



*"Grøn omstilling":*

## HOVMESTRE FRA RAL PÅ LYNKURSUS

SIDE 20-21



FAGBLAD FOR  
CENTRALORGANISATIONEN SØFART  
OG METAL MARITIME

**LANDLOVSSAG  
FRA MAERSK I  
ARBEJDSRETEN**

SIDE 4

**MEDLEM PÅ DIS  
FIK NEJ TIL  
SENIORPRÆMIE**

SIDE 12

**HØJT HUMØR PÅ  
ROSKILDE FJORD**

SIDE 32

## LEDER

AF OLE PHILIPSEN,  
FORMAND METAL MARITIME  
& CO-SØFART

# GOD SOMMER - VI TRÆNGER TIL DET

**S**IDEN marts 2020 har man flere gange tvivlet på, om verden igen skulle blive normal, så vi igen kunne nyde en helt almindelig sommer med at rejse ud i den store verden på ferie med familie eller venner. Ja, bare en helt almindelig sommer med festivaler, sportsarrangementer og impulsivt rejseri på små ture hid og did.

De seneste to år har været begivenhedsrige for alle. Vi har skullet forholde os til forlængede udmønstringsperioder og manglende besætningsskift i det meste af verden. Samtidig har vi skullet finde løsninger på mange andre problemstillinger, hvor der ikke har været erfaringer fra tidligere at trække på.

### VÆRDIEN AF GODT SAMARBEJDE

Mange nye stier er blevet betrådt og alternative løsninger på nye problemer skulle opfindes i en håndevending.

Ikke alt har vist sig at være lige godt. Det er ikke alle løsninger, der har virket efter hensigten. Nogle har udløst utilfredshed hos medlemmerne. Det er beklageligt og det har bestemt ikke været hensigten.

Vi har også oplevet en ny forståelse af værdien af at samarbejde i gode tider, giver dobbelt igen i dårlige.

Metal Maritime og Maskinmestrenes Forening har altid haft et godt samarbejde. Det viste sin værdi under Corona-tiden og de gennemførte overenskomstforhandlinger.

Under Corona-forløbet forhandlede vi alle løsninger sammen, og vi stod efterfølgende også sammen om resultaterne. Uden sammenhold gennem overenskomstforhandlingerne var vi næppe endt med det gode resultat, der trods alt kom ud af det alt for lange forløb. Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet fremover.

### VI LÆRTE SAMMENHOLD

Danskerne lærte også sammenhold i en ny grad under de lange og triste nedlukningsdage i 2020 og 2021. Hvem skulle tro, at man kunne komme til at savne så meget at gå på arbejde, i skole eller på restaurant. Den stemning af sammenhold må meget gerne holde rigtig længe.

Vi lærte også, hvor privilegeret vi er ved at bo i et land som Danmark, hvor der er økonomi og sammenhold til, at der kan indføres lønkompressionspakker, støtte til virksomheder, gratis test og vaccination for at hjælpe alle danskere igennem den usikre og triste tid.

**”Nu er vi igennem tunnelen og solen skinner. Vi kan nyde en sommer uden væsentlige rejserestriktioner, gå til sportsstævner, på bar og restauranter og møde andre mennesker.**

Det er det gode budskab. Vi kom igennem det som et helt samfund.

### NYE UDFORDRINGER TRUER - SÅ NYD SOMMEREN

Nye udfordringer lurker allerede. Nye Corona-varianter slår til andre steder i verden. Inflationen stiger og reallønnen udhules. I Ukraine kæmper befolkningen med en krig, og vi er alle påvirket af krigshandlinger enten direkte eller indirekte.

Man kan med god grund spørge, om tiderne på et tidspunkt bliver normale igen - hvis de nogensinde har været det.

Hvis det er rigtigt, at mørke skyer trækker sammen over os - ja, så er det om muligt endnu vigtigere, at vi får nydt sommeren. At vi får gjort lige det, vi har mest lyst til eller har savnet. Om det så er at rejse, kramme venner og familie eller hvem som helst for den sags skyld, tage på festival eller bare dase i hængekøjen. Så er det bare at komme i gang.

Alle medlemmer ønskes en fantastisk sommer med mange sjove og gode oplevelser.

