1985

ILLUSTRATIONER: NORTHERN SURVEY

↓ FORTSAT FRA SIDE 19

"Jeg er da blevet grebet af det," erkender hun og fortsætter:

"Men det er altså sådan, at administrationen er et nødvendigt onde. Det, der virkelig tæller, og der hvor værdierne skabes, det er altså ude på skibene og af de hammerdygtige søfolk, vi har."

”Vi har bare for få af dem - søfolkene. De er altså svære at finde, dem der har kompetencerne til den her form for søfart,” supplerer Thomas Roed.

"Det er jo ikke bare at sejle et skib fra et sted til et andet. Det er DP-sejlads og præcisionsarbejde. Og man skal have en masse viden om, hvad der sker, når et stort instrument svinges ud over skibssiden og forsvinder ned under havoverfladen. Hvordan strøm påvirker arbejdet, og hvordan instrumentet, der hænger langt nede i wiren, vil opføre sig," uddyber han.

FLERE NATIONALITETER

De knap 70 søfarende fordeler sig på flere nationaliteter. Den største andel består af polakker og danskere. Dertil kommer en snes svenskere samt et større antal fra Færøerne, Kroatien og Tyskland.

"Vi har 'Northern Cecilia', som arbejder ud for Polen på en længere charter. Der er alle besætningsmedlemmer om bord fra Polen. Vi vil meget gerne have flere danske søfolk, men de er som sagt svære at finde," forklarer Thomas Roed.

Hans egen vej i det maritime begyndte med sejlaskibene - sejlads med skoleskibet 'Georg Stage' og senere som skipper på charterskonnerter og lystyachter. Sejlaskibene blev efterfulgt af sejlads på surveyskibet 'Søløven', som hans far ejede.

Lysten til at blive selvstændig havde han og Maria til fælles, og de var i 2008 tæt på at have købt et sejlaskib, for at drive luksuscharter med f.eks. bryllupsfester mm.

Tilfældigheder gjorde, at det ikke blev til noget.

"Og hvor var det heldigt. Hvem ville lige midt i finanskrisen holde luksusfester på et charterskib," spørger Maria Roed retorisk.

I stedet faldt blikket og kærligheden på det, der blev 'Northern Karoline'. Et gammelt, solidt bygget skib fra 1950, hvor det oprindeligt blev bygget som hvalfangerbåd. Da skibet blev købt, var det ombygget til vagt- og redningsskib til offshore sektoren. 'Northern Karoline' er sødygtigt som bare pokker.

"Og hvem siger, at skibe ikke dur, bare fordi de er blevet gamle. 'Karoline' er med sine 70 år det skib i flåden, der har den absolut laveste fuel-consumption," påpeger Thomas Roed.

Sidste år blev skibet opgraderet og fik bl.a. helt ny aptering og Dynamic Positioning system. Udenbords vidner det solidt nittede skrog om, at det ikke er fra i går.

OMFATTENDE OMBYGNING

'Northern Karoline' er flådens absolutte alderspræsident. Men alle skibene har en del år bag sig. Og seneste indkøb, 'Northern Maria' fra 2003, er som nævnt også det nyeste.

Når det om en måneds tid er færdigombygget, vil det for udenforstående stå som nyt - næsten. En del af skibssiderne ved lastdækket fjernes, så der bliver et stort servicedæk, hvor der monteres kraner og agter monteres en stor A-frame - blandt meget andet.

Thomas Roed er selv om bord og styrer slagets gang med ombygningen, der foretages i Thyborøn.

Og der er nok at se til, men selv Thomas Roed må erkende, at han ikke kan overkomme det hele.

"Før vidste jeg det hele, og kunne det hele selv," bemærker han.

Maria Roed kigger eftertænksomt på ham:

"Man kan vel sige, at vi gerne vil fremad. Men vi skal ikke miste fodfæstet. Det beskriver vel egentlig, hvor det er vi er, og hvad vi tænker med det hele."

Rederiets direktør gør ikke indsigelser mod den konklusion.

Ikke kun vores ulykkesforsikring

Forbrugerrådet Tænk har endnu en gang kåret TJM Forsikring som "Bedst i test".

Denne gang for vores husforsikring, da den både har gode og billige dækninger.

Husforsikringen dækker nemlig hele dit hus, hvis der skulle opstå skader.

Derudover kan du også vælge din egen selvrisko - og altid få 0 kr. i selvrisko på glas- og sanitetsskader.

Læs mere på tjm-forsikring.dk/husforsikring eller ring til os på 70 33 28 28.



