



Uddannelse:

FRA UBEFAREN TIL STYRMAND

SIDE 24-26



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**OK-STATUS -
FLERE REDERIER**

SIDE 4-10

**CO-SØFART UDVI-
DER: NY FAGLIG
KONSULENT**

SIDE 16-17

**I DET RØDE FELT
PÅ ÆRØ-FÆRGE**

SIDE 20-21

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART &
METAL MARITIME

AFTALER KRÆVER TILLID - REPARATION NØDVENDIG

DA CORONA-PANDEMIEN ramte skibsfarten i 2020, blev det nærmest umuligt at skifte besætninger på skibe. Alle havne lukkede ned og flytrafikken stoppede.

Erhvervets parter indgik hurtigt i et konstruktivt og intenst forhandlingsforløb en aftale om besætningsskifte og suspension af de normale aftaler for dette.

Grunden var bl.a., at der var bekymring for, at de søfarende, som gik hjemme, ville komme i massive minusser på fridøgns-kontoen, hvilke ville betyde, at de ville trækkes med en fridøgns-gæld mange år frem. Samt at andre ville optjene så mange fridøgn, at det ville være et problem igen at få de normale tørnssystemer til at fungere.

SOLIDARISK LØSNING

Aftalen satte rammer for dette og skulle sørge for, at der kom en solidarisk løsning på problemerne. Aftalen var ikke lige populær blandt de søfarende – især ikke hos dem som var ude. Det er helt forståeligt, men aftalen er et eksempel på, at vi var nødt til at gå helt op i helikopterhøjde og kikke på alle og finde løsninger for alle og ikke kun se på den enkelte. Dette med fuld viden om, at det for den enkelte kan føles uretfærdigt, mens det for andre var endda særdeles lukrativt.

Som en del af aftalen var det bestemt, at alle straffefridøgn indtil 50 pct. overskridelse af normal udmønstring skulle opgøres af rederiet. De skulle ikke tilskrives den enkelte, men indgå i en pulje, til dækning af evt. ekstra minusdage for den enkelte og derefter så fordeles blandt de berørte ansatte.

Aftalen blev i oktober 2020 opsagt af Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime, da det virkede som om rederne ikke selv kunne indse, at formålet allerede var opnået i sensommeren 2020.

MÆRKVÆRDIGT FORHANDLINGSFORLØB

Derefter begyndte et forbløffende forhandlingsforløb med Danske Rederier.

De opfandt modregningsregler, som ikke var indeholdt i aftalen. Pludselig var det en besparelsesaftale for rederierne og ikke en sikring af de ansatte. MMF og vi afviste konsekvent alle disse forsøg fra rederi-foreningen på at løbe fra den indgåede aftaletekst.

Det betød et mærkværdigt forhandlingsforløb, hvor det endte med at tage 10 måneder at få en udbetalingsaftale af de opsparede straffefridøgn på plads. Måske fordi rederierne opdagede, at der ikke var særlig mange minusdage, som skulle udlignes og det derfor primært var udbetaling til søfarende der skulle ske.

NY TAKTIK: STRUDSEMETODEN

Vi opdagede undervejs, at rederiforeningen har fået en ny forhandlingstaktik i pressede situationer, nemlig strudse metoden. Åbenbart tror de, at hvis de intet gør og ikke reagerer på noget, så løser tingene sig selv.

Det lykkedes som nævnt efter 10 måneder at få aftalt en udbetalingsplan, som nu er ved at blive gennemført. Det er generelt gået godt og det er fornuftigt gennemført i de fleste rederier.

I ét rederi har man dog ikke evnet at opføre hverken straffefridøgnene eller minusdagene korrekt. Her sidder forhandlerne fra MMF og Metal Maritime nu og forsøger at finde hoved og hale i rederiets tal.

I et andet større rederi har man ikke evnet at læse aftaleteksten, som siger at fordelingen og udbetalingen af de opsparede beløb skal ske efter forhandling mellem rederi og talsmænd. Her har man bare meddelt talsmændene, at man gør sådan for dagen efter at sende det ud på rederiets intranet.

Læren af dette forløb kan desværre betyde, at den tid hvor man indgik aftaler i gensidig tillid er forbi. Den fremtidige proces med aftaler kan blive mere langsommelig, da al tekst nu først skal gradbøjes af jurister.

Det er beklageligt, men er desværre nok en udvikling, som er generel i dagens Danmark.

Reelt er det ikke til gavn for nogen i erhvervet, som derved mister evnen til at handle hurtigt og konsekvent i en pludselig opstået situation.

I lyset af de netop overståede forhandlinger om officersoverenskomster og besætningsskiftaftalen er der ikke meget tvivl om, at der forestår et større arbejde med at få genopbygget både tillid og samarbejde.

CO-SØFART

Molestien 7
2450 København SV
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 29. oktober eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer fredag 26. november og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
1. stmd. Kevin Clementsen, Fjord Line
Foto: Hans Ravn /www.hansravn.dk



CO-Søfart udvider:

PER GRAVGAARD TILTRÆDER

Side

16

I DET RØDE FELT PÅ ÆRØ-FÆRGE

Side

20



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
HOVED-OK ET USKØNT FORLØB	4
TILFREDSSTILLEND E RESULTAT FOR MENIGE I DFDS	6
OK-STATUS I ROYAL ARCTIC LINE	7
OK-STATUS I ESVAGT	8
OK-KRAV PÅ FEMERN BÆLT	9
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	11
OVERGANG TIL NY FERIELOV SPØGER FORTSAT	12
INDIVIDUEL LØNFORHANDLING MED SKIBSFØRERE	13
REDERI VILLE STOPPE HYREN UNDER SYGDOM	14
FORLÆNGET UDMØNSTRING FORKERT AFREGNET	15
LØN OG VILKÅR SIKRET VED OMFLAGNING	19
FOND TRÅDTE TIL UNDER HUSTRUS SYGDOM	22
FRA UBEFAREN TIL STYRMAND	24
TIL LYKKE TIL "BEDSTE HOLDSPILLERE" ..	28
NYT OM NAVNE	31
STOP MED AT TÆVE DÆKSDRENGEN ..	32



Centralorganisationen Søfart

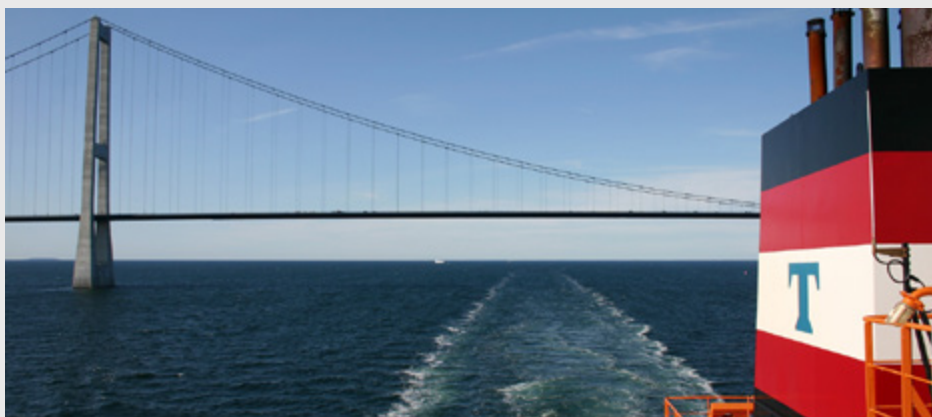
Metal Maritime | FOA Søfart | Dansk El-Forbund | Serviceforbundet |
Centralforeningen for Stampersonel | Metal Vest

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION



HOVEDOVERENSKOMSTER FOR OFFICERER ET USKØNT FORLØB

FEM MÅNEDER TOG DET AT NÅ TIL ENIGHED MED DANSKE REDERIER OM NYE OVERENSKOMSTAFTALER FOR OFFICERER. ET TÆT SAMARBEJDE MED MASKINMESTRENE FORENING ER BLANDT ÅRSAGERNE TIL ET FORNUFTIGT RESULTAT.



AF OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME

EFTER et alt for langt og uskønt forhandlingsforløb er der nu indgået aftaler om fornyelse af hovedoverenskomsterne mellem Danske Rederier (DRO I) og Metal Maritime for officersgrupperne navigatører og cateringofficerer.

Samtidig blev der indgået hovedoverenskomster for maskinmestre mellem Danske Rederier (DRO I) og Maskinmestrenes Forening, samt for elektrikere mellem Danske Rederier (DRO I) og Dansk El-Forbund.

Forhandlingerne, som var udskudt fra april 2020 pga. Corona-situationen, begyndte 9. februar i år.

I de faglige organisationer var vi allerede før start af forhandlingerne blevet enige om, at vi ville forhandle sammen og ikke hver for sig.

Det er ganske normalt ved start af overenskomstforhandlinger, at rederne synger

den såkaldte "Shipowner Blues" om, hvor forfærdeligt det går rederierne.

Enten er dollarkursen for lav, eller også er den for høj (det er aldrig rigtig lykkedes at finde ud af, hvilken kurs der er god for skibsredere), eller også er bunkeralt for dyr.

"Men efter snart 25 år som forhandler, må jeg indrømme, at jeg aldrig før har hørt en "Shipowner Blues" sunget så falsk og langvarig, som under disse forhandlinger.

Corona og alt for høje hyrer til juniorofficerer var de gennemgående temaer i sangen.

FRA START LANGT FRA HINANDEN

Der er ikke noget unormalt i, at fagforeningerne kræver meget og arbejdsgiverne vil give mindre, men i en situation, hvor der allerede lå et transportforlig og afsluttede hovedoverenskomster for menige mellem Danske Rederier (DRO I) og Metal Maritime, virker det noget forbløffende, at rederne lagde ud med et tilbud, som lå 50 pct.

under transportforliget og de meniges hovedoverenskomster. Ja, det var sågar lavere end de netop i februar afsluttede offentlige overenskomster.

Parterne var fra start så langt fra hinanden, at det virkede næsten umuligt at skulle lande et resultat. På flere efterfølgende møder virkede det ikke som om at rederne havde nogen intention om at ville flytte sig. De forslag, som rederne kom med undervejs, var alle skruet således sammen, at de reelt ville koste rederne det samme, som det indledende urealistiske tilbud de havde startet forhandlingerne med.

At forhandlingerne samtidig foregik via videolink og ikke i et forhandlingslokale, samt at der tydeligvis manglede effektiv ledelse af forhandlingsgruppen fra rederensiden, så enkelte rederiers særinteresse spillede ind i forhandlingerne i stedet for ønsket om en samlet løsning, gjorde ikke forhandlingerne nemmere.

Dog lykkedes det på mange møder, masser af telefonsamtaler og mails mellem parterne at komme tættere og tættere på

OFFICERS-OK I HOVEDPUNKTER

Hyrestigning

Hyren stiger med 7,2 pct. i perioden for alle, fordelt på 5 pct. pr. 1. april 2021 og 2,2 pct. pr. 1. april 2022.

Pension

Pensionsgivende hyre stiger for alle med 7,2 pct. pr. 1. april 2020.

