

Cadeler indflaget:

OK-AFTALER FOR 160 SØFARENDE

SIDE 4-5



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

BRUD PÅ OVERENSKOMST I FÆRGEREDERIER

SIDE 11

KARIN HØJ: KOLLISION OG KÆNTRING

SIDE 16-17

MAERSK BRYDER SØMANDSLOVEN OG MLC

SIDE 20-21

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART
& METAL MARITIMEMÆRSK-UDBYTTE Udstiller
STØTTEORDNINGERS SKÆVHED

FØLGE medierne har A. P. Møller - Mærsk's kæmpestore årsresultat udfordret mange grene af Danmarks sans for retfærdighed og fællesskabssolidaritet. APMMs svar på kritikken kan mest udlægges som "mere vil have mere", og det hjælper ikke på opfattelsen.

Af et overskud på 117,5 milliarder kr. har APMM alene betalt 4,7 milliarder i skat til samfunds-fællesskabet pga. de direkte og indirekte statsstøtteordninger, som den danske stat har givet rederierhvervet, for at de skal beholde deres skibe under danske flag og beholde danske søfarende.

Til sammenligning har Novo betalt 14,7 milliarder kr. i skat af et overskud på 48,7 milliarder kr.

Argumentationen og forsvaret af de særdeles gunstige direkte og indirekte statsstøtteordninger, som søfartserhvervet har i Danmark, har altid været at sikre danske rederiers konkurrenceevne, at beholde skibene under danske flag samt sikre maritim beskæftigelse både på land og til søs.

Støtteordningerne, bl.a. DIS-nettoløn og tonnageskat, har været en åbenbar succes for rederierne. APMM har siden indførelsen af støtteordningerne mere end fordoblet antallet af skibe under dansk flag og overskuddene i APMM er generelt steget støt siden 1988, hvor støtteordningerne startede. Men selv med den bedste vilje kan man ikke påstå, at det har været nogen speciel succes for det danske samfund i forhold til beskæftigelsen.

Jeg har ikke problemer med at nogle virksomheder tjener penge og har overskud, det må også gerne være store overskud. Men jeg har et problem, når tusselsynet bliver så kraftigt, at man mister

evnen til at udvise den mindste respekt for det samfund, som har støttet og sikret, at man kan have disse store overskud.

Det ville have klædt APMM, hvis de havde vist så meget respekt og taknemlighed for samfundet og fællesskabets kasse, som rederiet i mere end 34 år har fået ukritisk støtte fra, at man havde foretaget en frivillig indbetaling til statskassen af selskabsskat. Sammenlignet med Novo, så mangler APMM at betale ca. 30 milliarder kr. Selv med dette bidrag til statskassen ville rederiet have haft rekordoverskud for 2021.

MILLIARD-UDBYTTE ER ET KÆMPE SELVMÅL FOR REDERIERNE

Rederiet kunne have gjort mange ting, der kunne have antydnet bare en minimal fornemmelse for politisk fingerspidsfor-nemmelse. Man kunne f.eks. have ansat 150 flere danske menige søfarende og hovmestre - herunder uddannelsesstillinger til ubefarne. Det ville kun koste ca. 50 millioner kr. ekstra i omkostninger årligt, og ville ikke engang have kunnet ses på bundlinjen, da det jo bare er en øget omkostning på 0,4 promille af overskuddet. Så havde man da i det mindste signaleret en smule lyst til at opfylde den del af samfundsaf-talens forudsætninger, som hedder sikring af dansk beskæftigelse til søs.

APMMs overskud og gigantudbetaling af udbytte til ejerne, uden smålig skelen til eller forståelse for de skatteyderne, som i årevis har været med til at finansiere støtteordningerne til rederierne, er et kæmpe selvmål for rederierne generelt.

Man har udstillet det urimelige i at støtteordninger kun virker den ene vej, nemlig

at skatteyderne betaler og gevinsten går alene i ejernes lomme.

Når der selv i Berlingske Tidende er kommentarer og kronikker med opfordringer til at politikere skal kikke på ordningerne og at APMM burde tage en samtale med skatteministeren og betale nogle milliarder kr. mere i skat, så burde selv Esplanaden kunne forstå, at der er nogle strenge, der mangler at blive stemt i forhold til gensidigheden i støtteordningerne.

Selv borgerlige tænketanke som CEPOS, er blevet skeptiske overfor DIS og dens nettoløn.

Jeg er ret sikker på, at der er en del af de øvrige rederier i Danmark, som også er mere end almindelig trætte af, at APMM i den grad udstiller støtteordningernes urimeligheder, især de rederier som ikke tjener penge i samme grad som APMM, men måske slås i et presset tank- eller passagermarked.

Det er på højeste tid at tage de direkte og indirekte støtteordninger, DIS, tonnageskat m.m. op til et gevaldigt hovedeftersyn og få skiftet hovedmotoren. Der er tydeligvis ikke mange kilometer tilbage i den nuværende motor.

Der skal stadig være støtteordninger, men der skal indbygges en sikring, så det bliver gensidige ordninger og man støttes i dårlige/normale tider, men man giver tilbage i gode tider.

APMM har oplyst, at de forventer, at også 2022 bliver et gyldent år. Guldet går også i år samfundets kasse forbi, hvis der ikke handles.

CO-SØFART

Molestien 7
2450 København SV
DanmarkTelefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dk**Ansvarshavende redaktør**
Ole Philipsen, formand CO-Søfart,**Redaktion**
Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Caspar Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Per Gravgard Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent**Redigering og layout**
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent**Tryk**
Specialtrykkeriet Arco**Opplag**
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 20. maj eller efter aftale.**Materiale**
til Fagbladet CO-Søfart sendes til
Hanne Hansen, hh@co-sea.dk**Næste nummer**
udkommer 17. juni og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk**Forsidebillede**
'Wind Osprey' i aktion.
Foto: Cadeler



Kollision og kæntring:

TO SØFARENDE OMKOMMET

Side

16

KAPTAJNENS SØFARTSBOG

Side

28



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
160 SØFARENDE PÅ DANSKE OVERENSKOMSTER	4
OK2020 STATUS	6
NYT FRA FAGLIG AFDELING	8
FEJLBeregning AF DAGPENGE VED DIS-LØN I DET FAGLIGE HUS	9
KONTAKT OS - RING ELLER SKRIV	10
OVERENSKOMSTBRUD I FÆRGEREDERIER	11
AFLØST 33 DAGE EFTER OPSIGELSESFRISTENS UDLØB	12
TO DANSKE SØFARENDE OMKOM	16
NEKROLOG: SKIPPER ERIK JENSEN	17
BORTVISNING ÆNDRET TIL OPSIGELSE	18
MANGLENDE FAGTILLÆG	19
MAERSK BRYDER SØMANDSLOVEN ..	20
NAVIGATØRERS INDFLYDELSE I DEN NYE VIRKELIGHED	22
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
VI MINDES	31
BILLEDER I TUSINDVIS	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

TEKST: HANNE HANSEN

REDERIET CADELER SKIFTEDE SIDST I NOVEMBER FLAGENE PÅ DE TO INSTALLATIONSSKIBE, 'WIND ORCA' OG 'WIND OSPREY' FRA CYPRIOTISK FLAG TIL DANNEBROG. MED INDFLAGNINGEN I DIS ER 160 SØFARENDE TILKNYTTET DE TO SKIBE PÅ DANSKE ANSÆTTESVILKÅR OG OVERENSKOMSTER INDGÅET MED MASKINMESTRENE FORENING OG METAL MARITIME.



Cadeler indflaget:

160 SØFARENDE PÅ DANSKE OVERENSKOMSTER

VED EN inviteret ceremoni markerede Cadeler sidst i november i Esbjerg indflagningen af rederiets to installationsskibe, 'Wind Orca' og 'Wind Osprey'. Sidstnævnte lå på dagen i England, mens 'Wind Orca' lå langs kaj i Esbjerg.

Cadeler indflagning af de to vindinstallationsskibe blev gjort mulig med udvidelsen af DIS-loven i 2019 til at omfatte offshore-skibe. Lovændringen den gang blev gennemført efter samarbejde mellem

Danske Rederier, Maskinmestrenes Forening og Dansk Metal / CO-Søfart.

Lovændringen betyder også, at alle søfarende på skibene, uanset nationalitet, omfattes af danske ansættelsesvilkår og overenskomster.

Overenskomstforhandlingerne landede forud for indflagningen. I løbet af ganske få uger var det lykkedes at nå frem til tilfredsstillende resultater efter et forløb, som Metal Maritimes formand, Ole Philipsen,

ved flere lejligheder har rost og fremhævet som et godt eksempel på både konstruktivt og effektivt samarbejde.

Der er tale om to særoverenskomster - én for officerer og én for menige.

Officersoverenskomsten er fra Metal Maritime forhandlet med Cadeler sammen med Maskinmestrenes Forening og Dansk El-Forbund, der varetager organiseringen af maskinmestrene og elektrikere.

For de meniges vedkommende gælder én overenskomst uanset departement, og den dækker således både catering samt dæk & maskine.

Overenskomsterne ligger på både dansk og engelsk på hjemmesiden på co-sea.dk. Der er som det fremgår andet steds i bladet igangsat valg af tillidsrepræsentanter blandt besætningerne.

TO NYE SKIBE PÅ VEJ

Flåden hos rederiet udvides i 2024 og 2025 med to nye installationsskibe, der nu er under bygning. De kommende to nybygninger bliver verdens største af sin art og er udviklet til at kunne håndtere den nye generation af mega-havvindmøller. Antal-

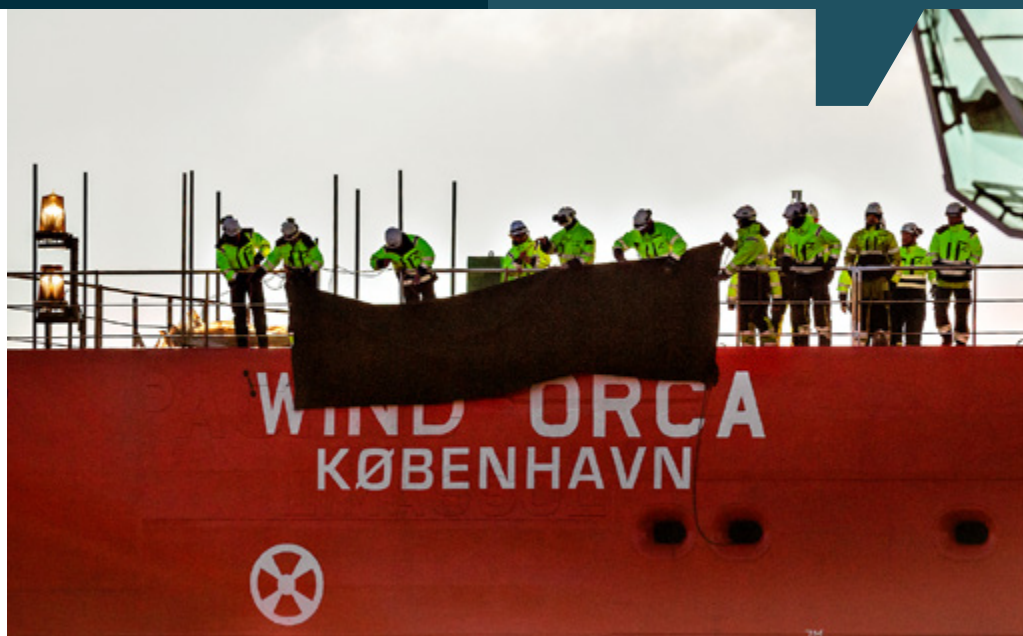


Dannebrog vajede på Esbjerg Havn, da Cadeler sidst i november markerede flagskiftet på de to installationsskibe 'Wind Orca' og 'Wind Osprey'.

FOTO: METAL MARITIME

Limassol blev ved indflagningen af 'Wind Orca' udskiftet med København som hjemmehavn. For 'Wind Osprey' er Esbjerg ny hjemmehavn.

FOTO: CADELER



let af søfarende i rederiet står dermed også overfor at skulle fordobles frem mod overtagelsen af den sidste nybygning i 2025.

”Vi er så småt gået i gang med at ansætte, så vi kan være klar, når vi overtager den første nybygning, fortæller Mikkel Gleerup, direktør i Cadeler.

”Det vil blive en løbende proces. Vi modtager allerede rigtig mange uopfordrede ansøgninger, så vi er fortrøstningsfulde i forhold til, at det nok skal lykkes,” tilføjer han.

”Mennesker er i Cadeler den vigtigste ressource. Skibene er bare et værktøj. Det er personerne, der gør dem unikke. Uden højt kvalificerede søfarende og ansatte, gør skibene ingen forskel,” understreger Mikkel Gleerup.

Dannebrog agter er for Cadeler ikke bare et flag.

”Det betyder noget at have dansk flag. Det identificerer os med det, som dansk kvalitet, struktur og styring står for, og det betyder noget for vore kunder,” siger Mikkel Gleerup.

Han roser i samme åndedrag samarbejdet, som rederiet har haft med såvel myndigheder som fagforeninger omkring indflagningen.

”Søfartsstyrelsen har været fremragende. Når vi har haft brug for hjælp til at finde løsninger, så har Søfartsstyrelsen stillet ressourcer til rådighed. Det er fantastisk at opleve, at myndighederne samarbejder med én om at nå målet,” uddyber han.