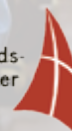
Samtaler til Søs

...langt væk,
men ikke alene

Samtalertilsoes.dk er en chat som tilbyder samtale og nærvær til dig som er søfarende. Du kan tale med os om alt, ligesom når sømandspræsten besøger dit skib.

Læs mere og find chatten på WWW.SAMTALERTILSOES.DK
eller skriv til os på **WHATSAPP +45 44 16 05 05**
Du kan også følge med på WWW.FACEBOOK.DK/SAMTALERTILSOES

Danske Sømands-
og Udlandskirker



TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

Overfartsleder Kim Raabjerg Korshøj har i forlængelse af ny færge, ny klimavenlig linje og ny teknik fortsat nytænkningen, når det kommer til overfartens markedsføring. Fra at være blot en overfart tænkes der nu i oplevelser og øget tiltrækning af turister.

PULJE TIL GRØN FÆRGEFART

200 mio. kr. er i en politisk aftale her i maj i år øremærket til grøn omstilling af den kommunale færgedrift.

Aftalen bygger på en analyse af en grøn omstilling af færgetrafikken, som COWI har udarbejdet. Analysen viser, at det er muligt at omstille en stor del af de danske indenrigsfærger og dermed opnå en CO2-gevinst.

Der er 66 færger, som sejler indenrigs i Danmark. De fleste af dem bliver drevet med et offentligt tilskud, ligesom en del af dem er ejet af kommunale selskaber. Kommunerne kan gennem puljen søge om midler til investeringsomkostninger i forbindelse med enten retrofitting af eksisterende færger eller køb af nye grønne færger.

Enkelte færgeforbindelser er allerede konverteret til enten hel grøn - eller delvis grøn energi. Men langt størstedelen af færgeoverfarterne har den udvikling til gode.



I gang med grøn teknologi:

“MAN BEHØVER IKKE AT VÆRE ET COMPUTERGEI”

HYBRIDFÆRGEN ‘KANALEN’ HAR NU GODT TO ÅR BAG SIG PÅ RUTEN MELLEM THYBORØN OG AGGER. MED AFSÆT I KURSER OG ET LANGT TRÆNINGSFORLØB MED AT SEJLE FÆRGEN INDEN INDSÆTTELSEN, HAR DRIFTEN FRA DAG 1 VÆRET STORT SET UFORSTYRRET. OG DEN NYE TEKNIK SKAL MAN IKKE VÆRE FORSKRÆKKET OVER IFØLGE BESÆTNINGEN.

Genvejsforbindelsen mellem Thyborøn og Agger i det nordvestjyske tog et tigerspring ind i nutiden for godt to år siden. Den gamle færge ‘Kanalen’ fra 1975 blev afløst af nybygningen af samme navn.

“På den gamle færge kunne groft sagt alt ordnes med fedt og twist. Nu foregår alt på computer,” bemærker overfartsleder Kim Raabjerg Korshøj. Den noget forenkede beskrivelse af forskellen fra før til nu leverer han med et skævt smil.

Men en rundvisning om bord afslører, at

der er noget om snakken. Den nye færge har større lastkapacitet. To vognbaner på den gamle blev til tre på den nye, og faciliteterne for passagererne i salonen er hævet nogle niveauer.

Men de helt store forskelle fra den gamle færge findes i maskinrummet, på broen og under færgen.

‘Kanalen’ er en hybridfærge. Mens den gamle sejlede på dieselmaskineri, der overførte kraften til skrueakserne, er den nye dieselelektrisk. Generatorerne leverer



Tillidsmand Tor Glanz mener ikke, at man behøver at være et computergeni for at kunne håndtere den nye grønne teknik.

Den nye færges grønne profil er for skibsfører Harald Pedersen et stort plus. Og så er han bidt af manøvrering med Schottel propeller.



strøm til elmotorerne ved de to propeller. Overskydende strøm lagres i batteripakker og her hentes energien så, når der er brug for ekstra kraft.

Maskinrummet er to-delt og findes identisk både for og agter i skibet. Altså gange to af både dieselgenerator, elmotor og batteripakke.

AUTOMATISK OVERVÅGNING

Overblik og status på maskineriet kan ses på skærme. Analoge måleapparater og skiver med sorte visere skal der ledes længe efter.

Til gengæld sørger automatiske overvågningssystemer for, at alt er som det skal være. Også batteripakkerne overvåges. Og der er automatisk nedlukning, hvis noget nærmer sig et kritisk niveau.