Da det er vanskeligt at efterregulere og indbetale pension så langt tilbage, er der enighed om, for perioden 1. april 2020 – 31. marts 2021, i stedet at udbetale et fast beløb med hyren:

- Seniorofficerer, uanset løngruppe (A, B eller C), får udbetalt 4.500 kr.
- Juniorofficerer får, uanset løngruppe, udbetalt 4.000 kr. for samme periode.
- Juniorofficerer § 4 (de første 16 måneder) 2.000 kr.

Overtidssatser

Overtidssatser stiger med 3,2 pct. pr. 1. april 2021 og 1,6 pct. pr. 1. april 2022.

Forældreorlov

Der kommer en udvidelse af forældreorloven, med en bedre betaling end hidtil.

Ferie

Ferie afvikles først i en hjemmeperiode, men tidligst fra hjemkomst til hjemmet, mod tidligere bopælslandet.

Pensionsarbejdsgruppe

Der er enighed om at nedsætte en pensionsarbejdsgruppe, som bl.a. skal kikke på mulighederne for at få § 53 A pension

HYRESTIGNING GÆLDER OGSÅ:

Navigatorer, som er ansat på hovedoverenskomstens § 2 stk. 2 & 3 (dvs. alle de, som ikke er ansat på hovedoverenskomstens hyrebilag eller en særoverenskomsts hyrebilag) skal være opmærksom på, at de også skal have en minimumshyrestigning pr. 1. april 2021 på 5 pct. og 2,2 pct. 1. april 2022.

INGEN NAVIGATØR ER PÅ INDIVIDUEL KONTRAKT

Ingen navigator er ansat på individuel kontrakt i Danske Rederier (DRO I), alle er ansat på hovedoverenskomsten og evt. særoverenskomst eller kutymeaftaler mellem Danske Rederier og Metal Maritime.

Kun skibsførere er ansat på individuelle kontrakter i Danske Rederier (DRO I).

hinanden og først i juni syntes en aftale på plads.

Men lige som vi forventede en løsning, kom igen et rederis særinteresser i spil og Torm fik af forhandlingslederen af Danske Rederiers forhandlingsgruppe lov til at tage hele forhandlingsresultatet som gidsel for at opnå særlige vilkår for Torm.

Vores side nægtede at bøje sig for dette ekstra krav fra Torm og var indstillet på, at så måtte det komme til sammenbrud. Efter 14 dages højlydt, verbal uenighed mellem parterne, blev der opnået enighed igen om det allerede aftalte resultat.

Forhandlingsforløbet har desværre med-

ført at megen tillid og samarbejdslyst er gået tabt og skal genopbygges.

I de faglige organisationer mener vi, at vi har opnået et fornuftigt resultat, især set i lyset af de udspil modparten kom med.

STÆRKT SAMARBEJDE MED MASKINMESTRENE FORENING

Fornyelsen vil betyde, at den enkelte officer vil have en netto-hyre fremgang på mellem 1.900 og 2.400 kr. månedligt i perioden, afhængigt af rederi.

Forhandlingerne har vist, at når de faglige organisationer, som har officersaftalerne

i Danske Rederier (DRO I) forhandler sammen, så kan der opnås resultater. Samarbejdet med Maskinmestrenes Forening har været stærkt og organisationerne har suppleret hinanden effektivt i hele forløbet.

Metal Maritime er nu i gang med at forny særaftaler og lokalaftaler i forhold til fornyelse af hovedoverenskomsterne for officerer. Der er i skrivende stund aftalt møder med bl.a. DFDS, Fjord Line, Royal Arctic Line m.fl. Det forventes at det meste vil være på plads, når dette blad udkommer og resultaterne således vil være lagt på hjemmesiden på www.co-sea.dk.



TILFREDSSTILLEND RESULTATER FOR MENIGE I DFDS – OFFICERER I GANG



AF OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME

D **DFDS** og Metal Maritime er i skrivende stund ved at afslutte forhandlingerne om fornyelse af de mange overenskomster og særoverenskomster, som der er mellem parterne.

Forhandlingerne sker på en konstruktiv og løsningsorienteret måde, hvor uenighed løses løbende i den gode dialog, som der har været med rederiet i hele Coronaperioden.

ANSVARLIG ARBEJDSGIVER

DFDS A/S har gennem hele perioden været en ansvarlig arbejdsgiver, som ikke bare har fyret ansatte pga. oplægning af passagerskibe, men i stedet har vist vilje til at beholde sine ansatte enten via lønkom-pensationsordningerne eller ved at indgå aftaler med os, for at holde de ansatte på hyre.

Det har absolut ikke været en gratis omgang for DFDS A/S, trods lønkom-pensation og aftaler, noget som man kun kan have respekt for og som andre rederier kunne lære noget om personalepleje af.

De specielle overenskomster og aftaler for passagerskibspersonale (menig cateringpersonale, Floormanager og Business Leaders) er komplicerede, især for personale på København-Oslo ruten.

Dette skyldes, at disse har været hjem-sendt på lønkom-pensation, både pakke 1 og 2, med de krav det lovmæssigt stiller, samt at der undervejs har været aftalt mid-lertidige vilkår for at forhindre opsigelser.

Derfor var der en del mellemregninger, som skal gøres op og som har indflydelse på det endelige resultat for disse specifikke grupper.

Generelt er alle menig ansatte i DFDS A/S fragt- og passagerskibe sikret en månedlig hyrefremgang i perioden på 1.800 kr. eller mere, hvilket må betragtes som tilfredsstillende.

STATUS FOR DE ENKELTE GRUPPER I DFDS A/S:

MENIG CATERINGPERSONALE FRAGTSKIBE

Særoverenskomsten for menigt catering personale på DFDS A/S fragtskibe blev medio juni fornyet.

Resultatet og den nye hyretabel har siden 24. juni været tilgængelig på hjemmesidens medlemssider.

Resultatet er tilfredsstillende og giver den største samlede månedlige hyrestigning i mere end 20 år.

SKIBSASSISTENTER

Særaftalen for skibsassistenter i DFDS A/S (Nordsøaftalen) blev fornyet for perioden 2020 - 2023 ultimo august. Resultatet og hyretabeller for perioden har siden 29. august været tilgængelig på hjemmesidens medlemssider.

Forhandlingerne om fornyelsen er ikke gået uden uenighed mellem DFDS A/S og Metal Maritime om især de faglærte og befarnes hyrestigning. Her var det 40 kr. i særlig stigning i 2020, som der var uenighed om.

Ved konstruktive forhandlinger fra begge parter lykkedes det dog at lande resultatet, så den særlige stigning kom med i resultatet.

Også her er resultatet tilfredsstillende og giver den største samlede, månedlige hyrestigning siden 2004.

MENIG CATERINGPERSONALE PASSAGERSKIBE

Fredag 27. august fik parterne løst alle mellemregninger og disses indflydelse på overenskomstfornyelsen. Søndag 29. august blev resultatet og forklaring på de enkelte punkter, samt hyretabellen for perioden lagt op på hjemmesidens medlemside.

Det er lykkedes at få alle mellemregninger til at gå op og samtidig sikre de ansatte en fornuftig månedlig hyrefremgang for aftaleperioden.

OFFICERSGRUPPERNE PÅ FRAGT- OG PASSAGERSKIBE

I skrivende stund er det aftalt, at der 16. september holdes maratonmøde mellem DFDS A/S og Metal Maritime, for at få alle officersaftaler, som skal fornyes, på plads.

Derfor forventes det, at der ved bladets udgivelse, vil være aftaler på plads for alle ansatte på Metal Maritimes aftaler i DFDS A/S. Efterhånden som dette sker, vil de blive oplagt på hjemmesidens medlemsdel.

Det er aftalen at alle hyrereguleringer og efterreguleringer skal ske med hyren, som udbetales ved udgangen af september, hvorfor der vil blive forhandlet igennem den 16. september.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

OK-STATUS: ROYAL ARCTIC LINE

SKIBSASSISTENTER & SKIBSMEKANIKERE

Der er opnået enighed om, hvordan resultaterne fra hovedoverenskomsten og transportforlig skal reguleres for skibsassistenter og skibsmekanikere i Royal Arctic Line.

Der er lavet små redigeringer til teksten, der mest handler om, at organisationerne har skiftet navn siden den sidste overenskomst blev indgået, samt at der tidligere har været en aftale om pensionsalder, som har måtte udgå, fordi der er sket ændringer i

samfundets forståelser, og at det ses som aldersdiskrimination.

Der er enighed om hyrebilag, men vi afventer i skrivende stund, at Royal Arctic Line får det aftalte godkendt i Danske Rederier. Når aftalen er endelig godkendt, kommer den på hjemmesiden i overenskomstsektionen på www.co-sea.dk.

OFFICERER

Vi er efter afslutningen af forhandlinger om de meniges overenskomster i Royal Arctic Line gået videre med de indledningsvise øvelser for officerer i rederiet.

Fokus på at regulere hyren

Da vi er langt inde i overenskomstperioden, er parterne enige om, at vi koncentrerer os om at regulere hyren iht. det, der er aftalt med Danske Rederier, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime.

Lige nu regner parterne på, hvad den nye hyre skal være og der arbejdes på, at der bliver holdt et snarligt møde. Det bliver i denne omgang nok et online møde.

Vi har talsmand for hovmestre i Royal Arctic Line, Martin Baarts med på vores side af bordet. Beregninger og ønsker er på forhånd gennemgået med Martin, ligesom talsmanden er med, når den endelige aftale godkendes.



OK-STATUS MED ESVAGT

AF OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME



FOTO: SMST/ESVAGT

SKIBSASSISTENTER

Fornyelsen af skibsassistenternes overenskomst i Esvagt har været meget og alt for længe undervejs.

Forhandlingerne er ikke nemme, da der er mange synspunkter om fornyelsen.

Synspunkterne er f.eks.:

- Skal den hidtidige, midlertidige overenskomst gøres permanent?
- Skal man ophøre med at have fællesoverenskomst for skibsassistenter og gå tilbage til forskellige aftaler for de faglige organisationer.
- Vil vi ved returnering til de gamle aftaler kunne leve med, at aftalen i den midlertidige overenskomst om, at udenlandske søfarende i Esvagt skal have danske løn og ansættelsesvilkår, forsvinder. Et spørgsmål, der skal ses i lyset af Esvagt's økonomiske situation pt., samt ejerskabet af udenlandske fonde, som kun har et formål, nemlig at tjene penge til ejerne.

At Esvagt så samtidig har ønsket en forlænget overenskomstperiode, så stigningerne bliver rullet ud over en længere periode, har ikke gjort forhandlingerne nemmere.

Der er i skrivende stund endnu ikke en endelig aftale på plads. Der ligger et aftale-

udkast til vurdering hos organisationerne. Det forventes dog, at en aftale vil være på plads eller tæt på ved dette blads udgivelse.

Men ingen tvivl om, at det har været et alt for langt forløb, som medlemmerne med fuld ret kan være kritiske over.

KOKKE

Kokke i Esvagt er ansat på en særoverenskomst til hovedoverenskomsten i Danske Rederier I (den store rederiforening).

Hovedoverenskomsten kom allerede på plads i marts 2020, men pga. Corona situationen blev det også her aftalt at udsætte forhandlingerne for særoverenskomsterne til 2021.

Parterne har haft første møde om fornyelsen og der er ikke de store uenigheder om indholdet. Et spørgsmål er opgørelsen af de reelle antal arbejdstimer, da flere kokke mener, at de arbejder mere end aftalt (10,5 timer).