OVERENSKOMSTER GIVER STRUKTUR

Forhandlingsforløbet med såvel Maskinmestrenes Forening som Metal Maritime om etableringen af overenskomster for skibenes besætninger finder han også både konstruktivt og målrettet.

”Vi har en god model i Danmark. Det er en god måde, vi gør tingene på. Og i forhandlingsforløbet er det min opfattelse, at alle har haft et fælles mål, nemlig at finde løsninger, der kan fungere,” siger

Mikkel Gleerup og fortsætter: ”Det jeg hører fra skibene er, at man om bord er glade for den struktur, der er kommet på ansættelsesforholdene. Overenskomster er et værktøj og ansættelsesvilkårene er nu blevet transparente. I forhold til lønregulering, så ligger det jo nu klart, hvad folk kan forvente. Overenskomster er en gensidig aftale og jeg sammenligner det lidt med en dobbeltrettet cykelsti - der går noget den ene vej, og der går noget den anden vej.”

GRØN OMSTILLING

Offshore vind har med den grønne omstilling fået øget fokus og investeringsplanerne vokser i lyntempo kloden rundt.

Cadeler, der er børsnoteret i Norge, har allerede kontrakt på beskæftigelse til den første nybygning om tre år.

”Den grønne omstilling påvirker aktiviteterne. Det er også et aktiv i HR-sammenhæng. At være med til at gøre verden til et bedre sted at være, det tænder ikke kun mig men alle ansatte,” refererer han.



ÆRØXPRESSEN - INPUT FRA MEDLEMMER MED I ENDELIG OK-TEKST

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

OVERENSKOMSTEN med ÆrøXpressen blev indgået i september 2019 og før de præcise fartplaner og rutebehov var endeligt kendt. Metal Maritime gav derfor mulighed for, at overenskomsten kunne redigeres ved overenskomstforhandlingerne i 2020, hvis der var elementer i det aftalte, der ikke stemte overens med virkeligheden for færgeforbindelsen, når den kom i drift.

Heldigvis er der ikke behov for de store ændringer, men få justeringer i aftaleteksten er nødvendige, bl.a. på baggrund af ønsker fra medlemmerne i rederiet.

TILRETNING INDLEDT SIDSTE ÅR

Arbejdet med at redigere teksten blev indledt med et møde med de ansatte på ÆrøXpressen i foråret 2020 for at høre om deres behov, ønsker og spørgsmål til

aftalen. Mødet og arbejdet blev fulgt op af et samarbejde mellem den valgte tillidsrepræsentant og Metal Maritime og efterfølgende møder med ÆrøXpressen. Efter tillidsrepræsentanten er stoppet i rederiet er der ikke valgt en ny og derfor blev der holdt et nyt orienteringsmøde om udkastet til den redigerede overenskomsttekst for medlemmer ansat i ÆrøXpressen.

ONLINE-MØDE MED MEDLEMMERNE

Mødet med medlemmerne var et online møde sidst i januar om aftenen, efter ÆrøXpressens sidste ankomst til Marstal, for at så mange medlemmer som muligt havde mulighed for at deltage.

På mødet blev det redigerede tekstudkast til overenskomsten fremlagt, samt baggrunden for den længe ventede hyre-regulering gennemgået. Der var en god

dialog og mange gode indspark fra medlemmerne. Nogle af spørgsmålene ledte til yderligere præciseringer af teksten, der efterfølgende blev fremlagt for rederiet.

HYREREGULERING I MARTS

På et møde mellem rederiet og Metal Maritime, med deltagelse af en repræsentant for de ansatte, opnåede vi enighed om overenskomstteksten. På mødet blev rammerne for de fortsatte forhandlinger om hyrereguleringerne for overenskomstperioden 2020-2023 også aftalt. Det er parternes forventning, at de ansatte kan blive reguleret med hyren for marts 2022.

Vi forventer at overenskomsten med ÆrøXpressen kommer på hjemmesiden i april-maj 2022.

FJORD LINE - TEKSTER KLAR PÅ HJEMMESIDEN

MENIGE

Alle overenskomster for menige i Fjord Line er nu færdigredigeret og de endelige tekster lagt på hjemmesiden. Det gælder således catering-aftalerne for menigt cateringpersonale, hotelassistenter og supervisorer samt dæk- og maskine-aftaler for skibsassistenten og skibsmekanikere. Der er tale om aftaler for perioden 2020-2023, som har været stærkt forsinkede pga. Covid-19 mv.

Lønningerne for de pågældende medarbejdere er blevet reguleret for længst, så det er blot selve teksterne i overenskomsterne, der først er blevet rettet nu.

OFFICERER

Hyrrerne for officerer i Fjord Line er reguleret i slutningen af 2021. Arbejdet med at få redigeret og læst korrektur på overens-

komstteksterne har desværre trukket ud. Vi har flere gange rykket rederiet for at få overenskomstteksterne til korrektur, så de kunne underskrives. Det arbejde er nu endelig i hus og overenskomsterne kan nu læses på hjemmesiden. Hyrebilag og protokollater har været tilgængelige på 'medlemssiden' fra ultimo januar.

CP + CM

MOLSLINJEN A/S - FLERE AFTALER ER PÅ PLADS

REPARATØRER OG ELEKTRIKERE

En række overenskomster er faldet på plads siden sidste blad. Det drejer sig om overenskomsterne for reparatører og elektrikere på Molslinjens Kattegatrute og Bornholmslinjen. Overenskomsten er fornyet på samme vilkår som maskinmestrenes resultat i samme rederi. Interessesrede kan se mere på medlemssiden hvor de egentlige forhandlingspapirer er at finde. Overenskomsten er lagt på hjemmesiden under overenskomster for officerer. Indtil videre kun i DIS-udgaven, mens DAS udgaven vil følge hurtigst muligt.

TEAMLEDERE

Ligeledes er overenskomsten for Teamledere på Bornholmslinjen fornyet. Også her er overenskomsten fornyet med samme resultat som maskinmestrene har opnået i samme rederi, dog med en forskel idet teamleder-overenskomsten her indeholder fritvalgsordning. Overenskomsten er udlagt på hjemmesiden under overenskomster for officerer. Indtil videre kun i DAS-udgaven, mens DIS-udgaven vil følge snarest muligt. Vi siger tak til de talsmænd der har formået at forhandle på en helt anden måde end normalt. De fleste forhandlinger er foregået via mail og telefon og således har der ikke været fysiske møder ved fornyelse af disse fire overenskomster.

SKIBSASSISTENTER

Vi er så småt begyndt at genforhandle lokalprotokollaterne for skibsassistenter i Molslinjen. Dette gælder både for Bornholm og Kattegat-ruterne. Senest den 17. februar mødtes vi her i København sammen med den lokale tillidsrepræsentant for Kattegatruten og drøftede de lokale forhold sammen med rederiets repræsentant. Vi kom godt i vej og mere herom følger i næste fagblad.

KØJ

NCC - TÆT PÅ AT VÆRE I MÅL

Også i NCC blev vi nødt til at have alternative forhandlinger pga. Corona-restriktioner. Det foregik dels ved at en forhandler deltog online via Teams og rederiet og talsmand sad fysisk sammen. Det gik faktisk rigtig godt. Forhandlingerne foregik i en positiv stemning og rederiet er i dette øjeblik ved at regne på hvilke løsninger, der ønskes i denne overenskomstperiode og hvordan det passer med vores krav.

Vi forventer at overenskomsten fornyes i den nærmeste fremtid. Overenskomsten vil være gyldig fra 1.7.2020, mens lønstigninger må påregnes at træde i kraft på et senere tidspunkt med en tilsvarende højere sats, idet ikrafttrædelsen for lønningerne forventes at blive 1.7.2021.

KØJ

ROYAL ARCTIC LINE - OFFICERER

HOVMESTRE (catering officerer) og navigatører i Royal Arctic Line A/S blev hyrereguleret i slutningen af 2021. Korrekturlæsning af overenskomsten (hovmestre) og hyrebilag (navigatører) er afsluttet og OK-teksterne kan nu ses på hjemmesiden.

Hyrerne for hovmestre er reguleret iht. aftalerne, der blev indgået med Danske Rederier om, hvordan hyrestigningerne skulle udmøntes i de enkelte rederier med særoverenskomster. Teksten i hovmester/catering officersoverenskomsten er der kun foretaget små ændringer i. Der er hovedsageligt korrigeret i navnene på organisationerne i de referencer, der er til hovedoverenskomsten. Omsorgsbestemmelser i overenskomsten er bestemt af hovedoverenskomsten og de opnåede resultater på omsorgsbestemmelserne m.v. er indeholdt i hovedoverenskomsten.

Som omtalt i fagblad 04-2021 er det før-

ste gang overenskomsten for navigatørerne i Royal Arctic Line fornyes. Det har betydet en længere dialog om, hvordan forhandlingerne om dette skal foregå fremadrettet. Hyrebilaget for navigatørerne, der er gældende for perioden 2020 - 2023 er nu tilgængeligt på hjemmesiden.

For navigatørerne er det yderligere aftalt med rederiet, at overenskomsten mellem parterne skal redigeres og aftales i den indeværende overenskomstperiode så ansættelsesvilkår og aftaler bliver synliggjort for navigatørerne i rederiet.

Metal Maritime ser i den forbindelse frem til faglig dialog og sparring med navigatørmedlemmerne i rederiet. Fra undertegnede lyder der derfor en opfordring til at navigatører i rederiet kontakter os. Det er ganske enkelt med medlemmernes viden om de konkrete forhold, vi opnår de bedste resultater.

CM

NYT FRA FAGLIG AFDELING

MENS DE SIDSTE OK2020-FORNYELSER ER VED AT FALDE PÅ PLADS ER FORBEREDELSENE TIL FORHANDLINGERNE I 2023 SÅ SMÅT VED AT GÅ I GANG .

DET seneste blad fra november sidste år skrev jeg, at der var kommet gang i flere udadvendte aktiviteter hos Metal Maritime efter genåbningen i efteråret. I mellemtiden har vi været igennem endnu en nedlukning, så derfor kan jeg nu igen skrive at der er kommet gang i flere aktiviteter, efter at Danmark - i modsætning til mange andre lande - nu har fjernet stort set alle restriktioner.

Den senest overståede nedlukning betød, at vi igen i en periode kun var ganske få som mødte ind på kontoret, mens resten arbejdede hjemmefra, og møder blev afholdt via Teams. Vi afholder fortsat møder på Teams, mens vi så småt også er begyndt at holde møder med fysisk tilstedeværelse. Skolebesøg er også genoptaget, ligesom

rejsesekretær Barno Jensen meget snart genoptager sine medsejladser og lufthavnsbesøg (offshore).

Nu håber vi bare, at denne fase uden restriktioner vil fortsætte i lang tid, og at det vil give mere travlhed i de dele af søfartserhvervet, hvor Covid-19 har ramt særligt hårdt. Men hvis pandemien har lært os én ting, så må det være, at vi ikke kan tage noget for givet.

” I den seneste periode er endnu flere overenskomster, som udløb i foråret 2020, endeligt blevet fornyet, så vi nu næsten er nået i hus hele vejen rundt. Det er vi rigtig glade for, da vi så småt er begyndt med forberedelserne til næste overenskomstfornyelse i 2023.

Hen over sommerperioden vil vi kontakte vores tillidsvalgte rundt omkring i rederierne og offshore-virksomhederne angående ønsker til OK23. Derfor må I som medlemmer meget gerne overveje hvilke ønsker til ændringer I måtte have, så I kan give disse videre til tillidsfolkene. I er naturligvis også velkomne til at sende ønskerne direkte ind til os. Når vi har samlet alle ønsker, vil vi i dialog med de tillidsvalgte udarbejde prioriterede lister med ønsker og temaer, så vi er klar, når forhandlingerne starter i foråret 2023.

CO-SEA SEMINAR

Med genåbningen ser vi også lyst på kommende aktiviteter som for eksempel afholdelse af CO-Sea Seminaret, der er kalendersat til september.

Planlægningen af seminaret er i sin begyndende fase. Forberedelserne til OK23 vil naturligvis indgå som en del af dette års seminar.



SEMINAR 2022

21. - 23. SEPTEMBER

**FOR BESTYRELSER OG
TILLIDSREPRÆSENTANTER
SAMT SUPPLEANTER FRA**

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

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

FEJLBeregning af dagpenge ved DIS-løn i Det Faglige Hus



af SUSANNE HOLMBLAD, MARITIM A-KASSE

ET NYT MEDLEM I MARITIM A-KASSE HAR KONSTATETERET, AT DET GODT KAN BETALE SIG AT VÆRE MEDLEM AF EN A-KASSE OG FAGFORENING, SOM HAR TJEK PÅ SØFARENDES LØNSEDLER OG OMREGNING AF DISSE, NÅR MAN SEJLER PÅ DIS OG BLIVER LEDIG.

MARITIM A-KASSE fik et medlem overflyttet fra Det Faglige Hus. Medlemmet blev kort tid efter ledig, og skulle have supplerende dagpenge, da vedkommende var sat ned i tid pt. pga. manglende arbejde i rederiet.

Maritim A-kassen kontaktede medlemmet med henblik på fremsendelse af lønsedler til omregning og her oplyste medlemmet, at han havde været ledig i sin tidligere A-kasse, Det Faglige Hus, og at de havde oplyst ham, at han ikke kunne opnå maksimum dagpengesats pga. manglende opfyldelse af indtjeningskravet. Derfor var han deltidsforsikret.