Færgens fremdrift og styring ligger i de to azimuth propeller af mærket Schottel, én placeret i hver ende af skibet, og på broen styres skibet groft sagt med to hænder – altså med en controller i hver hånd.

Hele herligheden betyder, at færgen populært sagt kan vende på en tallerken.

Udstyret på broen findes identisk på både for- og bagkant – og dermed sidder skibsføreren altid med front mod færgens sejlretning.

Kombinationen af generatorer og batterier betyder, at energispildet er tæt på nul. Al energi udnyttes så optimalt som muligt.

Modsat rene batterifærger, så er færgen

kun "plugget" i strømstikket, når den ligger natten over langs kaj.

Overfarten drives af et interessentskab, ejet af Lemvig og Thisted Kommuner, som tidligt i planlægningen af den nye færge satte kursen mod en grøn løsning. En dyrere investering, men på sigt en billigere drift.

Indsættelsen af den nye færge blev en del forsinket i forhold til den oprindelige plan. Det skyldtes som sådan ikke den nye teknik, men uheldige sammentræf, at der gik op mod ni måneder fra planlagt levering til endelig indsættelse. Batterileverandøren gik konkurs og der gik nogen tid, inden konkursen var afklaret og kontinuiteten sikret ved at Danfoss overtog leverancen. Dårligt var øvelsessejladserne gået i gang, inden en elmotor brændte af.

”Vi prioriterede øvelsessejladserne meget højt. Alle skulle været helt fortrolige med at sejle færgen, inden den skulle gå i fart,” fortæller Kim Raabjerg Korshøj.

”For at undgå overtid og ekstra belastning af de ansatte, så strakte øvelsessejladserne sig over nogle måneder. Men det var der hele tiden opbakning til fra de to kommu-

ner, der står bag færgeoverfarten. Det var sikkerheden, der blev prioriteret,” uddyber han.

INDSAT PÅ OVERFARTEN I MAJ 2019

I november 2018 skete det så. 'Kanalen' gik i fast fart på overfarten, der med den nye færge også har fået nogle minutters længere sejltid, idet færgehavnen i Thyborøn blev flyttet længere mod syd og dermed kom i læ af den til tider stærkt generende nordvestenvind.

Siden da er nogle småting, der ikke var helt optimale blevet tilpasset. Men i det store hele har både ny teknik, ny færge og nye tider fungeret optimalt.

”Vi har slet ikke haft de aflysninger på grund af vejr og vind, som vi havde med den gamle,” konstaterer overfartslederen.

Halvanden dag ude af drift her i foråret skyldtes hverken vind eller sø. En gul fiskekasse af hollandsk herkomst blev suget op i den ene propel. Det var mere end grejet kunne klare. Fiskekassen, eller rettere resterne af den, har Kim Raabjerg Korshøj gemt.

”Man kan jo sige, det er et kunstværk til 20.000 kr.,” smiler han og uddyber prisen:

”10.000 i tabt indtjening og 10.000 til dykker og udredning af miseren.”

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

Efter indsættelsen for godt to år siden har hybridfærgeren 'Kanalen' opfyldt alle forventninger på overfarten mellem Thyborøn og Agger. Antallet af aflysninger på grund af vejr og vind er kraftigt reduceret sammenlignet med den gamle færge.

↓ FORTSAT FRA SIDE 23



I alt er 8 navigatører foruden Kim Raabjerg Korshøj tilknyttet færgeoverfarten, der kræver minimum kystskipper papirer. Flere er dog skibsførere, og overfarten har ingen problemer med at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Færgeren er to-mands betjent, og om bord tørrer de to mand om at være hhv. på broen og på dækket.

COMPUTERGENI IKKE NØDVENDIGT

FOA Søfarts tillidsmand på overfarten, Tor Glanz, varetog ved CO-Søfarts besøg dæksvagten, hvor rækkerne af biler og især lastbiler blev dirigeret til og fra borde.

I en pause når Tor Glanz at afmystificere overgangen til al den nye teknik:

"Det er ikke slemt. Man behøver altså ikke at være noget computergeni," lyder hans beroligende indledning.

”Hvis man bare har lidt teknisk indsigt og kan bruge en computer, så er det tilstrækkeligt,” uddyber han.

Nej, det er værre med papirarbejdet omkring både syn og ISM.

"Ja, uha. Det er jo en helt anden kategori. ISM er vokset enormt med tjeklister osv.," bemærker han. Det at manøvrere og sejle færgen med azimuth propeller og control-

lere skal efter hans opfattelse ikke afskrække nogen:

"Det er ene og alene et spørgsmål om øvelse, så det bliver en rutine. Det ligger jo på rygraden, og så spekulerer man ikke mere over det," mener han.