Samtidig diskuterer rederi og vi indførelse af hovmestre i rederiets større enheder.

Når dette blad udkommer, forventer vi at særoverenskomsten er fornyet.

MASKINISTER

Fornyelsen af maskinisternes særoverenskomst har afventet afslutningen af officeresoverenskomsterne med Danske Rederier I, som skal bruges til at forhandle hovedove-

renskomst mellem Danske Rederier II (lille rederiforening) og Metal Maritime på. Forhandlingerne om fornyelsen af hovedoverenskomsten for maskinister er aftalt til at begynde den 15. september 2021. Når der foreligger et resultat her, vil særoverenskomsten for maskinister i Esvagt straks blive forhandlet.

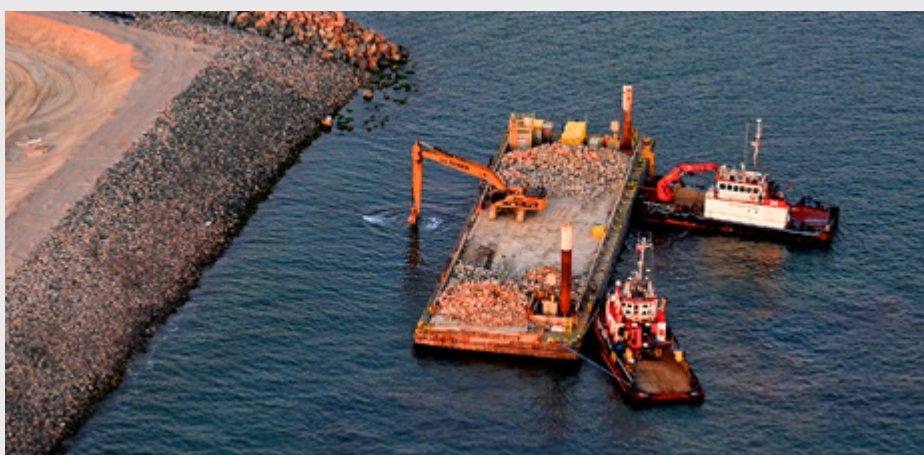
Her er det især arbejdstid på nogle skibe, samt kvalifikationstillæg, som har været rejst af medlemmerne.

GENERELT - OK-ARBEJDE ER LANGSOMMELIGT

Det er ofte en langsommelig affære at forhandle overenskomst, og vi kan sagtens forstå, at medlemmerne synes, at det går alt for langsomt og vi skal bare komme i omdrejninger, for så svært kan det ikke være.

Men det er desværre ikke nok, at vi gerne vil og er klar til at mødes for at forhandle, det skal modparten også være indstillet på. Nogle gange har den anden part slet ikke travlt, og vi kan ikke tvinge et resultat igennem, medmindre vi bare accepterer alle modpartens krav. Specielt i Corona-tiden har især rederne haft travlt med at skynde sig langsomt og kommer derfor med meget lave udspil til aftaler, som de ved, vi ikke vil acceptere.

OVERENSKOMSTKRAV FOR SØFARENDE PÅ FEMERN BÆLT PROJEKT



AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER METAL MARITIME / FOTO: FEMERN A/S

STARTEN af juni måned fremsendte vi sammen med 3F Sømændene et overenskomstkraft til Femern Belt Contractors (FBC), som er ansvarlige for anlæggelsen af Femern forbindelsen mellem Danmark og Tyskland. Femern forbindelsen er et kæmpestort projekt, som i de kommende år vil være medvirkende til at skabe en lang række jobs til glæde for danske arbejdere - og måske særligt i området omkring Rødby på Lolland, hvorfra forbindelsen går mod Tyskland.

Tidligere var det lykkedes en række danske fagforbund, herunder Dansk Metal, at indgå en overenskomst med FBC for det landbaserede arbejde i forbindelse med projektet. Det var ikke nogen nem opgave at overtale den udenlandske arbejdsgiver til dette, men i sidste ende lykkedes det. Vi er dog bekendte med, at der fortsat er en del problemer mellem arbejdsgiver og arbejdstagere på projektet. Som nogen måske husker, var der blandt andet en sag om nogle russiske søfolk, der var ansat på

nogle af de tilknyttede skibe til projektet, men som blev sendt hjem af dansk politi på grund af manglende arbejdstilladelse.

ARBEJDSGIVER UDEN LYST TIL DANSK OVERENSKOMST

Efter vores krav om overenskomst for søfarende, holdt vi i slutningen af juni et møde i Rødby med FBC og deres danske advokat. Her fremgik det også ret klart, at arbejdsgiver ikke umiddelbart har den store lyst til at indgå dansk overenskomst for de søfarende, selvom det faktisk fremgår af deres aftaler med Femern A/S, at alt arbejde skal udføres på danske vilkår. Det blev dog på mødet aftalt at fortsætte dialogen og blandt andet blev det aftalt, at vi skulle fremsende et udkast til en aftale til FBC. Det gjorde vi så efter sommerferien og i skrivende stund afventer vi en tilbagemelding fra arbejdsgiveren.

FAKTA: FEMERN

Femern Bælt-tunnelen mellem Danmark og Tyskland bliver verdens længste sænketunnel, når den efter planen står klar i 2029. Turen gennem den 18 kilometer lange tunnel vil tage 10 minutter i bil og 7 minutter med tog.

Byggeriet af tunnelen foregår på en stor fabrik i Rødbyhavn med en tilhørende arbejdsbassin, så materialer kan sejles til fabrikken og senere sejles ud igen som færdige tunnelelementer, når de skal placeres i Femern Bælt.

Før elementerne forlader arbejdsbassinet skal der monteres pontoner, der stabiliserer dem i vandet. Fire slæbebåde står herefter for bugseringen. Til søs udgraver store specialskeb den 18 kilometer lange rende i havbunden, som tunnelelementerne skal placeres og samles i.

Når tunnelen står færdig, vil man eksempelvis kunne rejse med tog fra København til Hamborg på under 3 timer. Derudover forventer man forbedringer både i trafikken på skinner og veje i store dele af landet, da meget af den nuværende trafik mellem Skandinavien og det øvrige Europa vil blive omdirigeret til Femern-forbindelsen.



HOVMESTRE I MAERSK

Metal Maritime opfordrede Maersk til forhandlinger om overenskomstfornyelse for hovmestre iht. de nu indgåede hovedoverenskomstaftaler med Danske Rederier. Vi mødtes med rederiet 30. august til forhandling om, hvordan resultaterne fra hovedaftalerne skal udmøntes for hovmestrene i Maersk. Der blev på mødet enighed om hyrestigningerne og der udestår nu kun, at hyretabellerne udfærdiges og underskrives. Det er Maersk's og vores forventning, at hyrestigninger og efterregulering vil blive effektueret med lønkørslen for september. CM

OFFICERER I FJORD LINE

Der skal forhandles officer overenskomster med Fjord Line Danmark 2. september, efter deadline på dette blad. Vi har på forhånd udvekslet krav og forventninger, og der har været afholdt et kort opstartsmøde 2. juli.

HYRESTIGNINGER SKAL AFKLARES

Rederiet havde nogle ønsker, som Metal Maritime, sammen med de respektive talsmænd har afvist på forhånd. Vi forventer derfor, at vi 2. september hovedsageligt skal blive enige om hyrestigningerne for overenskomstperioden. I aftalen om hovedoverenskomsten mellem Danske Rederier og Metal Maritime er det aftalt, hvad den økonomiske ramme er for overens-

komstperioden (se side 4-5 i dette blad) og vi ønsker hovedsageligt at bruge den fulde ramme til hyrestigninger. Der vil derfor mest være tale om, at vi skal blive enige om, hvordan resultaterne fra hovedoverenskomsterne skal reguleres for officersgruppen i Fjord Line Danmark.

Vi har en forhåndsforventning med rederiet om, at lønnen kan nå at blive reguleret med lønnen for september, idet vi håber at kunne blive enige på mødet 2. september og at der derefter kun udestår den endelige enighed om hyrebelagene og gensidig underskrift af sær-overenskomsten.

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

CO-SØFART OG METAL MARITIME NY ADRESSE

**MOLESTIEN 7
2450 KØBENHAVN SV**

Vi er 1. sept. flyttet fra Rødovre og ind i lokaler i Dansk Metals forbundshus i København.



**TELEFON &
E-MAIL
ER UÆNDRET**



Siden sidst:

NYT FRA FAGLIG AFDELING

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

SKRIVENDE stund befinder vi os fortsat på Mose Allé i Rødovre, men når I sidder med bladet, skulle vi gerne være faldet nogenlunde på plads i vores nye lokaler i Dansk Metals forbundshus på Møllestien ved Sluseholmen i København.

Huset i Rødovre, hvor vi efterhånden har huseret i 19 år, bliver mere og mere tomt for hver dag. Meget er smidt ud, noget er givet videre, en del er allerede sendt ind i de nye lokaler, men vi har selvfølgelig stadig vigtige papirer, aktuelle sager, telefoner og it-udstyr hos os, så vi også her under flytningen kan løse vores faglige opgaver.

Hen over sommeren har vi haft en lind strøm af faglige sager i form af henvendelser fra medlemmer om forskellige problemstillinger, ligesom vi har været

optaget af en del forhandlingsmøder med forskellige rederier mv. En del af dette vil I kunne læse mere om under faglige noter og OK-status på disse sider.

NORMALISERING EFTER NEDLUKNING

Heldigvis er Covid-19 situationen blevet meget forbedret og tingene er på mange måder tæt på at være normaliseret. Det betyder, at alle som udgangspunkt nu arbejder fra kontoret hver dag, ligesom en del møder igen bliver afholdt med direkte kontakt og i samme lokale fremfor via en computerskærm. I mange situationer er det en klar fordel at mødes personligt, da det typisk giver en mere koncentreret og smidig kommunikation, men i nogle til-

fælde tror jeg, at vi også fremover vil holde møder via Teams osv.

Vi forventer, at også den kommende periode bliver ret så travl og hektisk. Som det også fremgår af dette blad på side 4-5, er hovedoverenskomsterne for officererne langt om længe kommet på plads. Derfor skal vi i den kommende tid have forhandlet de manglende særoverenskomster på officersområdet på plads.

Derudover mangler vi fortsat en del særoverenskomster for menige, så der bliver nok at se til udover den daglige sagsbehandling i faglig afdeling.

Hurtig hjælp hvis du bliver sygemeldt

Med et PFA EarlyCare forløb får du gode muligheder for at komme godt tilbage på jobbet.

Læs mere på pfa.dk/earlycare
eller ring til PFA på 70 12 50 00

PFA

Mere til dig

OVERGANG TIL NY FERIELOV SPØGER FORTSAT

AF EMILIE MUNCH OHLSEN, CASPAR MOSE
& CHRISTIAN H. PETERSEN, METAL MARITIME

MEDLEMMER PÅPEGEDE FEJL I REDERIERS ADMINISTRATION AF AFVIKLING ELLER UDBETALING AF 12 SÆRLIGE FRIDØGN FRA INDEFRYSNINGSPERIODEN. DE HAVDE LÆST EN NYHED PÅ HJEMMESIDEN OM AFTALEN I MAERSK SUPPLY SERVICE OG TOG HEREFTER KONTAKT TIL METAL MARITIME.