Maritim A-kasse undrede sig over dette og bad medlemmet om at indsende alle

sine lønsedler fra ansættelse i rederiet. Vi gennemgik og omregnede alle lønsedlerne fra DIS til bruttobeløb (landbaseret indkomst) og konstaterede efter omregningen, at medlemmet var berettiget til maksimum dagpengesats – også ved sin ledighed i Det Faglige Hus.

Maritim A-kasse gjorde Dansk Metals kontaktcenter opmærksom på, at vi mener medlemmet har fået en forkert sats i sin tidligere A-kasse, Det Faglige Hus, hvilket de gav os ret i.

HAR KRAV PÅ EFTERBETALING

Kontaktcenteret rettede henvendelse til Det Faglige Hus om, at de skal kikke på

De fleste rederier indberetter også til Indkomstregisteret, men ved DIS-løn indberetter de medlemmets DIS-indtjening, som ikke er omregnet til et bruttobeløb (landbaseret indkomst). Derfor vil billedet af indtjeningskravet ofte give et forkert billede til satsberegning.

Omregning af DIS-løn findes i "Vejledning om satser mv. i arbejdsløshedsforsikringsloven – omregning af DIS-indkomst satser og faktorer."

medlemmets dagpenget/indtjeningskrav (vi vedlagde selvfølgelig lønsedlerne, som var omregnet) med en forventning om, at medlemmet får den rigtige sats og at de så efterbetaler det, han mangler i sin udbetaling af dagpenge.

I Maritim A-kasse har han fået den korrekte dagpengesats, som er maksimum dagpengesats.

Medlemmet har udtrykt stor tilfredshed og er glad for, at han er kommet til en A-kasse, som har styr på tingene - som han sagde.



KONTAKT OS:

RING

ELLER

SKRIV

FAGFORENING

for

MENIGE OG

OFFICERER

TIL SØS



VI ER KLAR TIL AT HJÆLPE

Ring hellere en gang for
meget end én for lidt.

Især når det gælder:

Ansættelsesforhold

Arbejdsskade

Barsel

Ledighed

Sygdom

Støtte til uddannelse



maritime@danskmetal.dk



+45 36 36 55 85

Telefontid:

Mandag - fredag: 9 - 15

Metal Maritime har sekretariatsfællesskab med CO-Søfart,
Danmarks største maritime faglige organisation • co-sea.dk



Bornholmslinjen: NYE KONTRAKTER TIL TEAMLEDERE

Et antal medlemmer ansat som Teamledere på Bornholm har fået nye ansættelseskontrakter. Dette skyldes at der var fejl i de tidligere kontrakter, for så vidt angår opsigelsesvarslets længde. I de tidligere kontrakter var der uoverensstemmelse mellem kontrakt og overenskomst.

Fejlen blev opdaget i forbindelse med opsigelse af en Teamleder i det gamle år. Da medlemmet, med talsmandens mellemkomst, rettede henvendelse til os, kontaktede vi rederiet og det blev straks rettet og beklaget af rederiet, både over for det pågældende medlem, samt ved udstedelse af nye kontrakter til de øvrige teamledere.

KØJ

ForSea: UDBETALING AF SÆRLIG OPSPARING

SKIBSASSISTENTER &
SKIBSMEKANIKERE

Medlemmerne på Helsingør-Helsingborg overfarten i ForSea har ønsket, at særlig opsparring kommer til udbetaling én gang årligt, i stedet for som i dag, hvor det er aftalt, at nogle procenter kommer til udbetaling én gang årligt og andre procenter kommer til udbetaling løbende pr. måned.

Der er derfor indgået en aftale med ForSea om, at der pr. 1. januar 2022, opsamles alle procenter til udbetaling én gang årligt, næste gang med udgangen af december 2022.

KØJ



Først var det ForSea, nu er Scandlines fulgt efter med at skære i løndelene, der indregnes i fratrædelsesgodtgørelse. FOTO: SCANDLINES/JUKKA HUOTARI

Metal Maritime:

DET ER OVERENSKOMSTBRUD

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

ENDNU ET FÆRGEREDERI HAR SKÅRET I LØNDELNE, DER INDREGNES I FRATRÆDELSESGODTGØRELSE. ER DU BERØRT AF PROBLEMET, SÅ GIV LYD, SÅ HURTIGT SOM MULIGT. METAL MARITIME VIL FORFØLGE SAGEN SOM OVERENSKOMSTBRUD.

DER er fortsat ikke entydigt svar på, hvilke løndele fratrædelsesgodtgørelse for en skibsassistent skal beregnes af, i hvert fald ikke ifølge de rederier, der er medlem af arbejdsgiverforeningen Færgerederierne.

Der har været afholdt mæglingsmøde mellem overenskomstens parter, hvor Metal Maritime har fastholdt, at der skal betales godtgørelse af alle løndele, ligesom også andre færgerederier har gjort tidligere.

MINUS 7.000 KR FOR DIS-ANSAT

Efter sagen blev behandlet første gang, har endnu et rederi indtaget en skrap stramning. Rederiet Scandlines har denne gang valgt kun at udbetale fratrædelsesgodtgørelse af grundløn plus anciennitetstillæg og ikke af månedslønnen plus anciennitetstillæg. ForSea har meddelt os, at de agter at gøre det samme fremover.

Dette betyder at færgetillæg, mønstrings-tillæg, faglært tillæg og svendebrevstillæg

ikke indgår i beregningerne, små 7.000 kr. i forskel om måneden for en DIS-ansat.

METAL MARITIME STÅR FAST

I Metal Maritime er vi naturligvis ikke enige i denne beregning og er derfor nu ved at kridte banen op til en yderligere sagsbehandling af problemstillingen, som vi forfølger som et brud på overenskomsten og mange års praksis på området.

ER DU RAMT AF STRAMNINGEN?

Medlemmer, der er berørt af denne stramning i Færgerederierne, er velkommen til at rette henvendelse til os hurtigst muligt.

Er du i tvivl, om du er berørt, er du også velkommen til at ringe

AFLØST 33 DAGE EFTER OPSIGELSESRISTENS UDLØB

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

EN OFFICER KONTAKTEDE METAL MARITIME, DA HAN TRODS KORREKT OPSIGELSE AF SIN KONTRAKT HAVDE UDSIGT TIL IKKE AT BLIVE AFLØST. PROBLEMSTILLINGEN VAR HELT IGENNEM TRÆLS FOR MEDLEMMET, DER DOG VED METAL MARITIMES MELLEMKOMST FIK DOBBELTHYRE DE 33 DAGE, SOM HANS UDMØNSTRING BLEV FORLÆNGET IMOD HANS VIJE.

EN OFFICER havde i den gældende aftale et opsigelsesvarsel på 30 dage, såfremt officeren selv opsiges ansættelsesforholdet.

Vores medlem opsiges sin stilling et par dage senere end sin anden seniorofficer. Han opsiges sin stilling med oplysningen om, at han har fået beskæftigelse til anden side og han ønsker at fratræde med gæl-

dende opsigelsesvarsel. Han skal tiltræde i sit nye job snarest muligt efter hjemkomsten og ved udløbet af hans normale udmønstringsperiode på ca. 8 uger. Alle formalia fra officerens side er overholdt.

På skibets rejse mod Chile sendes opsigelsen. Rederiet kvitterer, som de skal, for modtagelsen af opsigelsen og meddeler at de hurtigst muligt vil sende en plan for

afløsning til skibet. Med kun få dage til havn i Chile var der ingen forventning om, at rederiet kunne nå at finde en afløser og arrangere en afløsning. Men sigtet var rettet mod senere havn i USA, som i øvrigt var sammenfaldende med opsigelsesvarslets udløb. Fra Peru sejlede man videre til USA, uden medlemmet hørte om nogen plan for afløsning.

OPSIGELSESRISTEN UDLØB - INGEN AFLØSER

I skibets SMS (Safety Management System) står der, at to seniorofficerer i samme afdeling ikke må afløses på samme tid. Charteren meddeler rederiet, at man ikke ønsker foretaget besætningskift i næste havn. Dette giver rederiet et stort problem, da det som nævnt er sammenfaldende med opsigelsesfristens sidste dag.



Fagforening til søs

**FOR MENIGE
OG OFFICERER**

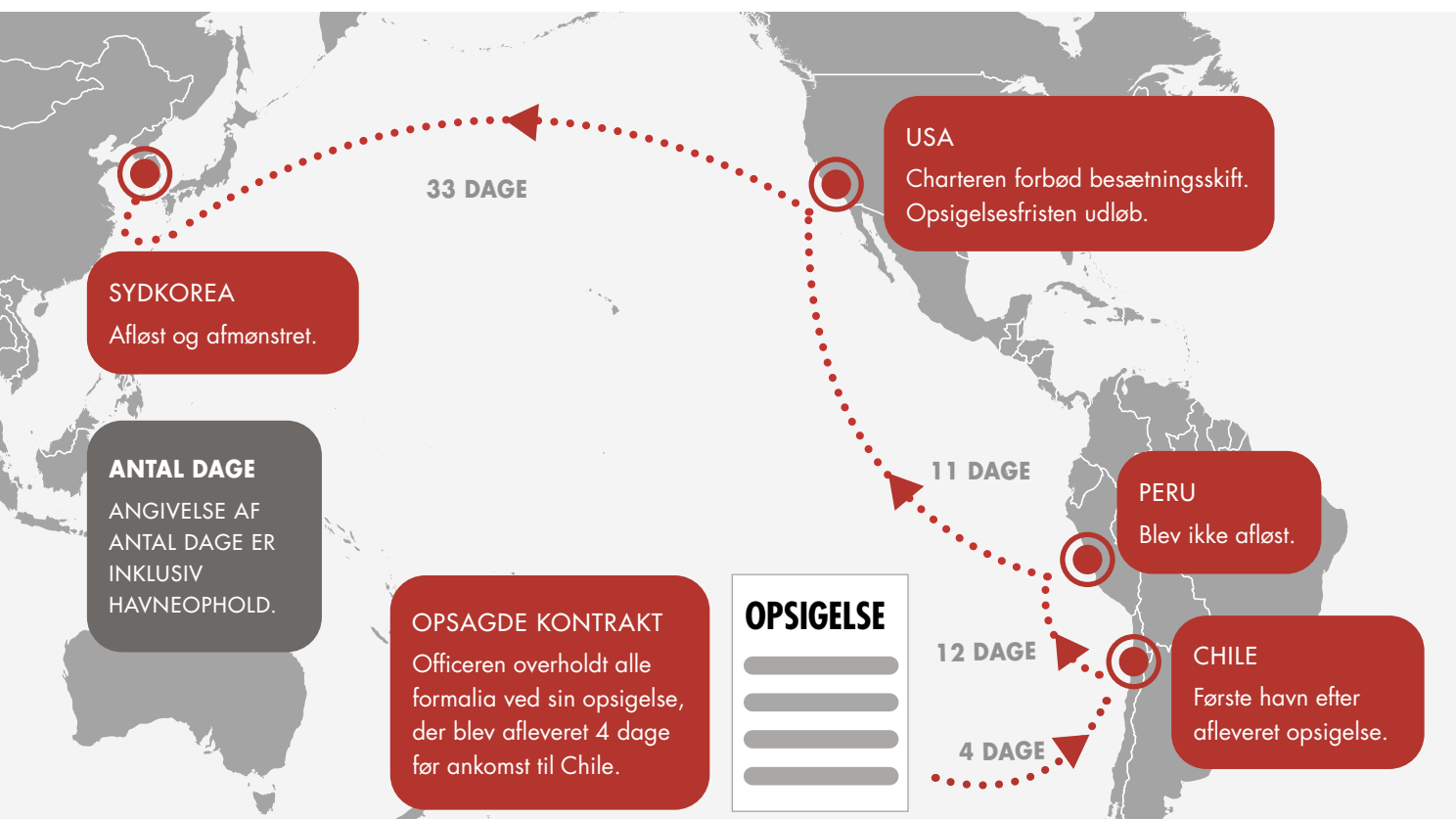
eller ring på tlf. 36 36 55 85

**NYT
MEDLEM?**

Få hjælp til
indmeldelse

**SCAN
KODEN**
- udfyld og
klik send





Hos medlemmet rejser sig et væld af spørgsmål, som i situationen kan virke dybt frustrerende og uoverskuelige:

- Hvor længe kan man blive holdt om bord efter opsigelsesfristens udløb?
- Kan man bare forlade skibet på den sidste dag?
- Hvilke betingelser skal man sejle på efter udløbet af opsigelsesfristen?

Medlemmet kontaktede Metal Maritime tidligt i forløbet, således at vi på vegne af medlemmet fik mulighed for at være part i sagen.

METAL MARITIME BAD OM PLAN FOR AFLØSNING

Vi skrev til rederiet, at rederiet skulle være opmærksom på det særlige opsigelsesvarsel, som er 30 dage og udbad os en plan for medlemmets afløsning.

Over for medlemmet gjorde vi opmærksom på, at medlemmet ikke bare kunne forlade skibet og at han var nødsaget til at afvente sin afløser. Endvidere at rederiet arbejdede på højtryk for at finde en løsning.

Til trods for et længere ophold i USA lykkedes det ikke rederiet at få medlemmet

afløst. Ej heller den anden seniorofficer. Metal Maritime gjorde gældende, at der skulle indgås en anden og ny kontrakt, da den oprindelige kontrakt var opsagt og bortfaldet.