Ansættelsesmæssigt gav den nye færge mandskabet en god anledning til at få kigget på lokalaftalen.

"Ja, den gamle var efterhånden så indviklet og ugennemskuelig, at vi benyttede muligheden til at sige, om ikke tiden var inde til at få kigget på det hele. Det endte med, at den blev skrottet helt, og vi fik lavet en ny. I den gamle aftale var det f.eks. ens anciennitet i erhvervet, der var afgørende for lønniveauet. Det har vi fået lavet om, så det er ancienniteten på overfarten. Det synes vi, giver bedre mening," fortæller han.

DET GRØNNE LOKKEDE

På broen varetager skibsfører Harald Pedersen vagten og manøvrerer umærkeligt færgen ind og ud af færgelejerne.

Fra langfarten kom han til en afløser-tjans på Fanøfærgeren, hvor han fik smag for færgefart og især det at manøvrere med Schottel propeller.

Fristet af den nye teknologi, som 'Kanalen' blev spækket med, søgte han jobbet nordpå, hvor han startede i november 2018.

"Det er en spændende teknologi og for mig tæller det grønne helt sikkert som et plus," fortæller han og fortsætter:

"Jeg synes hurtigt, at man bliver fortrolig med at holde øje med energiforbrug og batteriernes ladeniveau. Det er ikke særligt indviklet."

At jobbet indebærer en pendlertilværelse mellem Esbjerg og Thyborøn passer ham helt fint.

"Det er en fantastisk arbejdsplads. Jeg kan rigtig godt lide kundekontakten, at servicere turisterne f.eks., og så indrømmer jeg gerne, at jeg er bidt af at manøvrere med Schottel-systemet. Det er vildt nøjagtigt og man kan manøvrere fuldstændig præcist," konstaterer han.

NYTÆNKNING I MARKEDSFØRINGEN

Turisterne er med den nye færge og de nye tider også i højere grad kommet i fokus for overfarten. Den klimavenlige vinkel er inddraget i en øget markedsføring. Og overfartsleder Kim Raabjerg Korshøj arbejder med flere nye ideer og tiltag.

Her op til turistsæsonen har overfarten iværksat begrebet dagsbilletter, så turister i højere grad lokkes til at udforske "den anden side" - og i et samarbejde med Jyllandsakvariet i Thyborøn tilbyder færgefarten her i juni, juli og august en kombineret billet på udvalgte dage. En traktorbus sørger for transporten mellem færgen og akvariet.

Genvejsfærgeren med den grønne profil har dermed også taget hul på en ny tid, hvor der også sættes på oplevelser.



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Overgade 6 • 5700 Svendborg

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

Følg os
på Facebook



BEFAREN SKIBSASSISTENT

Hos os kan du tage det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værktødsprojekt 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!

SIMAC
TRAINING

Professionel træning og uddannelse

Støtte muligheder:
Omstillingsfonden VEU op til
10.000 kr.
Den Danske Maritime Fond
CO-Sea uddannelses-
fond

Maritim Akademi-uddannelse i ledelse
En lederuddannelse lavet til din maritime virkelighed

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

We sea the future and deliver the solutions

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

Værd at vide:

HVIS DU SKAL PÅ BARSEL

AF EMILIE MUNCH OHLSEN, JURIDISK KONSULENT, METAL MARITIME



ER DU DET MINDSTE I TVIVL OM DINE RETTIGHEDER OG PLIGTER VED BARSEL, SÅ KONTAKT OS I FAGFORENINGEN OG FÅ TVIVLEN AFKLARET.

ER DU eller din kæreste blevet gravid, er der ofte en masse spørgsmål, der melder sig i forhold til barsel. Der er flere rettigheder og pligter, som du skal være opmærksom på.

REDERIET SKAL HAVE BESKED

Det er et krav, at du oplyser rederiet skriftligt om graviditeten senest 4 måneder før det forventede fødselstidspunkt for at kunne modtage hyre under graviditets-, barsels- og fædreorlov.

Hyre under graviditets- og barselsorlov forudsætter i nogle tilfælde, at du på det forventede fødselstidspunkt har mindst 9 måneders uafbrudt ansættelse.

AFHÆNGER AF OVERENSKOMST

Noget af en barselsorlov kan i henhold til overenskomst, være reserveret til den

forælder, der afholder barselsorloven og noget af orloven kan være reserveret til den anden forælder. Afholdes den reserve-orlov ikke af den enkelte forælder, vil betalingen bortfalde.