NYHEDEN på hjemmesiden på www.co-sea.dk om aftalen med Maersk Supply Service om, hvordan 12 særlige fridøgn fra indefrysningssperioden skal administreres, blev læst med interesse af flere medlemmer. Nyheden blev bragt 11. maj, og aftalen gik i sin enkelthed ud på, at Maersk Supply Service skulle overholde aftalen om overgangen til den nye ferielov. De 12 særlige fridøgn skal efter aftalen om overgang til ny ferielov administreres på en særlig konto og skal efter den søfaren-

des eget valg enten kunne afvikles eller udbetales.

JD CRAFTS

Medlemmer fra JD Crafts henvendte sig efter at have læst nyheden til Metal Maritime med spørgsmålet, om de ikke også var omfattet af den tilsvarende aftale og på samme vis, som de menige i Maersk Supply Service havde krav på enten at afvikle eller få udbetalt de feriedage, optjent i indefrysningssperioden, som ikke var anvendt til opretholdelse af rederiets 1:1 ordning.

Vi var i faglig afdeling helt enige med medlemmerne i, at det også var gældende for dem. Vi henvendte os derfor til JD Crafts og gjorde dem opmærksom på indholdet i aftalen om overgangen til den nye ferielov. Efter at have rådført sig med Danske Rederier erkendte JD Crafts, at der var tale om en fejl. JD Crafts har efterfølgende beregnet ferieoptjeningen og udbetalt det udestående til de søfarende.

ALBA TANKERS

Ligeledes i Alba Tankers havde man i første omgang undladt at udbetale de 12 aftalte feriedage. Dette efter sigende efter rådgiv-

ning fra Danske Rederier, men her kan der have været tale om en misforståelse. Efter vores henvendelse indvilligede rederiet i at udbetale dagene til de omfattede medlemmer.

VI FORVENTER AFTALER OVERHOLDT

Når vi (Metal Maritime) indgår en aftale, går vi som udgangspunkt ud fra, at den overholdes af begge parter. Der kan selvfølgelig, som her, ske fejl eller misforståelser. Vi er i vores arbejde afhængige af medlemmernes spørgsmål og henvendelser for at vide, hvordan de aftaler, vi laver, bliver administreret af de enkelte rederier. På baggrund af medlemshenvendelser kan vi handle på det og som i disse eksempler gå i dialog med rederierne om, hvordan sagen løses.

Vi oplever for det meste, at rederierne er villige til at overholde aftaler, når vi gør dem opmærksom på fejl. Det sker også, at vi skal diskutere lidt, fordi vi er uenige i fortolkningen af det, der er aftalt.

NYT OM TILLIDSVALGTE

DFDS

For Juniorofficerer/navigatører er Emma Wain Grønsund valgt som talsmand. Vi ønsker Emma et stort tillykke med valget og ser frem til samarbejdet. Vi siger samtidig farvel til Casper Simmelsgaard og takker ham for et godt samarbejde gennem årene.

På 'Crown Seaways' er Henrik Ipsen valgt

til tillidsrepræsentant for dæk & maskine. Der er desværre ingen suppleant. Vi ønsker ham stort tillykke og ser frem til samarbejdet. Vi takker William Knudsen for samarbejdet.

Fjordline

På 'Bergensfjord' har der været valg til tillidsrepræsentant og suppleant for menigt cateringpersonale. Patrick Olsen er valgt til tillidsrepræsentant og suppleantposten faldt til Dennis Müller Carlsen. Vi ønsker dem begge tillykke med valgene og ser frem til samarbejdet.

Der har været valg til tillidsrepræsentant og suppleant for menigt cateringpersonale på Stavangerfjord. Erling Buus blev genvalgt som tillidsrepræsentant og Ane-Kathrine Burgdorf blev valgt til suppleant. Vi ønsker dem begge tillykke med valget.

Macro Offshore

På riggen "Crossway Eagle" blev Estaban Budrovich valgt som suppleant til Nicolai Geisler. Vi glæder os til at samarbejde med ham. Vi takker Kern Kragh for samarbejdet.

JWA & MB

BORNHOLMSLINJEN: PENSION KOM RETUR FRA PFA

Et mindre antal medlemmer på Bornholm har ikke fået indbetalt pension til PFA.

Årsagen skal findes i, at medlemmerne er ansat på deltid/afløserkontrakt eller at medlemmet er under 21 år. Det betyder, at pensionsandelen kan være mindre end for fuldtidsansatte på overenskomsten.

Ved kontakt til PFA oplyses det, at pensionsandelen kan være så lav, at der ikke engang er midler til at dække forsikringsdelen og derfor sender PFA pengene retur til rederiet. Desuden har PFA en slags spærring på alder.

PFA arbejder på løsning

Rederiet har henvendt sig til os om problemet, da de fik pensionsandelen retur fra PFA. Vi har kontaktet PFA, der arbejder på en løsning, evt. i form af en mindre forsikringspakke. Indtil da, vil vi arbejde på en løsning med rederiet.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

INDIVIDUEL LØNFORHANDLING MED SKIBSFØRERE

SKIBSFØRERE ER PÅ INDIVIDUELLE KONTRAKTER OG ER SÅLEDES IKKE OMFATTET AF OVERENSKOMSTER. METAL MARITIME BISTÅR SKIBSFØRERMEDLEMMER MED RÅDGIVNING OG VEJLEDNING.

Vi har hjulpet en række skibsfører-medlemmer med forberedelse til samtaler med rederiet Maersk om deres individuelle løn- og ansættelsesvilkår.

Medlemmerne er således vejledt om rammer for samtaler og forhandlingerne m.v. Jeg har udvekslet ideer og sparret med udgangspunkt i den enkeltes forhold. Vi har indledningsvist kommunikeret via mail og til dels telefon. Inden mødet har vi typisk 'mødet' via Teams for lige at have hilst på hinanden og som afrunding af forberedelsen til mødet med rederiet.

BISIDDER VED LØNFORHANDLING

Når medlemmet har ønsket det, har jeg også deltaget som bisidder i selve forhandlingsmødet, hvor jeg har opsummeret argumenter og lyttet. Som en del af min tilstedeværelse ved mødet har jeg også bistået medlemmet med at få nævnt de væsentligste argumenter - holdt tråden - så at sige.

Det har været godt at komme i så tæt kontakt til medlemmerne og jeg håber, de har haft god glæde og gavn af vores sparring.

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

at støtte ældre, syge og fattige af søens folk ved legater. Derudover kan fonden støtte i tilfælde, hvor det sociale aspekt spiller en stor rolle.

Det er absolut en betingelse

for at komme i betragtning, at man er - eller gennem mange år har været - søfarende i handelsflåden.

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, er medbestyrer af "With-Fonden".

Ansøgningsfrist medio november

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til:

CO-Søfart, Molestien 7
2450 København SV

Tlf. 36365585

FORSEA - TVIST OM SLUTAFREGNING

Et medlem er stoppet i færgerederiet ForSea og er i forbindelse hermed blevet endeligt afregnet. Medlemmet er berettiget til 3 måneders fratrædelsesgodtgørelse. Medlemmet sendte den sidste lønseddel omkring os og til vores store overraskelse, var der ikke udbetalt fratrædelsesgodtgørelse af hele medlemmets faste, påregnelige månedsløn. Rederiet har fjernet tillægget for svendebrevsbevis samt tillægget for at være faglært skibsassistent.

Det er ikke de store summer, det drejer sig om, men i vores optik er denne beregning forkert.

Det er første gang at vi ser denne beregning fra et rederi, som er medlem af arbejdsgiverforeningen Færgederierne. Tidligere har rederier altid betalt fratrædelsesgodtgørelse af den faste, påregnelige månedsløn. Vi er derfor i dialog med rederiet og rederiets arbejdsgiverforening for at finde en løsning på denne tvist.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

REDERI VILLE STOPPE HYREN UNDER SYGDOM

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

ET MEDLEM, ansat i ALBA Tankers, henvendte sig, fordi rederiet pr. mail havde skrevet til medlemmet, at de ville stoppe hyren og han fremadrettet ville modtage sygedagpenge.

Medlemmet havde i første omgang forsøgt at løse sagen med rederiet selv ved blandt andet at spørge om han var opsagt. Til det svarede ALBA Tankers, at de stadig betragtede ham som ansat, men at han blot ville modtage sygedagpenge. Medlemmet henvendte sig derfor til os og bad os assistere vedkommende i sagen. I første omgang ønskede medlemmet bare at vide, om det var rigtigt, det som rederiet gjorde.

Vi fandt det nødvendigt at henvende os til ALBA Tankers og gøre dem opmærksom på, at så længe der er tale om et ansættelsesforhold, mener vi, at rederiet er forpligtigede til at udbetale hyre til den søfarende. Efter en dialog med rederiet om bl.a. § 29 i Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. og rederiets forpligtigelser til at betale sygehyre, kom vi til enighed.

Vi forventer nu, at hyren bliver udbetalt, men afventer tilbagemelding fra medlemmet.

FEJL RETTET HOS N.O.S

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

SAGEN om manglende særlig opsparring i Northern Offshore Service (omtalt i sidste blad) er løst og medlemmet har fået udbetalt den skyldige "særlige opsparring" for den manglende periode.

Årsagen til, at opsparringen ikke var ud-

betalt, skyldtes at den tidligere ansvarlige for lønområdet i rederiet ikke længere er ansat og ikke havde viderebragt den tidligere "dom" der omhandlede samme emne og til og med det samme medlem.



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

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

VI UDDANNER TIL VERDEN

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

FEJL I AFREGNING FOR FORLÆNGET UDMØNSTRING

Et medlem var ansat som 1. mester på et forskningsskib under Grønlands Naturinstitut. Medlemmet sagde selv sin stilling op pga. uenighed om vilkår mv. Han henvendte sig til Metal Maritime, da han ikke mente, at hans slutaftregning vedr. længere udmønstring (merdage) var blevet beregnet korrekt.

Manglende PFA-indbetaling

Ligeledes havde arbejdsgiver ifølge PFA ikke, som aftalt, indbetalt til medlemmets pensionsordning. Selvom Metal Maritime ikke har overenskomst på dette område, fik vi fat i den gældende aftale og kunne konstatere, at medlemmet manglede at modtage godtgørelse for cirka 20 merdage. Medlemmet havde tidligere selv henvendt sig til arbejdsgiver om dette, men uden at få noget ud af det. Vi kontaktede derfor Naturinstituttet, som efter noget tid gav os ret, og det tilgodehavende skulle blive udbetalt ved førstkommende lønkørsel. Derudover undersøger man pt. pensionsspørgsmålet nærmere.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN
FAGLIG LEDER METAL MARITIME

MISFORSTÅELSER VED AFMØNSTRING – OFFICER AFSKEDIGET

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

MEDLEMMET MENTE, DER VAR EN KLAR AFTALE MED SKIBSFØREREN OM AT AFMØNSTRE. REDERIET MENTE IMIDLERTID, AT HAN VAR RØMMET.

En officer der havde været ansat under et år, blev afskediget, fordi rederiet mente, at medlemmet var rømmet, mens skibet lå i havn. En afskedigelse svarer til en bortvisning og er uden opsigelsesvarsel og dermed ophører hyren med det samme.