Skibet afsejlede USA og endte i Sydkorea før vores medlem blev afløst med 33 dages forsinkelse. Afløsningen var absolut ikke problemfri, da det var sammenfaldende med tredje bølge af Coronaen.

DOBBELT HYRE UNDER UFRIVILLIG FORLÆNGELSE

Medlemmet er nu hjemme og er startet hos den nye arbejdsgiver, som var blevet gjort opmærksom på de opståede problemer omkring afløsningen. De to rederier havde snakket sammen.

Medlemmet fik med Metal Maritimes mellemkomst en fortsættelse af sin kontrakt, men med 2 dages hyre pr. dags overskridelse fra kontraktudløb.

URIMELIG UVISHED

Vi har alle prøvet, at man ikke bliver afløst til den aftalte dato, da der kan være mange forskellige årsager til, hvorfor det ikke kan lade sig gøre (vejrlig, Corona, manglende

visum, ingen afløser mv.). Hvis man oplyses om årsagen og modtager en revideret plan for, hvad der så skal ske, kan man måske bedre forlige sig med den forsinkede afløsning.

Men, sådan er virkeligheden desværre ikke altid. I langt de fleste tilfælde glemmer rederierne at orientere den ansatte, som bliver holdt hen i uvished. Denne uvished er helt urimelig og psykisk meget belastende.

Vi kender alle til at netop disse ekstra-dage er ekstremt lange og at det kan være yderst demotiverende at opretholde sin professionelle tilgang til sin hverdag om bord.

INGEN PLAN OG INGEN ORIENTERING FRA REDERIET

I den konkrete sag glemte rederiet at sende en afløsningsplan og løbende at orientere vores medlem, som i stedet gennem Metal Maritime fik at vide, hvad der skete i sagen. Rederiet arbejdede på højtryk for at finde en løsning, men det lykkedes altså først efter 33 dage i overtid.

En træls sag, men med en god afslutning.

AFHOLDELSE AF FERIE - INTET ER ÆNDRET

FERIE SKAL AFTALES MED ARBEJDSGIVEREN. SÅDAN VAR DET FØR DEN NYE FERIELOV. SÅDAN ER DET FORTSAT.

Vi har fået en del henvendelser om forholdene for afholdelse af ferie og eventuelle ændringer i forhold til den tidligere ferielov og den nuværende lov om samtidighedsferie. Metal Maritime og de øvrige fagforeninger inden for det maritime har med overgangen til samtidighedsferie haft en bunden opgave sammen med rederne med at få aftaler til at være i overensstemmelse med den nye lovgivning.

Arbejdet med dette begyndte før loven trådte i kraft ved at vi deltog i møder under Søfartsstyrelsen omkring udformningen af Bekendtgørelsen om ferie for søfarende. De aftaler, der efterfølgende er indgået med Danske Rederier og de enkelte rederier

er hovedsageligt tekniske beskrivelser af, hvordan ferien afregnes og beregnes.

UDGANGSPUNKT: INTET ÆNDRET

Som grundlæggende forudsætning for aftalerne er der mellem parterne aftalt, at de praktiske forhold omkring ferieaftaler hos det enkelte rederi ikke ændres. På samme måde er det aftalt, at hverken rederier eller de søfarende skal tjene på overgangen til samtidighedsferie.

Udgangspunktet er nu, som tidligere, at ferie skal aftales med arbejdsgiveren. I mange 1:1 ordninger indgår ferie i hjemmeprioriteterne og er deraf aftalt deri. Derudover er der i nogle aftaler mulighed for at have nogle uger hjemme 'reserveret' som ferie. Det afhænger af sejlmonster og hvilket rederi, man er ansat i. Oplever du betydelige ændringer, er du velkommen til at kontakte os og vi vil se på dine forhold.

CM

VEJLEDNING AF MEDLEM:

DOKUMENTATION FOR SEJLTID

Et medlem har stillet spørgsmål om godskrivning af tidligere opnået sejltid som bedstemand, mens vedkommende arbejder kombineret som bedstemand og skibsassistent.

Vi har hjulpet medlemmet med at få overblik over, hvorfra dokumentation for sejltiden indhentes samt vejledning i at få fartstidserklæringer underskrevet fra tidligere arbejdsgivere.

Søfartsstyrelsens afgørelse

Det er i sidste ende Søfartsstyrelsen, der afgør om ens sejltid kan blive godkendt til opnåelse eller vedligeholdelse af papirer.

Det er dog de maritime skoler, der - på vegne af Søfartsstyrelsen - står for at afgøre om en søfarende har tilstrækkelig fartstid til at begynde på en given uddannelse og kan få det deraf følgende sønæringsbevis.

CM

NYT OM TILLIDSVALGTE

Fjord Line

På 'Stavangerfjord' var der valg til suppleant for Erling Buus. Valget faldt til fordel for Malene Krog Christensen.

På 'Bergensfjord' blev Bonnie-Belinda Nolsøe valgt til tillidsrepræsentant for menig catering. Vi siger samtidig farvel til Dennis Carlsen og siger tak for samarbejdet.

Aramark

På riggen 'Haven' er Rosemai Fri Felippa Nowak valgt til tillidsrepræsentant for menig catering.

DFDS

Der har været valg til tillidsrepræsentant samt suppleant for skibsassistenterne på 'Ficaria Seaways'.

Her faldt valget ud til fordel for Mikkel Vestergaard Andersen, mens pladsen som suppleant er ubesat.

Vi har endnu engang forsøgt med et valg for Floormanagers på 'Crown Seaways' og 'Pearl Seaways', men endnu engang var der ingen, der ønskede at stille op.

Cadeler

I Cadeler er der igangsat valg af tillidsrepræsentanter indenfor i alt syv grupperinger af besætningsmedlemmer efter indgåelse af overenskomster i november. Valget i gruppen af Camp Boss er afsluttet. Her blev Thomas Nielsen valgt til tillidsrepræsentant og Darren Ireland som suppleant. Vi ønsker jer begge tillykke og velkommen til Metal Maritime, vi ser frem til samarbejdet.

JWA & MB

MEDLEM SAGDE OP - HYREN STOPPEDE FØR OPSIGELSESPERIODENS UDLØB

MEDLEM FIK LØN I YDERLIGERE SEKS DAGE EFTER METAL MARITMES MELLEMKOMST. ISOLATION PÅ GRUND AF BEKYMRING FOR CORONASMITTE KOMPLICEREDE SAGEN.

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

ET MEDLEM, der havde sagt sin stilling op i DFDS med ekstra langt varsel til rederiet, blev på sidste udmønstring isoleret på sit kammer i forbindelse med, at tætte kollegaer blev testet coronapositive.

Vedkommende havde selv været syg med corona ganske kort inden påmønstring. Medlemmet foretog iht. instruktion fra overordnede flere selv-test på kammeret.

Vedkommende havde ingen symptomer på corona og testene var alle med negativt eller 'ikke påvist' resultat.

Der var alligevel ikke ønske om at gøre brug af medlemmet i arbejdet om bord, og vedkommende fik besked på at holde sig isoleret den sidste uges tid af udmønstringen eller afmønstre. Vedkommende valgte at afmønstre på samme måde som en kollega var afmønstret for at foretage en PCR-test hjemme.

REDERIET STOPPEDE HYRE PÅ AFMØNSTRINGS DAGEN

DFDS mente, at medlemmet kun skulle have hyre til afmønstringsdagen samt kontanterstattet de på tidspunktet tilgodehavende fridøgn. Medlemmet henvendte sig til os, fordi vedkommende var uenig med DFDS' afgørelse. Vi henvendte os derefter til DFDS, fordi vi var af den holdning, at vedkommende havde stillet sin arbejdskraft til rådighed for rederiet i hele den planlagte udmønstringsperiode, og da vedkommen-

de hverken var testet positiv eller viste symptomer på corona, var vedkommende både i stand til og villig til at arbejde for rederiet.

Metal Maritime fastholdt, at det var skibsledelsen, der havde valgt ikke at gøre brug af vedkommendes arbejdskraft og at rederiet derfor var forpligtet til at give vedkommende hyre i opsigelsesperioden. Videre fastholdt vi, at det var skibet selv, der havde bedt vedkommende afmønstre som alternativ til at være isoleret på kammeret om bord.

Aftalen med DFDS er blevet, at medlemmet bliver afregnet som om vedkommende var mønstret iht. planlagt tørn med optjening af fridøgn og får eventuelle overskydende fridøgn på fratrædelsesdagen iht. varslet opsigelse, kontanterstattet. Forskellen på DFDS' indledende opgørelse og den indgåede aftale er ca. seks løndage ekstra til medlemmet.



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:

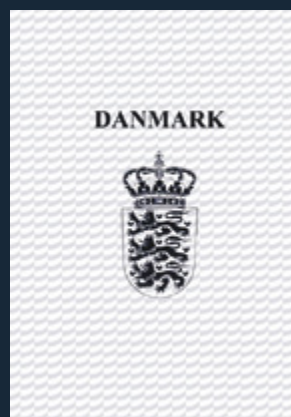
- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Efter 'Scot Carrier's påsejling kæntrede 'Karin Høj'.
Redningsmandskab fandt om eftermiddagen den omkomne
skipper om bord, mens styrmanden fortsat er savnet.

FOTO: JOHAN NILSSON/AFP/RITZAU SCANPIX



Kollision og kæntring:

TO DANSKE SØFARENDE OMKOM

HALV FIRE OM NATTEN,
MANDAG 13. DECEMBER,
KOLLIDEREDE DET BRITISKE
FRAGTSKIB 'SCOT CARRIER'
MED DEN DANSKE
SPLITPRAM 'KARIN HØJ' I
TRAFIKSEPARERINGEN VEST
FOR BORNHOLM. TO DANSKE
SØFARENDE PÅ 'KARIN HØJ'
OMKOM. UNDERSØGELSEN AF
DEN TRAGISKE SØULYKKE ER
NU I GANG.

DEN danske splitpram 'Karin Høj', der var på vej mod Nykøbing Falster fra Sverige, skulle i trafiksepareringen vest for Bornholm fortsætte lige ud. Det indhentende fragtskib, 'Scot Carrier' skulle imidlertid dreje for at fortsætte op mod Øresund og krydsede dermed 'Karin Høj's sejlretning. Umiddelbart efter 'Scot Carrier's styrbords drej, påsejlede det britiske fragtskib 'Karin Høj', der kæntrede.

'Scot Carrier's britiske 1. styrmand, der havde vagten på ulykkestidspunktet, er sigtet for uagtsomt manddrab og for at forvolde nærliggende fare for andres liv eller helbred. Sigtelser han ved varetægtsfængslingen, først i februar her i Danmark, erklærede sig uskyldig i.

På 'Karin Høj' kostede søulykken to søfarende livet. Styrmanden, der havde vagten er fortsat savnet. Skipperen, 56-årige Erik Jensen, blev fundet omkommet i skibets skrog af dykkere ud på eftermiddagen på ulykkesdagen.

Undersøgelsen af den tragiske ulykke er nu i gang og udføres i et samarbejde mellem de danske, svenske og britiske havarikommissioner.

Fra Den Maritime Havarikommission fortæller undersøgelseschef Øssur Jarlev-

son Hilduberg, at udarbejdelsen af den endelige havarirapport forestås af den britiske havarikommission. Fra dansk side varetages indsamling af al data og oplysning vedrørende 'Karin Høj', mens Sverige tilsvarende forestår data til havarirapporten, der relaterer sig til den svenske del.

Da det britiske skib spillede en stor rolle i ulykken, er opgaven med at udforme den endelige havarirapport placeret hos den britiske havarikommission, fortæller Øssur Jarlevson Hilduberg.

RAPPORT ER IKKE ET ANKLAGESKRIFT

Havarikommissionernes arbejde er ene og alene at klarlægge ulykkens omstændigheder og frembringe læring om sikkerhed til søs. Havarirapporten, når den foreligger, tager ikke stilling til hverken strafbare eller erstatningsmæssige forhold. Den del er alene placeret ved politi og anklagemyndighed.

Kort fortalt er havarikommissionens opgave opdelt i tre tempi: Dataindsamling, analyse og udarbejdelse af rapport.

Inden den endelige havarirapport offentliggøres, får alle involverede parter den i høring for at sikre, at de indsamlede oplys-

AF HANNE HANSEN

ninger er gengivet korrekt. Pårørende, der ikke direkte indgår som kilder, får også den foreløbige rapport til orientering.

"Det gør vi for, at pårørende kan være orienteret om, hvad det er, der er på vej til offentliggørelse," forklarer Øssur Jarlevson Hilduberg.

TEORIER OG SPEKULATIONER I MEDIERNE

Kollisionen og 'Karin Høj's' kæntring med tab af menneskeliv blev omfattende dækket af både danske og svenske medier i ugerne op til jul. Animerede forløb af de to skibes sejlads både før, under og efter kollisionen ligger på flere websider og sociale medier. I artikler og interviews har privatpersoner fremsat spekulationer om, hvad der skete, hvorfor og hvordan.

"Vi har stor forståelse for, at offentligheden har et stort behov for at få svar på alle de ubesvarede spørgsmål, når der sker dramatiske og tragiske ulykker," siger Øssur Jarlevson Hilduberg og fortsætter:

"I vores undersøgelsesarbejde ser vi fuldstændig væk fra, hvad der er blevet publiceret i medierne. Vi er fokuserede på at indsamle egne data og analysere på det. Vi kan dog i nogle tilfælde komme ud for, at vores rapporter giver andre svar end det, der er blevet en almindelig fast holdning i offentligheden. I de tilfælde giver det en udfordring."