**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

**Redaktion**  
Christian H. Petersen, faglig leder  
Kirsten Østergaard, faglig konsulent  
Caspar Mose, faglig konsulent  
Corlis Hansen, faglig konsulent  
Per Gravgaard Hansen, faglig konsulent  
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

**Redigering og layout**  
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

**Tryk**  
Specialtrykkeriet Arco

**Oplag**  
3.150  
ISSN 2245-7968 trykt udgave  
ISSN 2245-7976 online udgave

**Deadline**  
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest fredag 19. august eller efter aftale.

**Materiale**  
til Fagbladet CO-Søfart sendes til  
Hanne Hansen, haha@danskmetal.dk

**Næste nummer**  
udkommer fredag 16. september og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden  
www.co-sea.dk

**Forsidebillede**  
Hovmestrene Christian Martin Lassen  
og Jan Nygren, Royal Arctic Line

## INDHOLD

|                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ULOVLT</b> LANDGANGSFORBUD .....                             | <b>4</b>  |
| <b>FORVIRRING</b> OM REFUSION AF<br>SYGEDAGPENGE .....          | <b>5</b>  |
| <b>NYT</b> FRA FAGLIG AFDELING .....                            | <b>6</b>  |
| <b>UFORSTÅELIGE</b> LØNSEDLER I MAERSK ..                       | <b>8</b>  |
| <b>SCANDLINES</b> EFTERBETALER<br>FRATRÆDELSESGODTGØRELSE ..... | <b>8</b>  |
| <b>A-KASSE INFO</b> TIL NYUDDANNEDE ...                         | <b>9</b>  |
| <b>OPSIGELSER</b> I DANSK REDERI .....                          | <b>10</b> |
| <b>UENIGHED</b> OM BAGAGEHÅNTERING .....                        | <b>11</b> |
| <b>MEDLEM NÆGTET</b> SENIORPRÆMIE ...                           | <b>12</b> |
| <b>UDBYTTERIGT</b> BESØG FRA RAL .....                          | <b>15</b> |
| <b>FAKTA OM</b><br>CO-SØFART OG METAL MARITIME .....            | <b>16</b> |
| <b>DEN DANSKE MODEL</b> I USA .....                             | <b>18</b> |
| <b>HOVMESTRE</b> PÅ LYNKURSUS .....                             | <b>20</b> |
| <b>VIS</b> MIG DIN SØFARTSBOG .....                             | <b>26</b> |
| <b>LYNVISIT</b> PÅ NYBYGNING .....                              | <b>28</b> |
| <b>NEKROLOG:</b> NIELS-JØRGEN HILSTRØM                          | <b>30</b> |
| <b>MINDEORD</b> OM BENT MOOS .....                              | <b>30</b> |
| <b>ARRANGEMENT</b> I KLUB 8 .....                               | <b>31</b> |
| <b>VI MINDES</b> .....                                          | <b>31</b> |



### Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

*Landgangsforbud:*

## BRUD PÅ OVERENSKOMST

Side

**4**

## UDFLUGT MED HØJT HUMØR

Side

**32**

### KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

### TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

AF HANNE HANSEN

MAERSK OPHÆVEDE  
LANDGANGSFORBUDDET  
EFTER METAL MARITIME TOG  
DET FAGRETSLIGE FØRSTE  
SKRIDT MED KRAV OM  
FÆLLESMØDE. SAGEN OM  
OVERENSKOMSTBRUD ER NU  
PÅ VEJ I ARBEJDSRETEN.



FOTO: SHUTTERSTOCK

## Landgangsforbud i Maersk:

# ULOVLIGT OG BRUD PÅ OVERENSKOMST

**SØFARTSSTYRELSEN** har givet Metal Maritime medhold i, at Maersk brød Sømandsloven ved at indføre og fastholde et generelt landgangsforbud.

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).

Skibsføreren kan ifølge loven i ganske særlige tilfælde og efter en konkret vurdering i hver havn anmode den søfarende om at blive ombord.

Loven giver ingen mulighed for, at et rederi kan udstede generelt forbud mod landlov. Beslutningen er skibsførerens - og det kun efter en konkret vurdering.