MEDLEMMET: "KLAR AFTALE"

Medlemmet mente, at der var en klar aftale med skibsføreren om, at vedkommende afmønstrede før planlagt tid under et længere havneophold. Medlemmet henvendte sig til os, og vi indledte en dialog med rederiet. I første omgang fastholdt rederiet afskedigelsen.

Vi undersøgte sagen yderligere og havde en længere dialog med rederiet. Det viste sig, at der gennem længere tid havde været

en del uenigheder og dårlig kommunikation mellem medlemmet og skibsføreren.

DÅRLIG KOMMUNIKATION OG MISFORSTÅELSER

Vi sandsynliggjorde, at der var tale om tvetydigheder og misforståelser mellem medlemmet og skibsføreren omkring omstændighederne for afmønstringen.

Vi mente og fastholdt, at den dårlige kommunikation måtte komme medlemmet til gode. Vi reddede ikke medlemmets job, men medlemmet fik ændret afskedigelsen til en opsigelse med varsel iht. overenskomsten og derudover undgik vedkommende også karantæne i a-kassen.



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Overgade 6 • 5700 Svendborg

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

STCW KURSER - SKARPE PRISER

Hos os kan du deltage i dine lovpligtige STCW kurser. Vi afholder kurser indenfor brandbekæmpelse, brandledelse, søsikkerhed og betjening af redningsbåde mm. Vi har også genopfriskningskurser for både officerer og menig, maritim personale til skarpe priser. Vores kursuskalender opdateres med nye kursusdatoer jævnligt. Vi ses!

CO-SØFART UDVIDER MED ENDNU EN FAGLIG KONSULENT



MEDARBEJDERSTABEN I FAGLIG AFDELING I CO-SØFART UDVIDES MED ANSÆTTELSE AF PER GRAVGAARD HANSEN SOM FAGLIG KONSULENT. ØGNING AF AKTIVITETERNE I CENTRALORGANISATIONEN OG FORTSAT MEDLEMSTILGANG AF ISÆR NAVIGATØRER I METAL MARITIME ER BAGGRUND FOR UDVIDELSEN.

PER GRAVGAARD HANSEN tiltræder en nyoprettet stilling som faglig konsulent i CO-Søfart 1. oktober. Hans primære arbejdsområde bliver i regi af CO-Søfart og FOA Søfarts medlemmer på de kommunalt drevne færgeforbindelser.

Foruden vil navigator-området i Metal Maritime også blive en del af Per Gravgaards opgaver i tæt parløb med bl.a. faglig konsulent Caspar Mose, der hidtil har varetaget området.

Videre bliver han også CO-Søfarts re-

præsentant i de europæiske og nordiske samarbejder i hhv. ETF og NTF.

Per Gravgaard blev opsagt i Lederne Søfart i maj, hvorefter han tog kontakt til CO-Søfart for at forhøre, om organisationen kunne have brug for ham. Hans henvendelse gav CO-Søfart mulighed for at udfolde bl.a. FOA Søfarts ønsker om øget kontakt og dialog med organisationens maritimt ansatte.

OMFATTENDE ERFARING

Husets nye medarbejder medbringer omfattende erfaring fra såvel det faglige arbejde som det maritime erhverv. Han stod

FOA SØFART: TÆTTERE KONTAKT TIL MEDLEMMERNE

BEDRE SERVICE Gennem TÆTTERE DIALOG MED MEDLEMMERNE PÅ DE KOMMUNALT DREVNE FÆRGEØVERFARTER ER BLANDT FOA SØFARTS MÅL MED UDVIDELSE AF CO-SØFART I FORM AF PER GRAVGAARD HANSENS ANSÆTTELSE.

VI HAR et stort ønske i FOA Søfart om at få tættere kontakt til medlemmerne i det maritime - på de kommunale færges. Vi vil gerne i tættere dialog med medlemmerne og dermed overordnet yde en bedre service. Derfor rykker vi nu tættere på samarbejdet i CO-Søfart, og med Per Gravgaard Hansens tiltræden, ser vi muligheden for netop at få skabt den tættere kontakt til de søførende medlemmer," siger sektorformand Reiner Burgwald, Teknik og Servicesektoren i FOA.

"I FOA Søfart arbejder vi benhårdt på at

være medlemmernes kompetente organisation - også på det maritime område indenfor færgerne. Vi har tidligere i år styrket sekretariatet og sagsbehandlingen i FOA Søfart på netop det maritime område med ansættelse af John Ibsen (fhv. sekretariatschef i CO-Søfart red.)," siger Reiner Burgwald og fortsætter:

"Nu tilføjer vi så endnu et trin med ansættelsen af Per Gravgaard i regi af CO-Søfart. Rigtig mange af vore medlemmer kender jo Per fra hans mange år i Søfartens Ledere, og omvendt kender Per

overfor at runde 30-års jubilæet som faglig sekretær i Lederne Søfart (fhv. Navigatorforeningen og Dansk Styrmandsforening), da han blev opsagt.

”Jeg glæder mig meget, og jeg ser især frem til at blive en del af en organisation, der har indflydelse og at være med der, hvor beslutningerne bliver truffet,” siger Per Gravgaard.

Han har gennem årene som faglig sekretær forhandlet overenskomster på alle områder i den maritime sektor, nærfart, langfart, færgfart, offshore, kommune og stat.

Videre har han forestået ansættelsesretlig sagsbehandling for medlemmerne i forhold til overenskomster, funktionærloven, sømandsloven og ferieloven mm. Indtil opsigelsen i Lederne Søfart, var han også tilknyttet juridisk afdeling for ansættelsesret i Ledernes Hovedorganisation, som Lederne Søfart med virkning fra oktober 2018 blev sammenlagt med.

”Per medbringer en omfattende erfaring og har hele historikken, der jo danner bag-

grund for mange aftalers indhold, siger Ole Philipsen, formand for CO-Søfart og Metal Maritime, og fortsætter:

”Førhen havde vi jo fælles overenskomster mellem den gamle Dansk Sø-Restaurations Forening og Navigatorforeningen. Historien bag er en viden, der er helt afgørende, når overenskomster og aftaler fornyes.”

POLITISK NETVÆRK

”Per er samtidig et kendt ansigt i erhvervet, han har netværk i det politiske gennem sit politiske arbejde og internationalt er han jo velbevandret i både nordisk og europæisk samarbejde. Vi ser frem til, at såvel hans erfaring som kompetencer kommer medlemmerne til gode,” siger Ole Philipsen.

Med Per Gravgaards tiltrædelse 1. oktober tæller faglig afdeling i CO-Søfart i alt seks medarbejdere - fire faglige konsulenter, én juridisk konsulent samt faglig leder Christiaan H. Petersen. I alt består sekretariatet af 11 medarbejdere.

CO-Søfart har fælles sekretariat med Metal Maritime, der siden 1. september har haft til huse i nyindrettede lokaler i Dansk Metals Forbundshus i København.

TEKST: HANNE HANSEN

BLÅ BOG

PER GRAVGAARD HANSEN

1982

Skibsførereksamen

1982 - 1986

Styrmand i først rederiet ØK og derefter DSB på overfarten Helsingør-Helsingborg

1986 - 1991

Ansæt i Farvandsvæsenet, først i skibsinnspektionen og senere i Inspektoratet (Farvandsvæsenets ”lovkontor”. Samtidig tilknyttet Søværnets Officers Skole som underviser i faget skibsad-
ministration.

1991 - 2021

Faglig sekretær i Dansk Styrmandsforening, der senere skiftede navn til først Dansk Navigatorforening efterfulgt af Søfartens Ledere – og efter sammenlægning med Ledernes Hovedorganisation – Lederne Søfart.



Reiner Burgwald, sektorformand Teknik og Service, FOA.

TEKST: HANNE HANSEN

leves på de enkelte færgeforbindelser rundt om i de mange kommuner.”

Arbejdet med overenskomster, lokalaf-taler og faglig sagsbehandling i forbindelse med aftaleområdet bibeholdes i FOA.

FOA STØRSTE MAGTFAKTOR

”Det kommunale aftale-område ligger milevidt fra det private, som passagerskibs- og langfarten i de danske rederier er. FOA er den største overenskomstpart på det kommunale område, så der er de ansatte på de

kommunale færger i den enkelte kommune altså dækket af den uden sammenligning største magtfaktor som medlem hos os,” slår Reiner Burgwald fast.

”Udfordringerne står i kø i kommunerne og derfor er der også en evig stræben efter at spare penge. Ledelsen er et politisk system – og den hverdag, det skaber for medlemmerne på færgerne er slet ikke at sammenligne med søfarende i det private system,” uddyber han.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

en stor del af vore medlemmer fra tidligere. Det er et rigtig godt udgangspunkt for, at vi i organisationen får fingeren endnu bedre på pulsen med, hvordan virkeligheden op-

Forbindelsen mellem Salling og Fur er blandt de mange kommunalt drevne overfarter i FOA Søfarts overenskomst-område. Billedet er fra februar, hvor isen besværliggjorde sejladserne.

FOTO: CO-SØFART



↓ FORTSAT FRA SIDE 17

Til november i år er det 10 år siden FOA Søfart blev associeret medlem af Centralorganisationen Søfart, som CO-Søfart hedder i den lange version.

"Det har været en kæmpe fordel. Når det kommer til lovgivning, bekendtgørelser og internationale regler på det helt specifikke mht. det maritime, har CO-Søfart jo både ekspertisen og indflydelsen. Det betyder, at maritimt ansatte i kommunerne nu også bliver hørt og vi har et fingeraftryk med, når der skal gives høringssvar osv. Medlemskabet af CO-Søfart har været en klar styrkelse af FOA," siger Reiner Burgwald og tilføjer:

”Det går ofte igen i tilbagemeldingerne fra både vores tillidsfolk og medlemmerne, at samarbejdet med CO-Søfart er af stor værdi.”

Aktuelt fylder den nye færgenavigatør-uddannelse en del hos det maritime personale på de kommunale færger.

"Vore medlemmer med f.eks. skibsfører-papirer og den lange udgave af navigatør-

ruddannelsen oplever, at den nye og meget korte færgenavigatøruddannelse desavouerer deres egen og lange uddannelse. Det forstår vi godt, og der ligger rigtig mange udfordringer i det," bemærker Reiner Burgwald.

FOA Søfart følger forsøget med uddannelsen tæt.

"Det er bestemt vores håb, at Per Gravgaard gennem besøg rundt på de enkelte færger og dialog med medlemmerne kan medvirke til, at vi som organisation får et fuldt overblik over, hvordan forsøget fungerer," siger Reiner Burgwald.



Professionel træning og uddannelse

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

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

VACCINATION AF SØFARENDE

Dansk Metal, Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier opfordrede i begyndelsen af maj regeringen til at lade søfarende få gavn af de overskydende Johnson & Johnson vacciner mod Covid-19.

Nu, hvor den såkaldte "tilvalgsordning" udfases, har regeringen besluttet at stille de resterende mængder Johnson & Johnson vaccine til rådighed for bl.a. søfarende, der anløber dansk havn.

I Dansk Metal udtrykker formand Claus Jensen tilfredshed med tiltaget. Vaccinering har for mange søfarende været en udfordring – og i flere lande er det fortsat vanskeligt overhovedet at få en vaccination. Da Johnson & Johnson vaccinen kun kræver ét stik, er den velegnet til formålet.