Havarikommissionerne afstår fra at give en præcis dato for, hvornår havarirapporten kan være klar. Et generelt estimat for kommissionen er, at havarirapporter er 6 - 12 måneder undervejs.

"Det kan også gå hurtigere. Men vi afstår fra at sige noget præcist tidspunkt, da vi kan risikere, at der pludselig sker én eller flere større ulykker, som vil forsinke det videre arbejde med de rapporter, der allerede er i gang," siger undersøgelseschef Øssur Jarlevson Hilduberg.



AF HANNE HANSEN

Erik Jensen var netop startet som styrmand på Omø-færgen i efteråret 2015, da CO-Søfart besøgte færgen for et færgeportræt i fagbladet.

ARKIVFOTO: CO-SØFART

Nekrolog:

ERIK JENSEN STORTRIVEDES SOM SKIPPER I REDERIET HØJ

SKIPPER på 'Karin Høj' og medlem i Metal Maritime, 56-årige Erik Jensen, omkom ved den tragiske søulykke mandag 13. december. Redningsmandskab fandt ham i det kæntrerede skib ud på eftermiddagen. Han havde frivagt, da ulykken skete, og sov på sit kammer.

Erik Jensen vendte for 10 år siden, efter 30 år i land, tilbage til livet til søs. Han havde sejlet som ung, og med omlægning af tilværelsen i forbindelse med bl.a. familiens flytning til Eskilsø i Roskilde Fjord, opstod lysten til igen at sejle. Familien bestående af hustru og fem børn stod alle bag ham, da han besluttede sig for igen at indtage skolebænken for at vende tilbage til søen. Han erhvervede kystskippereksamen og sejlede i en periode som styrmand i Rederiet Høj den gang.

I 2015 var han nystartet som styrmand på Omø-færgen, da CO-Søfart mødte ham i forbindelse med en artikel om færgeoverfarten her i Fagbladet CO-Søfart.

På færgeoverfarten overtog han senere opgaven som tillidsrepræsentant i FOA Søfart-regi, hvor han investerede både energi og fritid i at forbedre ansættelsesforholdene. Ingen andre ville den gang påtage sig hvervet, og helt i tråd med Erik Jensens tilgang til livet, så påtog han sig opgaven ud fra livsindstillingen om, at handling forudsætter, man selv gør en indsats.

Hans engagement favnede også både det lokale og det nære omkring bopælen på Eskilsø. Han var aktiv i en stribe projekter som f.eks. naturgenopretningen på øen, et bådlaug, sejlads med vikingeskibe - herunder 'Havhingsten' og tursejlads for nationalparken Skjoldungernes Land.

For et par år siden skiftede Erik Jensen til ansættelse i Rohde Nielsen, hvor han i forbindelse med omstrukturering var blandt de mange, der blev opsagt forrige år.

Efter en sommer på færgen 'Ida' på ruten Bogø-Stubbekøbing, vendte han tilbage til Rederiet Høj, først som styrmand på 'Karin Høj', efterfølgende som skipper.

Ånden i det familiedrevne rederi passede ham godt. Han satte pris på den direkte kommunikation med rederikontoret og oplevelsen af at være tæt på både beslutningsgange og rederiet. En nærhed, han også selv var repræsentant for i sit job som skipper.

Erik Jensen stortrivedes i sit job i rederiet. Da den tragiske ulykke indtraf, var der kun et par dage til, han skulle vende hjem for juleferie sammen med familien på Eskilsø.

Erik Jensen blev bisat 30. december.

ÆRET VÆRE HANS MINDE

AF EMILIE MUNCH OHLSEN, JURIDISK KONSULENT METAL MARITIME

BORTVISNING ÆNDRET TIL OPSIGELSE

ET NOGET RYSTET medlem henvendte sig til os, da rederiet havde kontaktet ham og oplyst, at de påtænkte at bortvise ham. Vores medlem var blevet konstateret smittet med corona ombord på skibet. Han havde efter drøftelser af forskellige handlemuligheder med skibsledelsen i forhold til rederiets og myndighedernes retningslinjer i det pågældende land valgt at rejse hjem efter, hvad han opfattede som gensidig forståelse med skibsledelsen. Han havde efterfølgende modtaget varslet om bortvisning fra rederiet.

PROTESTEREDE OVER BORTVISNING

Fra Metal Maritime tog vi straks kontakt til rederiet og protesterede over den påtænkte bortvisning samt udbad os en begrundelse for valget af sanktion.

Rederiet var af den opfattelse, at vedkommende havde forset sig groft i tjenesten ved ikke at følge skibsledelsens instrukser samt ikke at følge myndighedernes retningslinjer i det pågældende land.

Metal Maritime var af den opfattelse,

at medlemmet ikke havde forset sig groft i tjenesten. Der havde derimod været en uklar kommunikation skibsledelsen og vores medlem imellem omkring retningslinjerne i forbindelse med coronasmitte ombord. Vi påpegede over for rederiet, at dette ikke kunne medføre en så alvorlig sanktion som bortvisning er, hvormed ansættelsesforholdet og hyren stopper omgående.

SKIFTENDE RESTRIKTIONER BAG MISFORSTÅELSER

Coronarestriktioner internt i rederierne samt landene imellem er løbende blevet ændret under Covid-19 pandemien, hvilket i dette tilfælde havde medført misforståelser.

Der blev efter forhandling indgået et forlig med rederiet. Dette indebar, at rederiet trak deres varsel om bortvisning tilbage og at vores medlem ville modtage hyre fra rederiet i 3 måneder, hvorefter ansættelsesforholdet ville ophøre.

MEDLEM BEHOLDT JOBBET:

AFSKEDIGELSE BLEV AFVÆRGET

Corona-relaterede henvendelser i mange afskygninger har præget en stor del af arbejdet både før og efter årsskiftet.

I dagene efter jul og nytår oplevede vi flere hurtige reaktioner fra DFDS, hvor flere medlemmer i forbindelse med rederiets håndtering af corona-situationen blev afskediget.

En af sagerne handlede om et medlem, der blev beskyldt for at have handlet imod instruktioner fra skibsledelse og rederi, samt at den pågældendes handlinger var årsag til yderligere spredning af corona om bord.

Metal Maritime afviste forholdet omkring den påståede spredning af corona om bord og sandsynliggjorde, at der hovedsagligt var tale om misforståelser og utydelig kommunikation mellem medlemmet og skibsledelsen.

Vi og medlemmet er glade for at rederiet trak vejret en ekstra gang og lyttede til vores argumentation, så medlemmet kunne beholde sit job.

CM



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

MARITIME UDDANNELSER I VERDENSKLASSE

ER DU KLAR TIL NÆSTE SKRIDT I DIN MARITIME KARRIERE?

På MARTEC kan du læse videre til:

- Skibsmaskinist
- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor eller konventionel
- Fiske-, Kyst- eller Sætteskipper

Læs mere eller søg ind på www.martec.dk

Manglende fagtillæg i 7 år

FJORD LINE ERKENDER OG BEKLAGER FEJL

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

FAGTILLÆG ER UAFHÆNGIG AF SVENDEBREVETS RELEVANS FOR ARBEJDET OM BORD SOM FAGLÆRT SKIBSASSISTENT.

EN FAGLÆRT skibsassistent fra Fjord Line henvendte sig, da han ikke modtog fagtillæg i modsætning til flere af sine kolleger.

I henhold til hovedoverenskomsten mellem Metal Maritime og Danske Rederier, som skibsassistenterne i Fjord Line er omfattet af, skal man have fagtillæg, hvis man er i besiddelse af et svendebrev.

Medlemmet blev ansat i 2015 og rederiet

havde i den forbindelse modtaget kopi af svendebrevet, uden at dette medførte, at han fik tillægget.

ACCEPTEREDE I FØRSTE OMGANG REDERIETS AFVISNING

Han var på daværende tidspunkt ikke klar over, at han havde krav på dette tillæg, så først i 2019, da han hørte, at flere kolleger fik dette tillæg, henvendte han sig til rederiet. Svaret fra rederiet var, at man ikke vurderede, at hans svendebrev (som automekaniker) havde væsentlig betydning for arbejdsopgaverne om bord på skibet. Dette svar valgte medlemmet i første omgang at acceptere, men for nylig besluttede han sig

alligevel for at kontakte os for at høre vores vurdering.

Da overenskomstens bestemmelse om fagtillæg ikke indeholder nogen betingelser om svendebrevets væsentlighed i forhold til arbejdet, så meddelte vi rederiet, at vi er uenige i deres vurdering og krævede betaling af fagtillæg til medlemmet med tilbagevirkende kraft.

Til rederiets ros skal det siges, at de hurtigt accepterede vores krav og beklagede fejlen. Det er derfor aftalt, at medlemmet fremover vil få tillægget, som pt. er på 352 kr. pr. måned, og han vil desuden få godtgjort den manglende betaling med tilbagevirkende kraft.

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

MAERSK BRYDER SØMANDSLOVEN MED LANDGANGSFORBUD

AF OLE PHILIPSEN, FORMAND METAL MARITIME

METAL MARITIME HAR ANMELDT REDERIET

A.P. MØLLER - MÆRSK TIL SØFARTSSTYRELSEN FOR BRUD PÅ BÅDE SØMANDSLOVEN OG DEN INTERNATIONALE KONVENTION MLC VED AT UDSTEDE ET GENERELT FORBUD PÅ REDERIETS SKIBE MOD AT GÅ I LAND.

CORONA-PANDEMIEN har medført mange begrænsninger for alle. Vi har oplevet at normale selvfølgelige rettigheder blev ændret. Butikker har været lukket, vi har ikke måttet mødes med familie og venner og mange andre tiltag, som har stridt imod vores basale rettigheder som borgere.

Disse tiltag er dog alle sket på demokratisk vis. Regering og folketing har vedtaget midlertidige love og bekendtgørelser, som har fastlagt reglerne og hvor længe begrænsningerne skal vare.

BASAL RET TIL AT GÅ I LAND

En søfarendes ret til at gå i land, når skibet er i havn eller ligger på reden, er basal og sikret i såvel Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold (Sømandsloven) og MLC (Maritime Labour Convention). Det er en ret, som

de søfarende har haft, siden sømandsloven af 1892. Siden 1923 har denne ret været så udtalt, at en søfarende hverken skal bede om lov eller meddele skibsføreren, at man går i land.

Skibsføreren kan ifølge loven i ganske særlige tilfælde og efter en konkret vurdering i hver havn **anmode** den søfarende om at blive om bord. Nægtelse af landlov kan ske, hvis det er nødvendigt, at den søfarende forbliver om bord "af hensyn til skibets, de øvrige om bordværendes eller ladningens sikkerhed, udførelse af nødvendigt skibsarbejde eller skibets forestående afrejse eller forhaling." Citat fra lovteksten.

Det er altså skibsføreren, der kan anmode den søfarende om at blive om bord. Ikke rederiet ved udstedelse af et generelt forbud mod at gå i land i enhver havn.

Desværre har vi oplevet, at flere rederier ikke helt har læst op på reglerne og har

indført generelle landlovsforbud i strid med loven. I specielt den første omgang af Corona-pandemien var dette dog mere et akademisk spørgsmål, da næsten alle lande inkl. Danmark forbød landgang af udenlandske søfarende, hvilket naturligvis er havnestatens ret.

FORBUD PÅ ALLE DANSK-FLAGEDE SKIBE I MAERSK I STRID MED LOVEN

Men nu har vi desværre oplevet, at A.P. Møller - Mærsk pga. omikron har indført et forbud mod landlov på alle danskflaggede skibe i klar strid med MLC og Sømandslovens § 58.

” I ligegyldighed overfor Den Danske Model og den 3. partsforpligtelse, som ligger i MLC og Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold, så er forbuddet indført uden at informere hverken den danske tilsynsmyndighed, Søfartsstyrelsen, eller de overenskomstbærende organisationer.

Metal Maritime fik i februar henvendelser fra flere medlemmer på flere Maersk-skibe, hvor de spurgte ind til lovligheden af dette generelle landlovsforbud.

Metal Maritime skrev til APMM i den tro, at det måtte handle om en misforståelse og at det måske drejede sig om en skibsfører, som havde misforstået nogle guidelines fra rederiet.

Vi gik naturligvis ud fra, at APMM overholdt loven og andre normale forpligtelser.

Stor var overraskelsen derfor, da APMM meldte tilbage, at de har udstedt et generelt landlovsforbud og at de ikke havde tænkt sig at ændre på det.