Afgørelsen fra Søfartsstyrelsen var halvanden måned undervejs, og i mellemtiden havde Metal Maritime begæret fællesmøde med Danske Rederier, idet rederiets begrænsninger af landlov foruden at være i strid med Sømandsloven og MLC også var brud på hovedoverenskomsterne for såvel navigatører som cateringofficerer. Her er overholdelse af netop paragrafferne i Sømandsloven indskrevet i overenskomstteksterne.

En fællesmødebegæring er første trin i det fagretslige system forud for møde i Arbejdsretten. Begæringen blev fremsat 8. marts.

Tre dage senere, 11. marts, meddelte Maersk at alle Covid-restriktioner - og dermed det ulovlige landgangsforbud - var ophævet i rederiet. Metal Maritime fastholdt dog sin begæring om fællesmøde, idet Maersks forbud frem til ophævelsen var overenskomstbrud.

### ARGUMENT FORSTÆRKET

Fællesmødet endte resultatløst, idet parterne stod stejlt hvert på sit. Derefter igangsatte Metal Maritime forberedelse af sagen for indbringelse i Arbejdsretten. Det var 16. marts.

Søfartsstyrelsens afgørelse om lovbruddet kom knap to uger senere.

Søfartsstyrelsen afstår i sin skrivelse fra at give Maersk et påbud, idet styrelsen konstaterer, at rederiet på det tidspunkt, sidst i marts, havde ophævet landgangsforbuddet.

“Det havde været ønskeligt, om Søfartsstyrelsen var skredet til handling med det samme, da vi anmeldte sagen midt i februar. Til gengæld er Søfartsstyrelsen ganske klar i sin skrivelse til rederiet. Landgangsforbuddet var i strid med Sømandsloven. Det underbygger naturligvis vores argumenter, når nu sagen går i Arbejdsretten,” siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime.

### AFVIGELSER SKAL AFTALES

Gennem hele sagsforløbet har Metal Maritime udtrykt forståelse for, at der under Corona-pandemien har været behov for ekstraordinære tiltag for at sikre besætninger imod smitte. Metal Maritime har således som overenskomstpart indgået særaftaler med flere rederier, der har haft behov for at reducere mulighed for landgang af hensyn til smitterisikoen.

Søfartsstyrelsen bekræfter i skrivelsen til Maersk, at sådanne aftaler er løsningen, når et rederi har behov for at afvige fra søfarendes basale rettighedskrav formuleret i loven. Søfartsstyrelsen skriver bl.a.:

”....skulle der opstå omstændigheder, som under det hidtidige Covid-19 forløb, som kalder på lignende beslutninger for at sikre besætningers og skibes sikkerhed, kan dette drøftes mellem parterne og myndighederne således, at de søfarende ved disses repræsentant er part i sagen, så det sikres, at der værnes om de søfarendes rettigheder.”

Metal Maritime har nu overdraget arbejdsretssagen til FH efter juridisk forberedelse ved ekstern advokat. Det er FH, der forestår det videre forløb med at indbringe sagen om overenskomstbruddet i Arbejdsretten.

# FORVIRRING I FJORD LINE OM SYGEDAGPENGEREFEUSION

AF EMILIE MUNCH OHLESEN, JURIDISK KONSULENT

SYGEMELDTE MED CORONA I FJORD LINE BLEV TRUKKET I FRIDØGN, MENS REDERIET FIK REFUSION FOR FRAVÆRET. REDERIET MEDGIK EFTER NOGEN DISKUSSION, AT DET VAR EN FEJL.

**F**LERE medlemmer gjorde os opmærksom på, at Fjord Line ved de ansattes sygefravær på grund af sygdom med corona, bad de ansatte om dokumentation for smitte med Covid-19 for, at Fjord Line kunne få sygedagpengerefeusion for de pågældende dage. Samtidig trak de fridøgn fra de ansatte i sygeperioden.

En midlertidig bestemmelse i sygedagpengeloven medførte, at arbejdsgiver kunne få sygedagpengerefeusion allerede fra 1. sygedag, hvis den ansatte var syg med corona.

Metal Maritime tog straks kontakt til Fjord Line for at få en forklaring.