Det er derfor vigtigt at vide, hvilken overenskomst man er dækket af og dermed hvilke rettigheder, man har.

Er du ikke i et ansættelsesforhold, hjælper vi dig også med hvilke regler, du er omfattet af.

Ring eller skriv til os, vi står klar til at vejlede dig.



**VIL DU SEJLE
PÅ VERDENSHAVENE?**

Læs til Skibsfører på MARTEC. Med fjernundervisning kan du læse, mens du sejler. Studiestart i august 2021. Læs mere og søg ind på www.martec.dk/skf

martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

ANTALLET AF LEDIGE I MARITIM A-KASSE MERE END HALVERET

UDVIKLINGEN I ANTALLET AF LEDIGE FORTSÆTTER MED AT GÅ I DEN RIGTIGE RETNING OG ER SIDST I MAJ BRAGT NED TIL 54 FRA JANUARS REKORD PÅ 125 LEDIGE.

"Udviklingen fortsætter heldigvis med at gå i den rigtige retning, og flere og flere af vores maritime medlemmer kommer i job," konstaterer afdelingskasserer Susanne Holmblad, Metal Maritimes A-kasse.

Januar toppede med 125 ledige, og som omtalt i årets første fagblad var antallet i marts bragt ned til 110.

Fjord Line har genansat en del, og flere af de løstansatte, som flere færgerederier opsigde på grund af Corona-krisens påvirkning, er tilbage i job.

"Og så er en del overgået til job i land,

hvor genåbningen har øget efterspørgslen på arbejdskraft," uddyber Susanne Holmblad, og tilføjer:

"Håbet er jo, at den her udvikling fortsætter så vi får endnu flere i job og antallet af ledige yderligere ned."

DIREKTE INFORMATION I DIGITAL POSTKASSE

Opfordringen til dem, der fortsat er ledige og har brug for A-kassen, er at holde sig orienteret om de ændringer, der løbende

sker i forhold til samtaler og dagpengeregler. Alle informationer findes i medlemmernes digitale postkasse på danskmetal.dk eller i Metal-app'en.

Nuværende suspension af forbrug af dagpengeregleren udløber 30. juni. Hvordan reglerne bliver herefter, informeres de berørte medlemmer om direkte i den digitale postkasse.

AF HANNE HANSEN



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 855 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



Piraterne i Guineabugten, Vestafrika, vil fra november få sværere ved at operere. Den danske fregat, Esbern Snare, og en maritim indsatsstyrke fra Danmark, skal bekæmpe pirateriet i den trafikerede bugt.

Esbern Snare har tidligere været i aktion i Adenbugten som her i 2011, hvor et piratmoderskib blev tilintetgjort.

TEKST: HANNE HANSEN

FOTO: SØVÆRNET



'ESBERN SNARE' TIL GUINEABUGTEN

REGERINGENS BESLUTNINGSFORSLAG OM AT GØRE EN AKTIV INDSATS FOR AT BEKÆMPE PIRATERIET I GUINEABUGTEN BLEV VEDTAGET I FOLKETINGET MED BRED POLITISK OPBAKNING SIDST I MAJ.

MED UNDTAGELSE af Enhedslisten og Alternativet står alle partier i Folketinget bag regeringens forslag om at sende en fregat og personel til Guineabugten i fem måneder fra november.

Beslutningsforslaget, der blev fremsat af udenrigsministeren midt i april, er vedtaget som fremsat. Dermed har Folketinget givet sit samtykke til, at Danmark bidrager til piratbekæmpelsen med en fregat med tilhørende Seahawk-helikopter og en maritim indsatsstyrke, stabs- eller forbindelsesofficer samt indsættelse af den danske cyberkapacitet. Samlet vil bidraget omfatte ca. 195 personer.

BESLUTNINGSFORSLAG ER UDEN HØRING

Modsat lovforslag, er beslutningsforslag ikke omfattet af en høring, medmindre Folketinget under førstebehandlingen beslutter, at det skal sendes i høring. Samtidig skal beslutningsforslag blot gennem 2 behandlinger i Folketinget før afstemning modsat lovforslag, der som udgangspunkt skal gennem 3 Folketingsbehandlinger.

Beslutningsforslaget blev 1. behandlet først i maj, hvor en længere debat udspillede sig i Folketingssalen. Her gav Eva Flyvholm fra Enhedslisten i flere omgange klart udtryk for partiets modstand mod forslaget. Blandt hendes argumenter for modstanden var bl.a. at ingen dansk-flaggede skibe hidtil var blevet angrebet - kun dansk opererede skibe under udenlandsk flag. Hun klandrede regeringen for kun at "gå Mærskes ærinde" og videre fremførte hun det argument, at rederne jo nemt kunne eliminere faren for pirat-angreb ved ganske enkelt ikke at besejle området. Et argument, som hun havde hørt fra en kaptajn - refererede hun.