Efter en mailudveksling, hvor APMM gav lidt diffuse svar, anmeldte Metal Maritime

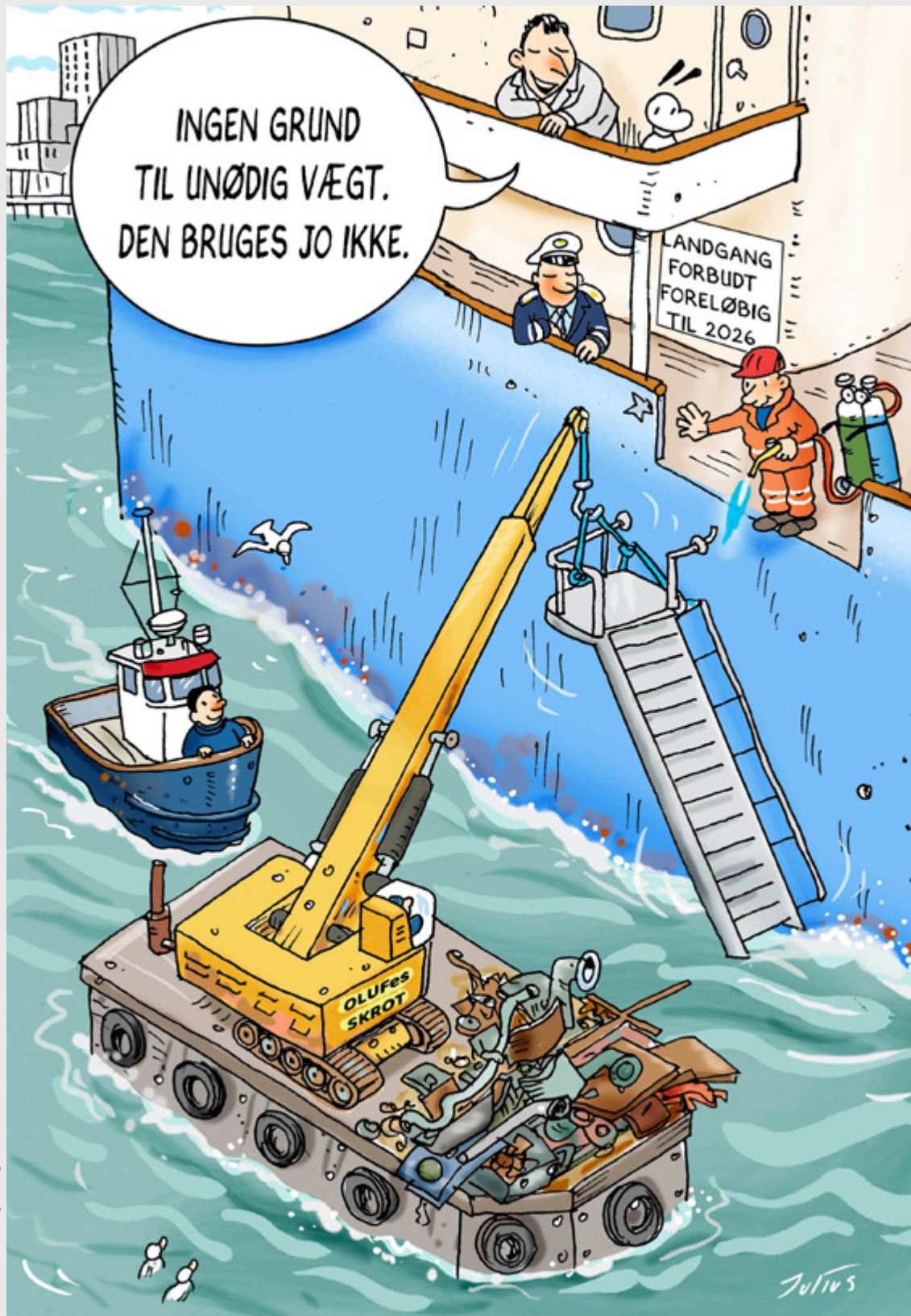
FAKTA

Loven er klar. Rederiet kan ikke pålægge sine skibes besætninger, at de ikke må gå i land som en generel regel.

Det er alene skibsføreren/skibsledelsen og absolut ikke rederiet, som efter en konkret vurdering i forbindelse med hvert havneanløb, kan anmode besætningsmedlemmer at blive ombord og ikke gå i land. Lovens tekst siger udtrykkeligt anmode. Denne anmodning

skal være begrundet af de tidligere nævnte omstændigheder.

Alle søfarende på dansk-flaggede skibe er underlagt Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold, så bruddet på de søfarendes rettigheder er sket for alle søfarende uanset nationalitet. Herunder også f.eks. filippinske søfarende, som har været op til 9 måneder ombord på skibene.



den 14. feb. APMM til tilsynsmyndigheden (Søfartsstyrelsen) for systematisk brud på MLC og Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold (Sømandsloven) § 58.

MUNDTLIG PÅTALE FRA SØFARTSSTYRELSEN

Fredag den 26. februar indkaldte Søfartsstyrelsen APMM og Metal Maritime til et møde om anmeldelsen. På dette møde fik

APMM en mundtlig påtale om, at de ikke overholder loven og derved bryder den enkelte søfarendes rettigheder. Dette havde rederiet ved redaktionens deadline, fem dage efter mødet, ikke reageret på ved at rette ind efter lovens bestemmelser. En skriftlig påtale fra Søfartsstyrelsen var ved redaktionens slutning på vej.

Hvis APMM havde fulgt Den Danske Model, så havde de rettet henvendelse til de overenskomst bærende organisationer om

problemstillingen. Hvis parterne så blev enige om, at der var behov for et tiltag, så kunne parterne sammen gå til Søfartsstyrelsen og bede om en midlertidig bestemmelse/forståelse af fortolkningen af loven, og dermed opnå en lovlig og midlertidig begrænsning af de søfarendes rettigheder.

Metal Maritime vil forfølge dette brud via de mulige retslige instanser.

NAVIGATØRERS INDFLYDELSE I DEN NYE VIRKELIGHED



AF PER GRAVGAARD,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

JEG HAVDE ALDRIG troet, at jeg skulle skrive denne artikel.

Jeg var ansat i Søfartens Lederes sekretariat igennem 30 år og har fulgt foreningen igennem hele min karriere i søfartserhvervet. Det er blevet til mere end 40 års medlemskab. Jeg startede i Dansk Styrmandsforening i 1991 og siden blev det til Dansk Navigatorforening, Søfartens Ledere og nu Lederne Søfart. Jeg er stadig medlem i Lederne Søfart.

Men min egen virkelighed og situation blev ændret med en opsigelse fra Lederne Søfart i maj 2021 og en nyansættelse i CO-Søfart i oktober 2021.

Nu er jeg i et job, hvor jeg skal hjælpe de samme mennesker/kollegaer, nu i regi af Metal Maritime og CO-Søfart, men hvor mange af kollegaerne fortsat er medlemmer i Lederne Søfart. Det er der formentlig en masse gode grunde til, men har man som medlem af Lederne Søfart forholdt sig til den nye virkelighed?

FORDUMS STYRKE ER VÆK

Søfartens Ledere var tidligere en forening, hvor man var stolt af at være medlem, og hvor der var garanti for, at man altid sad med ved bordet, når der skulle udvikles politik eller indgås aftaler i søfartserhvervet. Sådan er det ikke i dag – der er en ganske anden virkelighed.

Tiden er inde til, at vi navigatører forholder os til den nye virkelighed og anerkender, at fordums styrke ikke længere er til stede for Lederne Søfart og at man er nødsaget til at erkende, at overenskomstretten ikke tilbageføres til Lederne Søfart. Den nye virkelighed kan snarere betyde, at overenskomstretten for Lederne Søfart minimeres yderligere.

For fuldstændighedens skyld tager vi lige et historisk tilbageblik, idet der har været især tre begivenheder, som har ført frem til den virkelighed, som vi har i dag.

- DIS-skattesagen
- Fusion af rederiforeningerne
- Søfartens Ledere går i Ledernes Hovedorganisation og omdøbes til Lederne Søfart.

DIS-SKATTESAGEN

Søfartens Ledere tabte DIS-skattesagen i Østre Landsret og valgte at anke DIS-skattesagen til Højesteret. Forud herfor blev der afholdt et møde mellem Danske Rederier og Søfartens Ledere, hvor Søfartens Ledere takkede nej til et tilbud om, at hvis de droppede anken til Højesteret, så ville foreningen blive genindsat som overenskomstpart i overenskomsterne med Danske Rederier. Mødet var meget kort, idet Søfartens Ledere var stålsatte på at gennemføre ankesagen.

” Dette møde har senere vist sig at have været meget skelsættende for Søfartens Ledere, som herved fraskrev sig forhandlingsretten for alle de ansatte navigatører i de store rederier.

Det er i år 10 år siden overenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og Søfartens Ledere bortfaldt.

I 2016 indgik Metal Maritime ny hovedoverenskomst med Danske Rederier på navigatørområdet, idet Metal Maritime fremsatte krav om at dække navigatørområdet på et ikke overenskomstdækket område.

FUSION AF REDERIFORENINGERNE

Rederiforeningerne Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 2010 (Rederiforeningen for Mindre skibe (RMS) og Rederiforeningen af 1895) blev fusioneret i 2018 og man fik overenskomststrukturen område 1 og 2. Område 2 dækker de gamle aftaler under Rederiforeningen af 2010.

Ved den lejlighed blev organisationerne ved høring spurgt, om de kunne godkende fusionen.

Jeg er ikke bekendt med Søfartens Lederes høringssvar, men man har sikkert tiltrådt deres ønske uden forbehold.

For Metal Maritime accepterede man også sammenlægningen, men på betingelse af, at de to områder på sigt skulle lægges sammen og at område 2 ikke blev udvidet ud over den medlemskreds, som var på fusionstidspunktet. Denne virkelighed består fortsat. Der er siden kommet nye rederier til, som alle er dækket af overenskomst med Metal Maritime.

Metal Maritime fik bekræftet, at alle nye rederimedlemmer skulle optages i område 1 – også selvom de måske i virkeligheden hørte under småskibsaftalerne i område 2. Derved ville område 2 blive mindre og mindre i takt med, at medlemsrederierne lukker og slukker.

Metal maritime fik samtidig en bekræftelse på, at område 1 og 2 på sigt vil blive sammenlagt. Dette tilsagn blev genbekræftet i forbindelse med, at DIS blev udvidet til også at omfatte offshore.

FAKTA

HOVEDOVERENSKOMSTENS PARAGRAF OM TALSMÆND

§ 15 - TALSMÆND

Stk. 1. Officerer omfattet af denne overenskomst kan vælge én talsmand for seniorofficersgruppen og én talsmand for juniorofficersgruppen.

Når en talsmand er valgt og anerkendt af Metal Maritime underrettes rederiet herom og rederiet har påtaleret, såfremt det af saglige grunde ikke kan anerkende en valgt talsmand. Talsmanden kan på officerernes vegne forhandle med rederiets ledelse om spørgsmål af interesse for officererne.

Stk. 2. Metal Maritimes regler for valg af tillidsmænd er gældende for valget af talsmænd. Talsmanden skal snarest efter valget gives mulighed for at deltage i relevant faglig uddannelse.

Stk. 3. Talsmanden er talsperson overfor rederiet i spørgsmål vedrørende navigatørerne, og har pligt til at gøre sit bedste for at vedligeholde og fremme et godt samarbejde. Agter rederiet at gennemføre generelle ændringer for officererne skal talsmanden underrettes og har påtaleret, inden ændringerne gennemføres. Aftaler som talsmanden og rederiet måtte indgå vedrørende forhold omfattet af overenskomsten godkendes af overenskomstens parter. Ved deltagelse i møder på fridage indkaldt af rederiet afholder rederiet udgifterne herved og talsmanden afvikler ikke frihed.

Stk. 4. Såfremt et rederi agter at opsiges en talsmand, skal Metal Maritime underrettes, forinden dette sker, og har herefter ret til at optage forhandlinger om sagen. En sådan forhandling skal i givet fald afholdes inden for 8 dage.

Stk. 5. Såfremt talsmanden opsiges, forinden forhandlinger er påbegyndt, eller opsigelsen ikke er begrundet i talsmandens egne forhold, skal der ydes en godtgørelse svarende til 3 måneders løn ud over dennes rettigeheder efter lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v.

Denne godtgørelse ydes ikke, såfremt opsigelse af talsmanden er forårsaget af rederiets lukning eller lukning af den afdeling, hvori talsmanden fungerer. I sådanne tilfælde forlænges talsmandens opsigelsesvarsel så det udløber én måned senere end for den navigatør med det længste opsigelsesvarsel, dog til maksimalt 7 måneder.

BEMÆRKNING:

Som det ses, gives der adgang til valg af to talsmænd med tillidsmandsbeskyttelse. Talsmændene og deres stillere skal for at kunne blive godkendt af Metal Maritime være medlemmer af Metal Maritime.

Metal Maritime forestår gerne et talsmandsvalg, hvis der er flere kandidater til hvervene. Kun medlemmer af Metal Maritime har stemmeret.

hverdagen i sekretariatet, hvor foreningen først blev inddraget, når der forelå aftaler med Metal Maritime og Maskinmestrenes Forening. Der var ikke de store muligheder for at få flyttet et komma eller to. Det var "take it or leave it".

DET VAR EN LANG INDFLYVNING TIL
DET JEG EGENTLIG SKULLE SKRIVE OM.

HVORDAN FÅR DU INDFLYDELSE PÅ DIN ARBEJDSITUATION?

Som en del af fagbevægelsen bygger vores aftaler her i Metal Maritime på, at medlemmerne inddrages gennem deres tillidsmand/talsmand på området. Tillidsmanden vil sammen med de faglige konsulenter i Metal Maritime forhandle gruppens vilkår. Overenskomststrukturen er fortsat, at der forhandles en hovedoverenskomst, sær-overenskomst og eller lokalaftaler mv.

En hovedoverenskomst kan ikke favne alle problemstillinger, hvorfor der om nødvendigt kan indgås særoverenskomster med medlemsrederierne. Her kan nævnes Maersk Supply, Torm, Norden, Svitzer, RAL osv.

Metal Maritime, som altså har forhandlingsretten, indgår særoverenskomster med de forskellige medlemsrederier. Det sker til trods for, at de ansatte ikke nødvendigvis er medlemmer af Metal Maritime.