Fjord Line forklarede, at de betragte-

de sygefravær som følge af smitte med Covid-19 som andet sygefravær i henhold til overenskomsten, hvorfor de mente, at de godt kunne trække de ansatte i fridøgn, og at sygedagpengerefeusionen, de modtog i den forbindelse, jo skulle komme rederiet til gode.

## TRUKNE FRIDØGN TILBAGEFØRT

Metal Maritime gjorde det klart for Fjord Line, at de ikke både kunne modtage sygedagpengerefeusion, der skulle dække Fjord Lines løntab for de ansatte samtidig med, at de trak de ansatte en dagløn i form af fridøgn. Fjord Line ville dermed opnå øko-

nomisk vinding og vores medlemmer ville påføres et økonomisk tab. Metal Maritime påpegede yderligere overfor Fjord Line, at de ved at modtage sygedagpengerefeusion og samtidig trak de ansatte i fridøgn, uretrettigt ville opnå en økonomisk gevinst og at det kunne være strafbart.

Fjord Line vendte efter nogen diskussion tilbage, beklagede deres fejl og tilbageførte de fridøgn, der var trukket hos den enkelte, hvor Fjord Line havde modtaget sygedagpengerefeusion ved smitte med Covid-19.



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



*Siden sidst:*

# NYT FRA FAGLIG AFDELING

En del af ETF Kongressens møder og events i Budapest blev afholdt på flodbåde på Donau. Faglig leder Christian H. Petersen var sidst i maj på vej ud af døren til kongressen for at drøfte arbejdsforhold i den internationale skibsfart, da nedenstående artikel blev skrevet. Foto: ETF



FAGLIG AFDELING  
BERETTER OM ET TRAVLT  
FORÅR MED STIGENDE  
ANTAL MEDLEMSSAGER,  
MEDLEMSTILGANG OG  
SÅ ER BÅDE KURSUS- OG  
REJSEAKTIVITETER GENOPTAGET  
EFTER ALT FOR LANG COVID-19  
PAUSE.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN  
FAGLIG LEDER

**F**ORÅRET har budt på en række spændende og meget forskellige arbejdsopgaver i faglig afdeling – samt naturligvis mange af de mere klassiske opgaver. Set fra min stol har der været en del udfordringer, men som altid er medarbejderne i Metal Maritime gået både dygtigt og ihærdigt til opgaverne.

Perioden har først og fremmest været kendetegnet ved, at verden som helhed, men også rederierhvervet i særdeleshed, har skullet finde sig selv igen efter ophævelsen af de forskellige Covid-19-relaterede restriktioner og øvrige forhindringer, som pandemien har udsat rederierne og de ansatte for.

Selvom mange rederier er kommet ud med flotte resultater trods Covid-19, har det for mange været en svær periode, og ikke mindst en periode, der har stillet store krav til de søfarende og ansatte i offshore-sektoren.

## MANGEL PÅ MEDARBEJDERE

Heldigvis har mange bevaret deres jobs, men til gengæld er det store problem lige nu, at arbejdsgiverne har meget svært ved at skaffe kvalificeret arbejdskraft. Vi mærker det her i afdelingen, hvor Susanne Holmblad i vores a-kasse melder om ganske få ledige – særligt inden for den faglærte del af vores medlemsgruppe. Det er dejligt, at de fleste er i arbejde, men for samfundet som helhed, er det et problem, at der er så stor mangel på arbejdskraft.

Samtidigt buldrer inflationen derudaf, hvilket vi alle mærker i det daglige, når regningerne og dagligvarerne skal betales. Der er nok ingen tvivl om, at disse to faktorer kommer til at spille en væsentlig rolle, når vi næste år skal til forhandlingsbordene for at forny vores mange overenskomster for søfarende og offshore-medarbejdere. Derudover bliver det naturligvis også

interessant at se, hvad der sker i forhold til smittetal osv., når det igen bliver koldere.