Sundhedsministeriet gør opmærksom på, at vaccinationerne vil ske mod betaling.

HAN

AHTS'eren
'Maersk
Minder'
omflagede fra
DIS til NOR
sidst i august i
Bergen.
FOTO:
MSS/TWITTER



LØN OG VILKÅR SIKRET VED OMFLAGNING TIL NOR

AF EMILIE MUNCH OHLSEN, JURIDISK KONSULENT METAL MARITIME

MAERSK Supply Service sender nogle af deres søfarende til Norge i en kortere periode med skibet 'Maersk Minder' på norsk flag. Det har derfor ikke været muligt at bevare de søfarende på danske DIS-vilkår, hvorfor de vil overgå til norske vilkår.

I den forbindelse har der været bekymring blandt de berørte søfarende for, om deres løn og vilkår ville forringes, når de skulle overgå til en lokal norsk kontrakt.

Metal Maritime har i tæt samarbejde med Maskinmestrenes Forening gennem mange forhandlinger med Maersk Supply Service sikret, at vores medlemmer opretholder deres oprindelige samlede løn og vilkår.

Her er der blandt andet taget højde for udligningsbeløb, ferietillæg og pensionsbidrag, samt at opsigelsesvarsler og fratrædelsesgodtgørelser fortsat følger de danske regler ved kontraktskiftet.



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





Frank Sandager, fællestillidsmand for skibsassistenterne i Ærøfærgerne (tv) og skibsassistent Jens Beier.

Arbejdsmiljøet var i det røde felt:

"INGEN LYTTED E TIL OS"

"VI HOLDT SAMMEN. DERFOR LYKKEDES DET," LYDER DET FRA EN AF SKIBSASSISTENTERNE PÅ 'SKJOLDNÆS', HVOR ARBEJDSMILJØET VAR TOTALT I BUND PÅ GRUND AF ÉN PERSON. EFTER ET TURBULENT ÅR ER DER IGEN FULD ARBEJDSGLÆDE OM BORD.

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN

ARBEJDSGLÆDEN er vendt tilbage blandt skibsassistenterne om bord på færgen 'Skjoldnæs'. Men skibsassistenternes fællestillidsmand, Frank Sandager, ser tilbage på et turbulent år.

Som en del af Ærøfærgernes rutenet, be-sejler færgen ruten mellem Fåborg og Søby på Ærø, og skibsassistenterne er overens-komstdækket i FOA Søfart.

Frank Sandagers kollega samt forgænger på tillidsposten, skibsassistent Jens Beier, er fortsat rystet over, hvor langt tingene skulle ud, inden rederiet skred til handling.

"Jeg har aldrig i mine 35 år til søs oplevet noget lignende. Aldrig," konstaterer Jens Beier med et markant tryk på ordet "al-drig."

Det trak da også overskrifter i medierne,

da skibsassistenterne på 'Skjoldnæs' ned-lagde arbejdet om morgenen 16. juni.

Det var en helt igennem ulovlig strejke, da skibsassistenterne "gik på klappen", som de omtaler aktionen, hvor de efter lastning af biler og passagerer tog opstilling på skibets broklap, så færgen ikke kunne afgå fra havnen og sejle mod Ærø.

MAGTESLØSE

Jens Beiers kommentar om aktionen er ganske kort:

"Jamen, så langt var vi kommet ud."

Efter en længere pause fortsætter han:

"Vi var magtesløse. Vi havde forsøgt at få rederiledelsen i tale via kommandovejen - altså via fællestillidsmanden - Frank,



Ærøfærgernes færge 'Skjoldnæs' besejler ruten Faaborg-Søby. FOA Søfart overenskomstdækker skibsassistenterne om bord.

men ingen lyttede," forklarer Jens Beier og tilføjer:

"De forklarede senere, at de troede, det bare var Frank, der brokkede sig."

Hvordan rederiledelsen kunne få den opfattelse, forstår hverken Frank Sandager eller Jens Beier. For det havde ikke skortet på information til rederiet om, hvor galt det stod til med arbejdsmiljøet.

FORSØGTE AT GÅ I DIALOG

Frank Sandager opsummerer forhistorien:

"1. maj sidste år fik vi en ny chefskipper og så begyndte det at gå ned ad bakke med arbejdsmiljøet. Ting skulle gøres på en anden måde, der blev lagt flere opgaver ind i arbejdsplanerne, så de rent lovpligtige ting ikke kunne nås. Det var sådan de første ting, og vi forsøgte hver især i starten at gå i dialog med vedkommende om tilpasning af ændringerne."

"Men vedkommende var ufremkommelig. Vi fik at vide, at sådan var det bare. Kort sagt var det et diktatur," fortæller Frank Sandager.

Han medgiver, at skibsassistenterne om bord har høj anciennitet, og at omverdenen jo godt kan tænke, at de sikkert

har været nogle gamle stivstikkere, der ikke ville acceptere nye arbejdsformer og rutiner.

” Vi snakkede om det skibsassistenterne imellem. Er vi for forstokkede, spurgte vi os selv. Men når ting går direkte ud over sikkerheden, når man ikke kan nå sine lovpligtige runderinger, når ting skal gøres direkte ufor-svarligt, ja så kan man jo ikke stå inde for det mere,” fortæller Frank Sandager.

Over sommeren sidste år var der ekstremt travlt med de mange færgepassagerer på grund af højsæson kombineret med de gratis billetter. Da hverdagen meldte sig efter sommer-ræset, begyndte tingene at stramme til.

"Derfor var vi da også rystede, da rederiet

fastansatte vedkommende efter prøveperi-oden. Det havde bestemt ikke skortet på vores advarsler," tilføjer Frank Sandager.

Både efterår og vinter blev et mareridt om bord.

"Der var folk her med mere end 30 års erfaring, som simpelthen kom og sagde, at nu stopper jeg. De kunne ikke holde til det mere. De sov dårligt og gik på arbejde med ondt i maven," refererer han.

Til det sikkerhedsmæssige aspekt var der yderligere et alvorligt punkt for dem.

"Vi var direkte utrygge, når chefskippe-ren sejlede skibet. Vedkommende kunne ikke manøvrere færgen sikkert i havn, og var der bare det mindste specielle ved vejr eller strøm, så var vedkommende komplet usikker," fortæller Jens Beier og fortsætter:

"Og så gik det jo op for os, at chefskip-peren gjorde alt for at spille os skibsassistenten ud mod hinanden. Det var dybt ubehageligt."

En iværksat arbejdsmiljøundersøgelse var med skibsassistenternes ord "i det røde felt på alle parametre."

Skibsassistenterne følte sig forvissede om, at undersøgelsen ville få ledelsen til at gribe ind.

PSYKOLOG HYRET IND

"Der skete så også noget. Rederiet tilknyttede en erhvervspsykolog, som skulle få gjort noget ved det. Vi tænkte jo, at det var spild af penge, for os var det indlysende, hvad der var problemet. Det var centreret omkring én eneste person - chefskippe-ren," fortæller Frank Sandager.

I et brev til rederiledelsen sidst i maj forklarede skibsassistenterne, hvad der set med deres øjne var problemet. Alle seks skibsassistenter skrev under - og fem af dem var efterfølgende til møde med ledelsen.

"Den dag gik det langt om længe op for rederiet, at det ikke kun var Frank, der var et brokkehoved. At det var alvorligt," bemærker Jens Beier og fortsætter:

"Efter mødet ventede vi bare på, at rederiet opsagde vedkommende. Men der skete ingenting. Så vi greb altså til "at gå på klappen" der et par uger senere."

Chefskipperen var kort efter for tid i rederiet.

"Det var en enorm lettelse. Nu glider alt igen bare i det daglige, men det har været et hårdt år for os alle," bemærker Frank Sandager.

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN

Skibsassistent Kim Wiese havde ikke et øjeblik forestillet sig, at han kunne få brug for Den Sociale Arbejdsmarkedsfond i DFDS. Det ændrede hustruens kræftsygdom og efterfølgende blodprop i hjertet på. Parret er dybt taknemlige for, at han fik mulighed for at være hjemme uden at skulle spekulere på økonomien.



Fond trådte til under hustrus sygdom:

"DET VAR GULD VÆRD"

MED ØKONOMISK STØTTE FRA DEN SOCIALE ARBEJDSMARKEDSFOND I DFDS KUNNE SKIBSASSISTENT KIM WIESE VÆRE HJEMME HOS SIN KRÆFTSYGE HUSTRU. "DET ER EN FANTASTISK MULIGHED. JEG SKULLE BARE HJEM," FORTÆLLER HAN OM DEN AFTEN, HVOR DET OM BORD GIK OP FOR HAM, HVOR DÅRLIGT BIRTHE HAVDE DET DERHJEMME.

Sort humor er den foretrukne medicin til behandling af stort set alt i hjemmet hos Birthe og Kim Wiese. Jargonen har de til fælles – og latteren lyder højt, når den ene overgår den anden i at være mest sort i sin kommentar.

Men den sorte humor har sin begrænsning.

Det har faglært skibsassistent Kim Wiese lært på den hårde måde gennem godt to svære år, hvor Birthe har måttet kæmpe med kræftsygdom i flere omgange og som om det ikke var nok – også en blodprop i hjertet.

"Det har været hårdt. Virkelig hårdt," erkender Kim Wiese, der ellers ikke vælter omkuld bare fordi, der er lidt modvind.

Han fortsatte også ufortrødent sine udmønstringer og jobbet i maskinrummet på 'Pearl Seaways' hos DFDS, da Birthe i efteråret 2019 fik konstateret brystkræft og blev opereret.

IKKE GOD TIL AT BEDE OM HJÆLP

"Jeg elsker mit arbejde. Det har jeg altid gjort. Og jeg passede mine tørner med to uger ude og to uger hjemme," fortæller han.

"Birthe skjulte jo nok, hvor dårligt hun havde det. Og jeg var ikke god nok til at se ind bag facaden – at se, hvad hun rent faktisk gemte bag den sorte humor," lyder hans eftertænkning i dag.

Birthe lytter tavst og tilstår efter en længere pause:

"Jeg var heller ikke god nok til at bede om hjælp. Det har jeg aldrig været."

Han var igen mønstret ud helt efter planen og kontakten foregik via telefon.

"En aften, hvor jeg havde talt med Birthe, gik det op for mig, hvor dårligt hun havde det. Og det ramte mig hårdt. Så jeg gik til maskinchefen og sagde, at jeg altså mønstrede af om et par dage, uanset hvad konsekvenserne ville blive. Situationen herhjemme var helt uholdbar, og jeg skulle bare hjem," fortæller han og fortsætter:

"Maskinchefen spurgte så, om jeg ikke havde overvejet at søge Den Sociale Arbejdsmarkedsfond om støtte til at kunne være hjemme. Jeg kunne jo kun svare, at nej det havde jeg ikke. Jeg anede dårligt nok, at den mulighed var til stede."

Fra hans første kontakt til Metal Maritime om, hvordan han bar sig ad, indtil han havde svar på ansøgningen, gik der kun et par timer. Fonden havde hastebehandlet ansøgningen og han fik tilsagn om at kunne få hyren dækket af fonden i godt 3 måneder.

”Jeg synes bare, at det var så flot og nemt. Det var godt nok effektivt, det må jeg sige,” bemærker han.