Det afstedkommer i nogen tilfælde kritik, idet de ansatte ikke har mulighed for at medvirke under forhandlingerne.

VALG AF TILLIDSREPRÆSENTANT

For at kunne medvirke siger vores generelle retningslinjer i Dansk Metal og Metal Maritime, at der skal være minimum 5 medlemmer for at berettigede valget af en tillidsmand. Dette krav er et gennemgående princip i alle overenskomster, der indgås på arbejdsmarkedet og gælder altså også for Metal Maritime.

Metal Maritime ønsker at gøre sig relevante gennem gode aftaler og vil gerne have de lokale indspark til forhandlingen, men det kræver, at der er medlemmer som repræsenterer gruppen, der forhandles for.

Det er i den sammenhæng vigtigt at bemærke, at Metal Maritime ikke forhandler på skrømt, da vi indgår sideløbende aftaler for de andre besætningskategorier, hvorfor indsigten i rederiets særegne forhold i rederierne er bekendt.

Vi står aktuelt og skal forhandle en ny særoverenskomst for navigatører med Royal Arctic Line (RAL). Vi ser gerne, at gruppen vil lade sig repræsentere af en tillidsmand. Men, det kommer til at ske efter de skitserede regler. Så hvis gruppen vil være med, bør man forholde sig til den nye virkelighed.

SØFARTENS LEDERE BLIVER TIL LEDERNE SØFART

Den tredje store og skelsættende beslutning var at indgå samarbejdet med og indlemmelsen i Lederne Hovedorganisation.

Beslutningen førte til, at Lederne Søfart blev yderligere isoleret og at deres samarbejde med de øvrige søfartsorganisationer reelt ophørte. Det kunne mærkes i

PRESSET TIL AT SIGE OP

Et medlem henvendte sig til os, fordi vedkommende havde følt sig presset til at søge om fratrædelse i dansk havn uden varsel, fordi vedkommende havde behov for at sygeafmønstre.

Rederiet havde til hensigt at stoppe hyren øjeblikkeligt og udbetale evt. tilgodehavende fridøgn. Metal Maritime undersøgte sagen og tog kontakt til rederiet.

Ændret til sygeafmønstring

Vi kom til enighed med rederiet og medlemmet om, at vedkommende skulle sygeafmønstres. Vedkommende er efterfølgende stoppet i rederiet, men var ansat i opsigelses- og sygeperioden med hyre fra rederiet.

CM

Fra 1. april:

NY SANKTION PÅ VEJ OVERFOR LEDIGE

AF SUSANNE HOLMBLAD, MARITIM A-KASSE

**TRE UGERS KARANTÆNE
TRUER, HVIS DU SOM LEDIG
MED LEDIGHEDSGRAD PÅ MIN.
50 PCT. IKKE SØGER ET ENESTE
JOB I EN MÅNED.**

En ny lovpakke for dagpengeområdet er på vej i Folketinget her ved redaktionens slutning. Den indeholder bl.a. en ny sanktion for ledige og træder i kraft 1. april. Har du en ledighedsgrad på mindst 50 pct. i en kalendermåned, og har du ikke søgt

et eneste job i den pågældende måned, risikerer du at få 3 ugers karantæne.

De nye regler ændrer ikke på, at du fortsat risikerer helt at miste dagpengeretten, hvis du ikke søger tilstrækkeligt mange job. Du skal være aktivt jobsøgende, og de sendte ansøgninger skal registreres i din joblog i A-kassen.

Reglerne er som nævnt bestemt ved lov, og alle A-kasser opererer efter samme lov og regelsæt.

Er du ledig, og usikker på, hvad de nye regler betyder for dig, så kontakt din A-kasse og få det uddybet.



BARSEL? RING ELLER SKRIV HVIS DU HAR SPØRGSMÅL

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT METAL MARITIME

VI FÅR MANGE SPØRGSMÅL
OMKRING BARSEL I ØJEBLIKKET.
I FAGLIG AFDELING VEJLEDER
VI GERNE, HVIS DU VIL VÆRE
HELT SIKKER PÅ, HVORDAN
REGLERNE ER I NETOP DIN
SITUATION.

Eksempler på ofte stillede spørgsmål kan være:

- Hvor lang tid kan jeg modtage hyre fra rederiet under barsel?
- Er det min sædvanlige hyre, som rederiet udbetaler under min barsel?
- Hvor mange ugers forældreorlov har jeg med hyre?
- Hvor lang er fædreorloven og hvornår skal den placeres?

Svarene afhænger af, hvilken overenskomst, som du er ansat på. Det er vigtigt, at du er opmærksom på dine rettigheder i forbindelse med graviditets-, barsels-, fædre- og forældreorlov. Vi er som følge af medlemshenvendelser løbende i dialog med rederierne for at sikre den korrekte hyresatsudbetaling under orloven.

Kontakt os

og få vejledning i, hvad du er berettiget til i henhold til din overenskomst.

Maritim akademiuddannelse i ledelse

Læs mere på SIMAC.DK/TRAINING

SIMAC
TRAINING

BEFAREN SKIBSASSISTENT

Tag det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motorpasser og ROC som en del af forløbet.



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

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

Følg os
på Facebook



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet



Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

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

HF
-SØFART

Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

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

Er du klar til forårets fridage og små ferier?

– Få PlusKort rabat på alt fra cykler til hotelophold

PlusBil.

Trænger bilen til nye dæk, olieskift eller andet? Så kør forbi et af de mange dæk- og autoværksteder, der ligger i hele landet.

10 %



PlusFerie.

Nyd foråret og fridagene med familie og venner i skønne ferieboliger på hele Danmarks Solskinsø, Bornholm.

10 %



PlusCykel.

Hos Jupiter Cykler finder du elcykler, citybikes og meget andet. Få rabat på både cykler og udstyr i deres butikker og på webshoppen.

9-15 %



PlusBriller.

Benyt alle Synoptiks gode tilbud, og få 5 % PlusKort rabat oveni. På ikke nedsatte varer får du 20 % på normalprisen.

5-20 %



PlusHotel.

Besøg Danmarks største hotelkæde med hyggelige kroer og skønne hoteller i hele landet.

9 %



PlusFritid.

I Friluftsland finder du et kæmpe udvalg af beklædning og udstyr til friluftslivet fra nogle af verdens førende outdoorbrands.

9 %



Det tages forbehold for trykfejl og ændrede rabattalere. Læs vilkår og betingelser for rabattalere på pluskort.dk



PlusKort.

Medlemmer af alle medlemsorganisationer i CO-Søfart kan gøre brug af PlusKort og de mange rabatter.



Scan QR-koden og få dit PlusKort på mobilen med det samme.



MEDSEJLADSER, SKIBS- OG SKOLEBESØG ER I GANG

“REJSEHOLDET” HOS METAL MARITIME OG CO-SØFART HAR ALLEREDE AFVIKLET DE FØRSTE SKIBS- OG SKOLEBESØG HER I DET NYE ÅR. PLANEN FOR FØRSTE HALVÅR ER I SKRIVENDE STUND UNDER UDVIDELSE.

BESØG og oplæg om fagforeningens arbejde er allerede afviklet på Marstal Navigationsskole, MARTEC Skagen og på SIMAC. Først i maj venter der besøg på Svendborg Søfartsskole.

Offshore-ansatte kan her sidst i marts møde rejsesekretær Barno Jensen i Esbjerg Lufthavn, hvor han i hele uge 12 træffes i afgangshallen.

Medsejladser og skibsbesøg er videre planlagt og aftalt med rederierne DFDS og Fjord Line og afvikles her i marts, april, maj og juni.

Der er flere aftaler med f.eks. Bornholmslinjen og Royal Arctic Line på vej, ligesom der pt. arbejdes på skibsbesøg i forbindelse med skibes dokophold på Fayard/Lindø.

GLADE FOR GENSYN OM BORD

“Rejseholdet” omfatter pt. foruden rejsesekretær Barno Jensen også de faglige konsulenter Caspar Mose og Per Gravgaard.

I forbindelse med besøg på Bornholmslinjens færger, sigtes der mod at faglig konsulent Kirsten Østergaard deltager.

Gennem to år har rejseaktiviteterne været begrænsede af Corona-nedlukning eller restriktioner. En beskåret udgave af medsejladserne blev afviklet i efteråret, hvor “rejseholdet” på sin færd i medlemmernes virkelighed blev bekræftet i, at besøgene og medsejladserne var både savnede og værdsat.

Der arbejdes pt. også på planlægning af besøg og medsejladser på færgeoverfarterne i regi af FOA Søfart.

SEND GERNE FORSLAG

En samlet og altid opdateret plan over “rejseholdets” aktiviteter ligger på hjemmesiden på co-sea.dk

Rejsesekretær Barno Jensen modtager gerne forslag til medsejladser/skibsbesøg. Send ham en mail med forslag på adressen baje@danskmetal.dk



Forsikring

Den bedste forsikringspakke til den bedste pris

Indbo-, Hus-, Bil- og Ulykkesforsikring



DEC. 2021



tjm-forsikring.dk/bedstitest-forsikringspakke

Til dig, der er medlem af CO Søfart



Sammenhold betaler sig

AF HANNE HANSEN

FRA BONDEKNOLD TIL KAPTAJN I DFDS

FØDT OG OPVOKSET PÅ EN GÅRD ANEDE NIELS VESTERGAARD MEGET LIDT OM DET AT SEJLE, DA HAN SØGTE OM OPTAGELSE PÅ KOGTVED SØFARTSSKOLE.

HVAD Niels Vestergaard som teenager midt i 70'erne ikke vidste om at sejle, ved han i dag en hel del om. Efter 46 år i DFDS, de sidste 25 som kaptajn, er han nu gået på frivillig pension. Ordet "bondeknold" i overskriften er ikke journalistens påhit. Det er Niels Vestergaards eget ordvalg. Fødehjemmet med 70 hektar overtog han efter sine forældre og drev herefter sammen med hustruen gården med planteavl. Hjemmeperioder blev således tilbragt på traktor og mejetærsker med en madpakke i førerhuset og en svensknøgle i baglommen. Gården er nu solgt og parret nyder sit otium på en bakke syd for Hirtshals. Her holder Niels Vestergaard øje med skibstrafikken og er især på mærkerne, når et DFDS-skib passerer forbi. Af og til er han også forbi MARTEC i Skagen som censor på navigatøruddannelserne, og han erkender, at han er imponeret over såvel uddannelsernes niveau som de projekter, som de studerende formår at præstere som eksamensafslutning



1975



Efter afslutning af 10. kl. søgte Niels Vestergaard optagelse på Kogtved Søfartsskole. Billedet er fra den første søfartsbog, der er udstedt 17. juni på Forhyringskontoret i Aalborg, en måned før søfartsskoleopholdet.

EN SEJLTUR TIL NORGE FORMEDE FREMTIDEN

Og hvad fik så en "bondeknold" med rødder dybt i den vendsysselske muld til at gå ad søvejen? Jo, det var en ganske bestemt sejltur med DFDS' Oslo-båd, 'Prinsesse Margrethe'. Som barn led Niels Vestergaard af voldsom astma. Længerevarende sygehusophold kurerede ikke lidelsen. Som

12-årig fik han i et Røde Kors-projekt tilbudt et fire måneders behandlingsophold i Norge. Sammen med en flok danske børn og unge med samme lidelse gik rejsen fra København til Oslo med DFDS kvit og frit, idet DFDS bidrog til Røde Kors-projektet med gratis transport.

"Jeg havde jo aldrig i mit liv oplevet så stort og flot et skib. Jeg tænkte, at det måtte være fantastisk at kunne sejle sådan ét," fortæller Niels Vestergaard og tilføjer: "Ja og så var jeg imponeret af, at rederiet tilbød rejsen helt gratis. Det måtte være et godt sted at være, tænkte jeg."

10 år senere stod Niels Vestergaard som 1. styrmand på samme skib. Men det vender vi tilbage til.

Opholdet og behandlingen i Norge fik hans astma til at forsvinde - for altid. Og da han igen var tilbage i hjemmet og i skolen, var han ydermere overbevist om, at han skulle være styrmand. Her var første skridt at komme på søfartsskole.

På ansøgningsformularen til Kogtved Søfartsskole skulle der krydses af ud for det rederi, som han søgte elevplads hos. "Der var jo ikke den mindste tvivl. Krydset blev sat ud for



Styrmandsaspiranten Niels Vestergaard i brovingen på sin første udmønstring på DFDS' skoleskib 'Ontario' i 1976.

DFDS," smiler han. Torsdag 17. juli i 1975 mønstrede han i Kogtved. Det var - med hans egne ord - en helt ny verden, der åbnede sig. De grundlæggende færdigheder som sømand blev tillært, og som alle øvrige sø-

mænd in spe på skolen, så han frem til den første udmønstring som styrmandsaspirant. I DFDS kom alle styrmandsaspiranter på et af rederiets to skoleskibe på første udmønstring. Søsterskibene 'Labrador' og 'Ontario',



DFDS' sociale engagement var direkte årsag til, at Niels Vestergaard stiftede bekendtskab med rederiet som 12-årig. Og det var årsag til, at han blev styrmandsaspirant i rederiet. Gennem alle sine 46 år i DFDS - heraf 25 som kaptajn, har han følt sig på den rette hylde - og ofte også stolt af, hvad rederi og besætninger kan præstere, når der løftes i flok.