HÅRD MEDFART TIL ENHEDSLISTEN

Eva Flyvholms påstande og indlæg fik hård medfart af bl.a. Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti. For sidstnævnte parti blev debatten varetaget af Søren Espersen, der bl.a. sagde:

"... jeg hæftede mig ved noget, som Enhedslistens ordfører sagde, og det var noget med, at de der Mærsk-skibe jo bare kan

lade være med at besejle Guinea-bugten. Jeg mener, det var sådan noget lignende. Hvorfor skulle de det? De må da selv om, hvor de sejler. Altså, går Enhedslisten ikke længere ind for, at vi har internationalt farvand, hvor alle mennesker og alle skibe kan sejle uden at skulle trues på alle måder? Så bare lige et svar på det: Hvorfor i alverdens riger og lande skulle Mærsk lade være med at besejle Guinea-bugten?"

Fra SF kaldte ordfører Karsten Hønge Enhedslistens indstilling og argumenter som værende "enøjjet".

DANMARK HAR ET ANSVAR

Flere ordførere henviste til, at Danmark som verdens 5. største søfartsnation har et ansvar for at opretholde den frie handel og sejlads og at sømilitær tilstedeværelse er et effektivt værktøj til at bekæmpe pirateriet, hvilket er bevist i Adenbugten.

Alt i alt besejles Guineabugten dagligt af 30-40 danskopererede skibe.

Efter 1. behandlingen overgik beslutningsforslaget til udvalgsbehandling, der allerede efter en uge var klar med sin betænkning, der er ultrakort. Den afsluttende 2. behandling og vedtagelse af forslaget tog mindre end ét minut i Folketinget.

Er du på vej på efterløn eller pension?

Overgangen fra arbejdsmarkedet til seniorlivet er en af livets store overgange. Det kan være rigtig klogt at overveje en række ting i god tid, så du kommer bedre og hurtigere i gang med det seniorliv, som du ønsker. Sundhedsstyrelsen har udviklet

10 gode råd til din overgang, som du skal være opmærksom på, når du overvejer at forlade arbejdsmarkedet. Rådene er udviklet med afsæt i dansk og international forskning.



10 gode råd til overgangen til seniorlivet

- 1. Forbered dig – ikke kun økonomisk:** En af de vigtigste faktorer for en god overgang til seniorlivet er, at man får forberedt sig godt og i tide. Udover at overveje økonomien er det vigtigt at forberede, hvordan du vil gå fra på dit arbejde, hvad du vil lave som pensionist, og hvem du vil gøre det med.
- 2. Træf et aktivt valg:** Ca. 25% bliver skubbet ud af arbejdsmarkedet på grund af sygdom eller ledighed. Men for dem der er heldige nok til selv at vælge seniorlivet, er det vigtigt at gøre det til et aktivt valg. Mange studier viser, at hvis du selv vælger at stoppe på arbejdet, er det godt for din livskvalitet.
- 3. Markér overgangen:** Pensionen er en af livets store overgange, men der er ikke noget etableret ritual omkring den. Mange vælger derfor selv at rejse, tage et sabbatår eller holde en fest. Det vigtige er ikke lige præcis, hvad du gør, men at du markerer det på en måde, der passer dig.
- 4. Skab gode vaner:** Du bliver ikke et nyt menneske af at trække dig tilbage fra arbejdsmarkedet. Men fordi din hverdag ændrer sig, er overgangen også en mulighed for at få nye vaner, der varer ved. Måske er det nu, du skal finde en god rutine omkring fx motion, sociale relationer, kost, alkohol og søvn.
- 5. Vær aktiv:** Mange studier viser, at det er en vigtig del af et godt seniorliv at være aktiv. Det behøver ikke nødvendigvis at være igennem motion, frivilligt arbejde eller andre klassiske senioraktiviteter. Det vigtige er, at du er aktiv og kommer ud. Mulighederne er mange.
- 6. Gør noget meningsfuldt:** Overgangen til seniorlivet er ofte præget af meningstab. Måske har du fundet meget mening i arbejdet og tidligere i livet i børnene. Nu skal du til at finde ud af, hvad der skal fylde i livet fremover, og hvordan du stadig kan være noget for nogen.
- 7. Husk de sociale relationer:** Mange har en stor del af deres sociale netværk igennem arbejdet. Det er vigtigt, at du overvejer, hvem du vil holde kontakten til, og hvem du gerne vil se jævnligt. Det kan fx være en god idé at forventningsafstemme med dine nærmeste og lave nogle faste aftaler om at ses.
- 8. Få dig en hverdagsrytme:** De fleste af os har vænnet sig til, at arbejdet har styret hverdagens rytme. Det gør det ikke længere, og selvom det også er rart, kan det være en stor udfordring. Forsøg at få dig nogle faste holdepunkter i dagen og ugen, som du kan skabe en rytme omkring.
- 9. Læg forestillingerne om seniorer på hylden:** Der er mange forestillinger om seniorer, men ofte er de ikke tidssvarende. Nutidens seniorer er som regel mere aktive end datidens. Du skal ikke lade dig styre af, hvad du eller dine omgivelser mener, man bør gøre som pensionist.
- 10. Skab plads til at have fri:** Igennem et langt arbejdsliv er mange blevet vant til at have travlt. For nogle er travlhed forbundet med status, og det kan faktisk være svært at lægge travlheden fra sig. Pauserne og pusterummet kan blive til tomhed. Prøv at nyde den frihed, som seniorlivet giver dig.