Birthes sygdoms- og behandlingsforløb blev langvarigt, og ydermere blev hun ramt af en blodprop i hjertet.

Kim Wiese overvejede igennem foråret 2020 at stoppe i rederiet. Alderen var til, at han kunne gå på efterløn, men egentlig havde han en plan om først at stoppe i 2021 – så havde han været i DFDS i 30 år.

”30 fantastiske år. Virkelig – især de 20 år på ’Pearl’,” bemærker han.

FLOV OVER AT SØGE IGEN

Birthe var over foråret sidste år i bedring, og han besluttede sig for at fortsætte i rederiet.

Men i december 2020 slog sygdommen igen til for Birthe og hun skulle igen opereres.

Parret diskuterede, om der skulle sendes endnu en ansøgning til fonden. Det var Birthe ikke begejstret for:

”Jeg var bare så flov over, at Kim igen skulle søge om hjælp,” siger hun.

”På det tidspunkt var jeg ikke i tvivl om, at der igen var brug for, at jeg var hjemme. At jeg var her og var nærværende,” referer han. Og igen fik han hurtigt positivt tilbagesvar fra fonden.

”I alt har jeg fået støtte til at kunne være hjemme i seks måneder. Vi er dybt taknemmelige. Det var guld værd,” siger Kim Wiese.

”At Kim kunne være hjemme, være med, når jeg skulle til undersøgelser og der igen og igen skulle tages prøver har simpelthen betydet så meget. Det er ubeskriveligt,” supplerer Birthe.

I dag er Kim Wiese gået på efterløn. Med udgangen af april afsluttede han sit 30 år lange arbejdsliv i DFDS.

DEN SOCIALE ARBEJDSMARKEDSFOND

Unikt samarbejde mellem
DFDS, Metal Maritime og 3F



FOND MED SOCIALT SIGTE

Søfarende omfattet af overenskomster mellem DFDS og Metal Maritime samt 3F Sømændene og 3F PSHR er med fonden sikret økonomisk støtte i situationer, hvor det offentliges sikkerhedsnet ikke slår til.

FIND FONDENS HJEMMESIDE PÅ:

densocialearbejdsmarkedsfond.dk

HVOR DU KAN LÆSE ALT OM:

- hvem kan søge fonden
- hvad støtter fonden
- hvordan behandles ansøgninger

OG DU KAN:

- indtaste en online-ansøgning direkte
- printe et ansøgningsskema



**DEN SOCIALE
ARBEJDSMARKEDSFOND**

TEKST: HANNE HANSEN

FOTO: HANS RAVN / WWW.HANSRAVN.DK

EGENTLIG HAVDE KEVIN CLEMENTSEN IKKE FORESTILLET SIG, AT HAN SKULLE SEJLE. NU ER HAN I GANG MED SKIBSFØRERDELEN PÅ MARSTAL NAVIGATIONS-SKOLE OG HAR IND IMELLEM STUDIERNE EN AFLØSERTJANS SOM 1. STYRMAND I FJORD LINE, HVOR HAN OGSÅ FIK AL SIN SEJLTID SOM UBEFAREN.



FRA UBEFAREN TIL STYRMAND

DET ER SOM at komme hjem.

Sådan beskriver Kevin Clementsen sine afløserture som 1. styrmand på Fjord Lines 'Bergensfjord'.

"Det er så meget mig, det her," smiler han.

Han er i gang med skibsføreruddannelsens sidste semester på Marstal Navigations-skole. En stor del af undervisningen er anlagt som fjernstudie, og det eksperimenterer Kevin Clementsen nu med at kombinere med at arbejde ind imellem.

"Jeg synes, jeg er godt med og er indstillet på at give den en ekstra skalle, når jeg ikke sejler. Så håber jeg det går," bemærker han. Han skjuler dårligt, at han stortrives.

"Jo, jeg er tilfreds. Jeg har valgt rigtigt og jeg er bare glad og engageret," indrømmer han og tilføjer med henvisning til studierne:

"At det så også går supergodt, det er bare et plus."

KENDER 'BERGENSFJORD' UD OG IND

Når 27-årige Kevin Clementsen oplever tilværelsen om bord på 'Bergensfjord' som at komme hjem, er det ikke helt tilfældet.

Her tilbragte han en stor del af sine i alt 3,5 år som ubefaren, inden han begyndte på navigationsskolen.

Skibet kender han ud og ind. Flere fra

besætningen har han tidligere sejlet sammen med. Og sejlplanen mellem Hirtshals, Stavanger, Bergen og Langesund kan han i søvne.

Drømmen om at blive navigatør er kommet sådan hen ad vejen.

Selv om både hans oldefar, farfar og far har sejlet, så havde han aldrig tænkt, at han selv skulle gå den vej.

Muligheden for at komme med skoleskibet 'Danmark' fristede dog, og efter nogen søgen fandt han ud af, at HF-Søfart på MARTEC i Frederikshavn også omfattede sejlads med 'Danmark'.

Teltpælene blev rykket fra hjemmet i Maribo på Lolland til Aalborg for at følge-



1. styrmand Kevin Clementsen under losning og lastning af Fjord Lines 'Bergensfjord' i Hirtshals. Planlægningen forud hører også til blandt opgaverne som styrmand.

Ét er at have fulgt arbejdet på broen som nysgerrig ubefaren. Noget andet er som navigatør selv at stå med ansvaret. Men Kevin Clementsen stortrives, siger han..



HF-Søfart. Efter endt eksamen søgte han job som ubefaren ved Fjord Line.

"Men de havde ikke lige nogen ledig plads, så jeg blev ansat som rederiassistent," fortæller han. For sejle, det ville han. Det skulle prøves af.

”Jamen, det er fedt at sejle. Det har jeg syntes fra den første dag. At være om bord og som individ have en del af ansvaret for, at hele skibet fungerer. Fællesskabet med alle de gode kolleger, og det at skulle få tingene til at virke. Det kan jeg rigtig godt lide,” fortæller Kevin Clementsen.

En overstyrmand gjorde rederikontoret opmærksom på, at deres rederiassistent med navnet Kevin Clementsen egentlig havde den maritime grunduddannelse og gerne ville ommønstre til dækket og have sejltid som ubefaren.

Dermed var han pludselig i gang med sin uddannelse uden dog helt selv at være klar over det. Det var i 2016.

ET SKRIDT AD GANGEN

Som ubefaren varetog han i godt et år opgaven som Metal Maritimes tillidsrepræsentant for "Dæk & Maskine" om bord.

"Jeg tager gerne udfordringer for at udbygge min viden. Tillidsopgaven var én af dem. Og det var både godt og lærerigt," bemærker han.

Med den forklaring har han også løftet lidt af sløret for, at han er typen, der tager et skridt ad gangen.

Selv om han nu er i gang med navigatør-

uddannelsens skibsførerdelt, så er hans mål forude ikke at skulle stå som kaptajn en dag.

"Det ved jeg jo slet ikke om jeg kan. Lige nu har jeg nok at gøre med at få styr på alle de opgaver og rutiner, som hører til 1. styrmandsjobbet," smiler han.

Sådan var det også, da han endelig kom på dækket som ubefaren. En ting ad gangen.

"Jeg synes, at Fjord Line har været rigtig god til at give én ansvar. Også som ubefaren oplevede jeg, at få ansvar for nogle ting. Hvis man vil udvikle sig i rederiet, giver de rigtig god mulighed for det," siger han.

Efterhånden, som han blev fortrolig med opgaverne, spirede også interessen for navigatørernes arbejde.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

Som ubefaren var Kevin Clementsen ofte nysgerrig gæst på broen for at snuse til jobbet, som han blev mere og mere interesseret i. Nu står han selv med ansvaret på sine vagter som 1. styrmand. Her er han i selskab med kaptajn Dan Damgaard på broen på 'Bergensfjord'.



↓ FORTSAT FRA SIDE 25

"Jeg var så heldig at sejle sammen med flere navigatører, der også gav mig lov til at prøve flere ting. F.eks. fik jeg lov til at være på broen og kigge dem over skulderen og jeg fik lov til at lave lasteplan efter at have været med til det flere gange," fortæller han.

"Så det er ikke helt nyt for mig med lasteplaner, nu hvor jeg står med opgaven. Men hov - nu er det mig selv, der står på rampen og skal føre det ud i livet. Det er altså noget helt andet. Så er man bare på dupperne," fortæller han.

"Jeg er rigtig glad for, at jeg har fået mulighed for at komme tilbage til Fjord Line - og det endda om bord på 'Bergensfjord'.

Jeg kender skibet og arbejdsgangene. Det giver mulighed for, at jeg kan koncentrere mig helt om alt det, jeg ikke har prøvet før - at stå på broen, at navigere i virkeligheden og ikke kun i en simulator og ja, være den, der har ansvaret," opsummerer han.

ERFARINGEN FRA DÆKKET ER UUNDVÆRLIG

Sejltiden som ubefaren sluttede han i 2019, hvor han startede på navigationsskolen.

"Jeg synes selv, jeg har en stærk baggrund og lærte rigtig meget som ubefaren. Der er ikke den ting på dækket, jeg ikke har haft i hænderne. Det ville jeg ikke und-

være," siger han og fortsætter: "Jeg mener, at man skal have prøvet at banke rust, at male og at skure dækket. Det hører til. Det praktiske arbejde er meget givende og lærerigt. Det har det været for mig."

At han stortrives gælder også studierne i Marstal. Efter et hårdt år med Coronanedlukning og et ikke-eksisterende studiemiljø er studerende og dermed stemningen vendt tilbage på gangene på skolen.

"Skolen er lige mig. At sejle er lige mig. Og jobbet som styrmand det er rigtig meget mig," siger han med et stort smil.



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet



Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

Gør bl.a. som
andre unge fra
hele landet og
tag en 3-årig



Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

Ellenet 10 • 5960 Marstal
+45 6253 1075 • marnav@marnav.dk

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



På MARTEC Skagen modtog kystskipper Nicklas Elias Svensson (th) Metal Maritimes eksamenspræmie, som blev overrakt af faglig konsulent Caspar Mose (tv) i overværelse af forstander Anders Christian Andersen.

MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME –
SOMMERAFSLUTNINGERNE 2021

RASMUS FREDERIKSEN

Ubef. m. svendebrev, MARTEC Frederikshavn

NICKLAS ELIAS SVENSSON

Kystskipper, MARTEC Skagen

RASMUS KJÆRGAARD HANSEN

Kystskipper, Marstal Navigationsskole

SIMON SCHIØTT HANSEN

Juniorofficer, SIMAC

Dimissioner i juni og juli:

TIL LYKKE MED EKSAMINERNE

EKSAMENSAFSLUTNINGERNE i juni og juli rundt på de maritime uddannelsescentre begyndte i sommer at vende tilbage til velkendt festivitas efter et langt år med Corona-nedlukning.

Dog var der begrænsning i antallet af gæster, men hovedpersonerne – de afsluttede studerende kunne samles og til taler og vajende dannebrog fejre afslutningen.

Fra Metal Maritime var der igen præmier

til studerende, som de enkelte uddannelsessteder havde udpeget som rette modtager af præmien "Bedste Holdspiller."

SKIBSMASKINIST PÅ NY KURS

Præmien tildeles den på holdet, der har gjort en ekstra indsats for sine medstuderende, teamet og således bidraget til holdånd og samarbejde. Med andre ord – en

studerende, der har kurs ret mod at blive en værdsat kollega om bord på et skib.