FOTO: DFDS

der begge sejlede i samme fart mellem Sydamerika og Danmark varetog skoleskibsopgaven. En meget spændt Niels Vestergaard påmønstrede 12. januar 1976 i København. Nok var søfartsskolen en del af det forberedende, men der var et stykke vej fra de snorlige rækker, khaki-uniformerne og nummeropråb på skolen til sejlads på et stykgodsskib i oversøisk fart.

"Første gang jeg kom ned i lasten og skulle feje lastrum tænkte jeg godt nok, hva' f... er det her for noget," ler Niels Vestergaard.

10 måneder og 28 dage varede den første udmønstring. "Den tid gik hurtigt. Der skete hele tiden noget om bord. Når vi lå i København i op til to uger kunne man få fri til at tage hjem på besøg," fortæller han. Og selv om alt om bord den første tid var fremmed, så tvivlede han aldrig et øjeblik på, at han var på den for ham rette vej.

21 ÅR OG 2. STYRMAND

Den nødvendige sejltid for at kunne komme på navigationsskole blev samlet på i alt fem skibe. I fritiden om bord blev brevkurset fra Handelsflådens Kursuscenter fulgt, så han kunne springe det første halve år over på

navigationsskolen. I ferien mellem styrmands- og skibsførerdelen, i juni og juli 1979, havde han sin første udmønstring som styrmand på 'Dana Regina' på ruten mellem Esbjerg og Harwich. Feriejobbet bekræftede ham i, at valget af uddannelse var det rigtige.

"Der stod jeg, 21 år og 2. styrmand," kommenterer han og fortsætter: "Jeg følte mig hjemme til søs og i miljøet. Både den gang og nu syntes jeg, at jeg fik en god uddannelse med kun en 10. kl. som baggrund".

FØRSTE CIRKEL BLEV SLUTTET

Frugtfergen 'Dana Hafnia' blev hans første skib efter afslutning af skibsførereksamen på Svendborg Navigationsskole i 1980. Skibet sejlede i trampfart, så der var altid stor afveksling i både last samt laste- og lossehavne.

Flere ture gik til det daværende DDR. Han var på 'Dana Hafnia' i flere omgange med en enkelt afstikker til skibet 'Stafford' frem til oktober 1981, hvor han blev forfremmet til 1. styrmand og påmønstrede 'Prinsesse Margrethe' på Oslo-ruten. Passagerskibet var det selv samme, som ti år tidligere havde fragtet ham til Norge som astma-pa-

tient. Den spirende drøm den gang om at sejle sådan et skib var blevet til virkelighed. "Jeg var da både glad og stolt," smiler han.

1. STYRMAND OG FUNGERENDE OVERSTYRMAND

Efter næsten halvandet år på 'Prinsesse Margrethe' og Oslo-ruten vendte han igen tilbage til frugtfergerne, først 'Dana Hafnia' igen og senere 'Dana Futura' - her i en periode i 1987-88 som fungerende overstyrmand for en deligt at blive udnævnt overstyrmand i 1992 og påmønstring på 'Dana Anglia' i Esbjerg. På intet tidspunkt i forløbet overvejede han at prøve tilværelsen af i andre rederier.

"Jeg var rigtig glad for at være i DFDS. Der var frihed under ansvar, og en god ånd i både rederiet og om bord i skibene. Der var selvfølgelig altid forskel på besætningerne, alt efter hvordan det nu lige faldt sammen det hele, men i det store og hele, så var der en gennemgående stemning af, at vi alle var en del af det samme," fortæller han.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

NIELS VESTERGAARD

FØDT 1958

1975

Afsluttede 10. kl.

1975

Kogtved Søfartsskole

1976 - 1980

Styrmandsaspirant
DFDS

1979

Feriejob - 2. styrmand
DFDS

1980

Skibsførereksamen
Svendborg
Navigationsskole

1980 - 1981

2. styrmand, DFDS

1981 - 1991

1. styrmand, DFDS

1992 - 1996

Overstyrmand, DFDS

1996 - 2021

Kaptajn, DFDS - de første fire år som afløser og derefter udnævnt i 2000

HVAD MED DIN SØFARTSBOG?

Har du mod på at deltage i artikelserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig.

Kontakt redaktionen på mail
cosea@co-sea.dk

AF HANNE HANSEN

DER ER PLADS TIL FLERE HOS SENIOR SAILORS

PENSIONIST OG EFTERLØNSKLUBBEN "SENIOR SAILORS" ER EFTER VEDTÆGTSÆNDRINGER FOR ALLE I HELE LANDET MED SØFARTSBOG OG BAGGRUND SOM SEJLENDE I HANDELSFLÅDEN.

KLUBBEN blev for 10 år siden etableret i Svendborg som et tilbud til seniorer fra Sømandenes Forbund. Siden har klubben udvidet sin geografiske dækning ligesom medlemskredsen også blev udvidet til først seniorer fra Søfyrbødernes Forbund til nu - alle med baggrund i handelsflåden.

Det sociale samvær, oplevelser på ture og arrangementer i form af foredrag er blandt aktiviteterne. Bestyrelsens hensigt er at



arrangere én større tur om året og minimum én mindre lokal tur. Tidligere har klubben f.eks. haft ture til Christiansborg, Fregatten Jylland, Langelandsfortet, Skarø samt sejlture på Kielerkanalen og med 'Lilla Dan' mv. I dag tæller klubben 42 medlemmer, og formand for klubben, Ole H. Pedersen i Korsør, hører gerne fra nye, der kunne have lyst til at være med i klubben. Kontingentet er 200 kr. pr. år.

↓ FORTSAT FRA SIDE 29

1995



Den gamle søfartsbog blev fyldt til sidste side, og en ny blev taget i brug i oktober 1995 med et nyt portrætbillede. Første skib i den nye søfartsbog skulle vise sig også at blive noget særligt for Niels Vestergaard. Passagerskibet 'Princess of Scandinavia' sejlede på det tidspunkt på ruten Gøteborg - Harwich - København, og han påmønstrede som overstyrmand i Gøteborg.

NORDSØENS ROLLS ROYCE

Efter et år på skibet, blev han afløserkaptajn. Det var i december 1996. "Princess of Scandinavia" var Nordsøens Rolls Royce," erklærer Niels

Vestergaard og fortsætter: "Det var et flot skib, men det var først og fremmest sødygtigt. Det var velbygget og med en fantastisk besætning om bord."

Efter sin endelige udnævnelse som kaptajn, var han på "Rolls Roycen" i flere omgange.

"Der var et enestående sammenhold og et socialt fællesskab. Vi kunne lave sjov, vi havde aprilsnar og mange ting - og alle vidste, hvor grænsen var imellem det hyggelige og det alvorlige. Var vi forsinkede ved en ankomst, så gav hver og én den en skalle for at nå det, man skulle," fortæller han.

Niels Vestergaard følte sig godt klædt på, da han skulle i gang med at løfte kaptajnsrollen. Gennem årene havde han mødt mange, der for ham var gode rollemodeller som kaptajner.

"Men det er jo først, når man står i det, at man rigtig skal til at lære det. Det er sådan en form for learning-by-doing," siger han.

Den praktiske del med manøvrering og broledelse gav et gedigent kursus i simulator en god baggrund for. Udfordringen var selve ledelsesopgaven.



Nordsøens Rolls Royce kalder Niels Vestergaard skibet over dem alle: 'Princess of Scandinavia'.

"I dag indgår det jo som en del af uddannelsen. Den gang måtte man selv finde sin vej. Jeg har altid haft den tilgang, at når mennesker er trygge, oplever gode sociale relationer og mødes med tillid, så øges engagementet. Der er f.eks. intet bedre end at opleve et besætningsmedlem vokse med opgaven," bemærker han.

RUTELUKNING EN TUNG LEDELSESOPGAVE

Ruten lukkede i 2006 og 'Princess of Scandinavia' blev solgt. DFDS opgav at gøre ruten rentabel. Året før havde Niels Vestergaard været med til at lukke ruten Cuxhaven - Harwich på samme baggrund. Konkurrencen fra billig

flytrafik var svær at hamle op med. Ifølge Niels Vestergaard, så kræver opgaven som kaptajn ved rutelukning en hel del ekstra, når bekymring og usikkerhed om job-fremtid rammer besætningen sammen med tristheden over at skulle tage afsked med gode kolleger.

Fire ruter i alt har han som kaptajn været med til at lukke i DFDS. Den seneste var Esbjerg - Harwich i 2014. Hver gang er det en tung opgave at løfte.

De seneste fem år i DFDS sejlede Niels Vestergaard i fragtbådene og afmønstrede for sidste gang 'Petunia Seaways' først i december sidste år.

Sejlads og frokost på 'Lilla Dan' var i 2020 et af Senior Sailors arrangementer. Her er gruppen forevigeget agter. Sidste år var klubben bl.a. på sejlads med hjuldamperen 'Freya' på Kielerkanalen.

FOTO: SENIOR SAILORS

Mens priserne for udflugter og ture fastsættes fra arrangement til arrangement, så er klubbens foredrag altid gratis for medlemmerne at deltage i, fortæller formand Ole H. Pedersen, der gerne ser, at klubben får flere medlemmer. Det er håbet, at de ændrede vedtægter, hvor kravet om tilhørsforhold til en bestemt fagforening nu er fjernet, vil betyde medlemsfremgang.

Ydermere fortæller Ole H. Pedersen, at klubben håber at vedtægtsændringerne vil øge muligheden for økonomisk støtte fra f.eks. fonde, der ved støtte helst ser, at klubben omfatter alle søfarende og ikke kun bestemte grupper.

Interesserede, der ønsker medlemskab af Senior Sailors eller vil høre mere om aktiviteterne kan kontakte klubbens formand, Ole H. Pedersen på e-mail elmono@sol.dk eller på telefon 28 52 73 91.



VI MINDES

Jürgen Mathias Detlefsen

f. 15. februar 1938 - er afgået ved døden 9. juni 2021

Folmer Poulsen

f. 18. januar 1949 - er afgået ved døden 12. november 2021

Ole Steen Hansen

f. 6. november 1939 - er afgået ved døden 13. november 2021

Bent Hentz Jensen

f. 27. april 1936 - er afgået ved døden 2. december 2021

Torbjørn Gerhard Fitje

f. 1. august 1933 - er afgået ved døden 11. december 2021

Erik Jensen

f. 7. oktober 1965 - er afgået ved døden 13. december 2021

Ulla Møllegaard

f. 6. oktober 1951 - er afgået ved døden 25. december 2021

Per Larsen

f. 14. september 1948 - er afgået ved døden 28. december 2021

Liv Teigland

f. 3. maj 1947 - er afgået ved døden 5. januar 2022

Jørgen Christiansen

f. 24. august 1935 - er afgået ved døden 15. januar 2022

Knud Aggerhold Nielsen

f. 14. juli 1939 - er afgået ved døden 6. februar 2022

Jens Jørgen Poulsen

f. 22. januar 1957 - er afgået ved døden 18. februar 2022

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



AL HENVENDELSE TIL: CO-SØFART · MOLESTIEN 7 · 2450 KØBENHAVN SV



BILLEDER I TUSINDVIS

FOTO: SKRAAFOTO.KORTFORSYNINGEN.DK

Et udsnit af Fredericia Havn fra de nye skråfoto. Billedet her er fra 29. maj sidste år.

DET KAN DÅRLIGT BESKRIVES MED ORD - DET SKAL SES. NYE SKRÅFOTOS FRA HELE LANDET ER LIGE GÅET I LUFTEN. VIL MAN I STEDET SE, HVORDAN DET SAMME STED SÅ UD EN GANG, SÅ TAG PÅ LUFTTUR PÅ SITET "DANMARK SET FRA LUFTEN", SOM DET KONGELIGE BIBLIOTEK STÅR BAG.



FOTO: KB.DK/DANMARKSETFRA LUFTEN

Sådan så samme område ud 14. maj 1935 ved indvielsen af den første Lillebæltsbro. DSB's færge 'Marie', bygget i 1890, var måneden før vendt tilbage til ruten Fredericia-Strib, da færgeren 'Dagmar' fik totalt maskinhavari. Fredericia Station øverst i billedet blev indviet samme dag som broåbningen.

HVER en afkrog af det ganske land er blevet fotograferet fra flere vinkler af Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Ikke nok med det. Hele herligheden af de såkaldte skråfoto ligger også frit tilgængelig på styrelsens service på internet-adressen: skraafoto.kortforsyningen.dk

Det er to år siden styrelsen sidst opdaterede servicen med friske billeder. Denne gang er de endnu skarpere og i endnu større opløsning. Søgning i billederne kan dog kun foregå ved at indtaste præcis adresse

for lokationen i søgefeltet. Billederne fra havne og fjorde rummer fine indblik i de maritime aktiviteter på den givne dag.

3 MIO. GAMLE LUFTBILLEDER

Gamle luftbilleder har man siden 2012 kunnet finde på Det Kongelige Biblioteks site "Danmark set fra luften," der løbende blev udbygget, indtil fondsmidlerne sidste år slap op. I alt ligger der nu 3 mio. luftbilleder af Danmark. De ældste er fra 1890. De

nyeste er fra 2010. Søgningen foregår på et kort, hvor der kan zoomes helt ind på den enkelte adresse.

Grønne pile angiver, at her ligger et billede. Og billederne i kortudsnittet kan forstørres til hele skærmen. Også her er værftsbyer, havne og fjorde med færge- og skibstrafik at finde blandt guldgrubene. De gamle billeder ligger på internetadressen: kb.dk/danmarksetfraeluften