AF HANNE HANSEN

SKIBSFØRER DIMITTEREDE TIL SØS



TIL LYKKE
**BEDSTE
HOLDSPILLER**



Benjamin Cook eksperimenterede på Metal Maritimes opfordring med en selfie fra sin træbåd i Odense Havn, hvorfra han deltog i den virtuelle dimission på SIMAC.

BENJAMIN COOK MODTOG
VED ONLINE-DIMMISSIONEN
16. APRIL PÅ SIMAC
EKSAMENSPRÆMIEN FRA
METAL MARITIME, DER GÅR TIL
"BEDSTE HOLDSPILLER."

24-årige Benjamin Cook fulgte dimissionen på SIMAC så godt, som mobil-internetforbindelsen fra Odense Havn nu tillod. På grund af Corona-restriktionerne blev dimissionen afholdt virtuelt, og for Benjamin Cook gav det mulighed for at kombinere både fritid og uddannelse.

Hans træbåd af ældre dato kom i vandet samme dag, og når nu tilstedeværelse på

skolen var umulig, var ophold på vandet vel det mest nærliggende sted at fejre eksamensafslutningen.

KADET I MAERSK SUPPLY SERVICE

Benjamin Cook er kadetuddannet hos Maersk Supply Service, hvor han startede uddannelsen i 2017. Det var oprindeligt et

ARRANGEMENT



**KLUB 8
REGION
HOVEDSTADEN**



UDFLUGT TIL BAKKEN

**Lørdag 3. juli
kl. 13.00 - ?**

Vi trodser "Corona" og gentager vor traditionsrige tur til Dyrehaven/ Bakken - indtager en god frokost i hyggeligt samvær, gerne med sejlede/ aktive medlemmer - samt afholder bestyrelsesmøde.

Vi mødes på Klampenborg S-togs Station kl. 13 og følges der fra.

Alt foregår efter myndighedernes forskrifter og Corona-anvisninger.

Tilmelding ikke nødvendig.

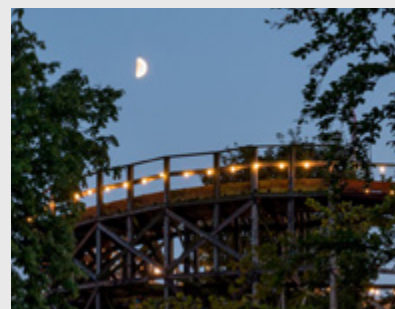


FOTO: BAKKEN

Med venlig hilsen
Konst. formand Helmut Sørensen-Salz
tlf. 21 44 94 34

åbent-hus-arrangement på SIMAC, der gjorde, at han besluttede sig for en maritim uddannelse med afsæt i en STX-eksamen. Det har han ikke fortrudt.

Og han kan nu med en afsluttet bachelor skibsfører-uddannelse komme til søs som navigatør.

"Jeg glæder mig afsindigt meget til at komme ud at sejle og bruge det, som jeg nu har lært i virkeligheden," fortalte han fra det blå univers i Odense Havn.

"Jeg skal på kursus i rederiet her i maj, og derefter skal jeg så ud. Præcist hvornår og hvor, det ved jeg ikke endnu. Men det bliver bare godt," tilføjede han.