På MARTEC Frederikshavn havde underviserne udvalgt Rasmus Frederiksen, der afsluttede som ubefaren skibsassistent med svendebrev. Rasmus Frederiksen, 48 år, er oprindeligt uddannet som skibsmaskinist for en del år tilbage. Den gang sejlede han i blandt andet A.P. Møller, men har i nogle år arbejdet i land.



På SIMAC havde underviserne valgt juniorofficer Simon Schiøtt Hansen som modtager af Metal Maritimes præmie.

Rasmus Frederiksen afsluttede på MARTEC Frederikshavn som ubefaren skibsassistent med svendebrev og var udpeget af underviserne som "Bedste Holdspiller". Her er han i samtale med underviser Lars-Ole Gundestrup (th).



"Jeg ville gerne ud at sejle igen, men det skulle ikke være "nede i hullet". Det skulle være oppe på dækket, og så er den her vej med kurset for faglærte med svendebrev en rigtig god mulighed," fortæller Rasmus Frederiksen om kurset på MARTEC Frederikshavn.

Han har også allerede mærket, at der er god efterspørgsel på de faglærte skibsassistenter.

"Jeg fik hyre med det samme næsten i DFDS. Efter et par afløserture på kanalen har jeg nu fået fast hyre på København-Oslo ruten," fortæller han.

"EN FIN ANERKENDELSE"

Rasmus Frederiksens plan er, at han efter opnået sejltilid vil fortsætte på navigations-skole for at blive styrmand.

Præmien fra Metal Maritime og titlen som "Bedste Holdspiller" er han glad for.

"Det er en rigtig fin gestus, at man får anerkendelse for sin indsats for de andre. Men jeg synes nu, at der i hvert fald var to mere på holdet, der absolut havde fortjent den og var nok lidt overrasket over, at det var mig," siger han og tilføjer:

"Min fordel var nok, at jeg tidligere har været til søs og derfor kunne hjælpe nogle med at komme gennem kurset."

"JÄTTE FIN PRIS ATT FÅ"

På MARTEC Skagen havde skolen udpeget kystskipper Nicklas Elias Svensson som modtager af "Bedste Holdspiller"-præmien.

Det var en tydeligvis rørt kystskipper, der fik præmien overrakt af faglig konsulent Caspar Mose fra Metal Maritime.

I telefonen efterfølgende fortæller Nicklas Elias Svensson, at præmien bare har øget hans lyst til at fortsætte.

"Det är en jätte fin pris att få," slår han fast på svensk.

Nicklas Elias Svensson er svensk og bor i Sverige.

Hans drøm om at tage en navigatøruddannelse kunne ikke umiddelbart lade sig gøre i Sverige, da han ikke har gymnasial baggrund. Til gengæld har han sejlet i mange år dels som steward dels som jungmand. Han har således sejlet på dækket i kystredningstjenesten, han har sejlet på ekspeditionsskibe på Svalbard og Nordpolen og været fast i Stena Line.

Men det rækker ikke i Sverige til at kunne læse videre til navigatør.

En norsk navigatør gjorde ham opmærksom på mulighederne i Danmark og MARTEC Skagen.

"Jeg var heldig at have den første uge på skolen, inden der blev lukket ned sidste år på grund af Corona. Den uge betød, at jeg fik lært det danske sprog og dermed havde meget bedre mulighed for at følge undervisningen hjemmefra. Men det har været hårdt," fortæller Nicklas Elias Svensson, der fortsætter uddannelsen i Skagen på sætteskipperholdet.

STOLT KYSTSKPPER I MARSTAL

På Marstal Navigationsskole var der også feststemning til afslutningen. Rasmus Kjærgaard Hansen fik foruden papirerne på sin kystskippereksamen også tildelt præmien som "Bedste Holdspiller".

"Jeg er faktisk ret stolt af den præmie," erkender han i telefonen fra Fjord Lines

'Stavangerfjord', hvor han er vendt tilbage som ubefaren skibsassistent.

Da Corona-nedlukningen sidste år også ramte Fjord Line med oplægning af passagerskibe, manglede Rasmus Kjærgaard Hansen tre måneder af sin sejltilid som ubefaren.

"Jeg valgte så at starte på skole for at udnytte tiden, og det er absolut min plan at vende tilbage til Marstal Navigationsskole for at fortsætte uddannelsen, når jeg har min sejltilid," fortæller han.

PLANEN BLEV ÆNDRET MOD NAVIGATØRUDDANNELSE

At han er kommet i gang med navigatøruddannelsen, er en tilfældighed. Faktisk skulle han bare have nogle STCW-kurser på plads for kommercielt at måtte bruge sin oprindelige yachtskipperuddannelse til passagersejls på lystbåde under sydlige himmelstrøg.

"Så kom jeg frem til, at den nemmeste måde at gøre det på var at tage den maritime grunduddannelse på MARTEC. Så man kan sige, at jeg kom ind i uddannelsen med ét formål og er nu på vej mod et andet mål," ler han.

"Præmien har da i høj grad bekræftet mig i, at jeg er på rette spor. Det er da et kæmpe skulderklap - en blåstempling af én som menneske," uddyber han og tilføjer:

"Men der var altså flere i klassen, der bidrog til at løfte i flok - flere der bestemt også havde fortjent at blive præmieret som holdspillere."

TEKST: HANNE HANSEN

FOTO: MARTEC & SIMAC

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.

TIL LYKKE

**BEDSTE
HOLDSPILLER**



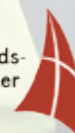
Samtaler til Søs

...langt væk,
men ikke alene

Samtalertilsoes.dk er en online chat, der tilbyder nærvær og samtale til dig, der 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



Forsikring

Forsikring der passer til dig og din bil

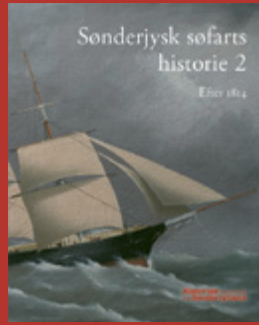
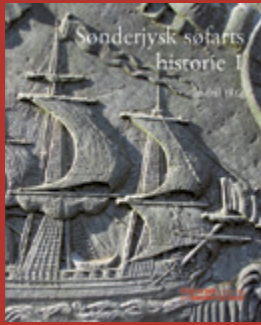
- ✓ Når du ejer din bil
- ✓ Når du leaser din bil
- ✓ Når du har en veteranbil
– så har vi forsikringen

Ring på 70 33 28 28 og få et tilbud.
Eller beregn din pris på tjm-forsikring.dk.



Sammenhold
betaler sig

Bliv
elitebilist allerede
som 25-årig



DIGERT VÆRK OM SØFARTEN I DET SØNDERJYSKE

Historisk Samfund for Sønderjylland har i samarbejde med Museum Sønderjylland netop udgivet to-bindsværket "Sønderjysk søfarts historie" på ialt 870 sider. En lang række fonde og bidragsydere har gjort publiceringen mulig. Og indholdet har ikke mindre end seks forfattere – alle eksperter i søfartshistorie og med tilknytning til arkiver, museer og universiteter.

Bøgerne er rigt illustreret og dækker søfartshistorien i området fra Kongeåen til Ejderen. De to bind sælges kun samlet, og koster 498 kr. For yderligere oplysninger se udgiverens hjemmeside på www.hssdj.dk

HAN

NYT OM NAVNE

JUBILÆUM

20 ÅR

Peter Wiese, 1. juni,
som medlem af Metal Maritime, mens 30 år i DFDS blev rundet
15. 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. I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. november 2021- 31. marts 2022.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 29. oktober. 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



Kurt Bjarne Ruhoff Thomsen

Født 1. januar 1943 - er afgang ved døden 4. juni 2021

Gunnar Bent Greve

Født 25. december 1934 - er afgang ved døden 18. juli 2021

Erik Rasmussen

Født 20. juli 1944 - er afgang ved døden 19. juli 2021

John Fredy Nielsen

Født 15. januar 1929 - er afgang ved døden 26. juli 2021

Ole Martin Nielsen

Født 12. november 1945 - er afgang ved døden 7. august 2021

Finn Kristensen

Født 1. juni 1938 - er afgang ved døden 7. august 2021

Jørgen Kjær

Født 22. februar 1941 - er afgang ved døden 23. august 2021

Brevvekslingen mellem nu fhv. Metal Søfart og rederiet J. Jespersgaard fra 1987 dukkede op under oprydningen før CO-Søfart og Metal Maritimes nu overståede flytning.

STOP MED AT TÆVE DÆKSDRENGEN

REDEREN FANDT ANLEDNING TIL LIGE AT SÆTTE ET PAR TING PÅ PLADS I PROMPTE SVAR TIL DONKEYMANDENS FAGFORENING I 1987.

AF HANNE HANSEN

OPRYDNING i forbindelse med flytning har det med at tage meget længere tid, end først antaget. Blandt andet fordi gamle mapper, for længst glemte papirer og billeder dukker frem i lyset. Risi-koen for at fortabe sig er nærliggende.

Den nu overståede flytning hos CO-Søfart og Metal Maritime er ingen undtagelse.

FAGFORENINGEN: ER ALT NU OK?

En faglig sag fra 1987, i det nu forhenværende Metal Søfart, er et lille stykke historie i sig selv om en tid, som nogle i dag kalder "de gode gamle dage."

1987 - ja, bum bum. Hvornår var det. Det var året før Dansk Internationalt Skibsregister blev vedtaget ved lov, korrespondance foregik med postbud eller telefax, og officielle breve blev skrevet på skrivemaskine. Den danske handelsflåde var under pres, men coasterflåden var dog stadig af

en størrelse, så der godt kunne tales om "en flåde."

En del af denne flåde blev drevet af rederiet J. Jespersgaard på Ærø. Og Metal Søfart fandt efter henvendelse fra et medlem - en donkeymand - anledning til at sikre sig, at medlemmet fortsat havde ordnede forhold og kontrakt på et af rederiets skibe, der angiveligt var skiftet til panama-flag.

Så afsted gik et brev fra København til rederiet med diverse spørgsmål.

INTET PAPIRSPILD HOS REDEREN

På rederikontoret på Ærø blev brevet besvaret ved at sætte det i skrivemaskinen og skrive svaret på samme papir.

Nuvel - hvorfor bruge et helt stykke nyt papir og have bøvl med henvisning til skrivelse af den og den dato, når der nu var plads nederst på papiret.

Man fornemmer, at skibsreder J. C. Jes-

persgaard er gået til tastaturet med en vis ihærdighed.

Han forsikrer fagforeningen om, at alle kontraktforhold om bord er i bedste orden for besætningen inkl. fagforeningens medlem, donkeymanden.

INGEN SOM HELST RET TIL AT TÆVE DÆKSDRENGEN

Yderligere har J.C. Jespersgaard dog lige en ting, han godt vil have på plads, når nu han er i kontakt med fagforeningen. Han slutter svaret til Metal Søfart således:

"De bedes samtidig notere/meddele Deres medlem, at han ingen som helst ret har til at tæve dæksdrengen midt om natten, når han (medlemets navn slettet) kommer beruset ombord, og ikke kan finde ud af at nøglerne til hans kammer sidder i døren til samme."