"BEDSTE HOLDSPILLER"

Metal Maritimes eksamenspræmie tildeles "Bedste Holdspiller", hvor det er op til uddannelsesinstitutionen at finde rette modtager. Og i motivationen fra SIMAC ved tildelingen til Benjamin Cook hedder det således:

"Bedste Holdspiller - en Bachelor skibsfører, der gennem uselvisk indsats, får holdet til at spille sammen og dermed fremmer fællesskabet og samarbejdet. Med andre ord - en skibsfører, der til søs vil være en værdsat kollega med øje for helheden."



NYT OM NAVNE

FØDSELSDAG

75 ÅR

Børge Carl Skovgaard Christiansen, 17. juli.

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

Vil du gerne have din runde fødselsdag eller jubilæum med i bladet, skal du sende os en besked, helst i god tid.

Personfølsomme oplysninger som f.eks. fødselsdage og jubilæer kan kun bringes i et fagforeningsblad med medlemmets accept.

Vi bringer mærkedage for medlemmer fra alle CO-Søfarts medlemsorganisationer: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Dansk Serviceforbund, Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel. Men kun, hvis du selv fremsender besked.

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden: 1. oktober - 1. december.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 20. august. Send beskeden til: cosea@co-sea.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



Niels Kofoed Nielsen

Født 31. marts 1947 - er afdøet ved døden 19. maj 2021

Jørgen Nielsen

Født 3. april 1949 - er afdøet ved døden 6. marts 2021



De store skibe fyldte godt i landskabet på Kalvø. Øen i Genner Bugt rummer en storslået, maritim historie.

ILLUSTRATION: PETEER MEDER FOR FORENINGEN DET MARITIME KALVØ

LÆS MERE:

Det Maritime Kalvø fortæller på sin hjemmeside meget mere om øen, skibene og værftet. Læs mere på:

www.dmkmuseet.dk

AF HANNE HANSEN

LILLE Ø MED STOR HISTORIE

VISIONERNE FOR ET MARITIMT KRAFTCENTER PÅ DEN LILLE Ø KALVØ I DET SØNDERJYSKE HAR FÅET FRISK VIND I SEJLENE MED EN DUGFRISK LEJEKONTRAKT PÅ EN AF ØENS BYGNINGER - DET HİDTİDİGE BADEHOTEL.

BAGSIDEN MEDGIVER, at navnet Kalvø nok emmer mere af kvægdrift end skibsfart. Men bliv ikke snydt af øens navn. Placeret i Genner Bugt i Sønderjylland rummer øen en storslået maritim historie, og frivillige kræfter arbejder på at bringe fortidens storhed til live.

Det Maritime Kalvø er for længst dannet som forening. Ihærdigheden har tidligere ført til etablering af et maritimt museum på

øen og alle kræfter er sat ind på at bevare og dokumentere historien.

Skibsreder Jørgen Bruhn fra Aabenraa købte i 1847 øen og etablerede et skibsværft. Værftsmiljøet er i dag velbevaret. Dog er eneste vidnesbyrd om selve beddingen en fordybning i landskabet.

SKIBSFART I STOR OG HURTIG STIL

Frem til 1869 blev her bygget 7-9 skibe - bl.a. klipperen 'Cimber', Nordeuropas største træskib. Det viste sig også at høre til de hurtigste, idet det slog rekorden for passage fra Liverpool rundt om Kap Horn til San Francisco. 103 døgn klarede 'Cimber' turen på og rekorden blev slået med hele 12 dage.

Sønderjylland - og især Aabenraa-egnen mestrede datidens storskibsfart med flere markante aktører. Herunder skibsrederen Jørgen Bruhn.

Kalvø blev under hans ejerskab udviklet

med bygninger i form af smedje og huse til værftsarbejderne. Og en dæmning fra fastlandet blev bygget for at lette transporten.

Bygningerne er velbevarede, og i museet serveres hele historien.

Øens hidtidige Badehotel er - ligesom en lang række historiske bygninger og kroer i Sønderjylland - erhvervet af Hans Michael Jebsen, efterkommer efter skibsrederen Michael Jebsen, Aabenraa.

De tidligere forpagtere af Badehotellet opgav driften, og efter længere tids forhandlinger er det nu lykkedes foreningen Det Maritime Kalvø at få en lejeaftale på plads med ejeren.

Det Maritime Kalvø har et omfattende idekatalog for, hvilke aktiviteter der nu kan sættes i gang. Og der tegner sig allerede mulighed for, at der inden længe åbner en café, så besøgende på øen - foruden den maritime historie - kan nyde en forfriskning.