### TRAVLHED TIL SØS OG PÅ KONTORET

Selvom hovedparten af søfarts- og offshore-sektoren langt fra gik i stå under Covid-19, så kan vi i faglig afdeling godt mærke, at der er kommet mere gang i hjulene. Særligt for de ansatte på passagerskibene, som jo lå stille i længere perioder, mærker vi nu, at folk igen vil ud at sejle, hvilket betyder mere arbejde ude på skibene. Det er positivt og naturligvis også noget, der medfører travlhed her hos os. Blandt de mange spørgsmål og sager, som er taget under behandling i faglig afdeling på det seneste kan nævnes spørgsmål om ferieregler, sygdom, pension, barsel, løntjek, fratrædelsesgodtgørelse, risiko for konkurs mv. Vi har startet sager om retten til landlov, betaling for tillæg, opsigelser og bortvisninger med forskellige rederier, ligesom vi har krævet overenskomst med rederier inden for offshore vind og fortsat arbejder på at få de søfarende på Femern-projektet dækket af en overenskomst. Noget af dette kan I læse mere detaljeret om andetsteds i dette blad.

Flere af kollegerne i faglig afdeling har på det seneste deltaget i diverse kurser og seminarer. Det er første gang i en lang periode, at dette har været muligt. Der har blandt andet været kurser i arbejdsret, faglig voldgift, arbejdsskader, organisering samt FHs årlige arbejdsretsseminar. Såle-

des er vi i afdelingen igen fuldt opdateret på det arbejdsretlige område. Derudover har Barne Jensen, som flere af jer nok har bemærket, for alvor genoptaget sine medsejladser særligt på passagerskibene.

### REJSEAKTIVITETER GENOPTAGET

Der er også kommet gang i det internationale arbejde, som primært varetages af Ole Philipsen og undertegnede. Blandt andet har formanden holdt et oplæg for en række amerikanske fagforeningsfolk. De var på besøg i Danmark for at høre mere om vores tilgang til hele offshore-vind området, som først nu begynder at få vind i sejlene i resten af verden. Selv har jeg været på en hurtig tur til London for at genoptage samarbejdet med vores britiske og norske kolleger – også her er der særligt fokus på offshore-vind, hvor de andre lande er meget interesserede i at lære af de danske erfaringer. De oplever ofte et problematisk samarbejde med nogle af de danske virksomheder, som også internationalt er de store spillere på området, og er derfor overraskede over, at vi har et ganske fint og konstruktivt samarbejde med de samme virksomheder.

Apropos det internationale og offshore-vind, så har der også været en del aktivitet i forhold til rederiet Cadeler, som vi havde fokus på i det seneste fagblad. Efter indgåelse af overenskomst med Cadeler har vi fået en pæn medlemstilgang, hvilket har medført mange henvendelser i afdelingen.

Særligt for Cadeler er det, at der kun er ganske få danske medarbejdere. Derfor har de nye medlemmer behov for helt basal viden om danske fagforeninger og overenskomster og denne viden bliver naturligvis videreformidlet på engelsk.

Endelig er jeg i skrivende stund ved at pakke min taske for at tage til ETF Kongres i Budapest. Her skal jeg blandt andet drøfte forskellige emner omkring arbejdsforhold i den internationale skibsfart med kolleger fra resten af Europa.

### SEMINAR FOR TILLIDSVALGTE

På det vigtige område, som er vores tillidsrepræsentanter og suppleanter, er der også sket en udvikling på det seneste, da vi af forskellige årsager har haft nyvalg til en del af posterne. Vi har derfor haft en del nye tillidsvalgte til intro-samtaler på kontoret, og alle de nyvalgte har vist stor interesse og engagement. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle vores tidligere og nuværende tillidsfolk for deres flotte og frivillige indsats for Metal Maritime og medlemmerne derude. Vi glæder os til at hilse på både "gamle" og nye tillidsfolk på vores årlige seminar i september. Vi er gået i gang med at planlægge programmet, og vi kan allerede nu afsløre at næste års overenskomstforhandlinger kommer til at være i fokus på seminaret.



# 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.

## UFORSTÅELIGE LØNSEDLER I MAERSK

Vi har deltaget i et online-møde med repræsentanter for A.P. Møller - Mærsk for at få afklaret forskellige problemer i relation til ibrugtagning af et nyt lønsystem hos den danske del af rederiet. Vores medlemmer, der er berørt heraf, har vi været i direkte kontakt med. De fortjener i den grad en nærmere brugsanvisning til forståelse af disse komplicerede lønsedler.

### Forenkling på vej

APMM arbejder videre med en forenkling og tilpasning, så lønsedlerne tilpasses den danske lovgivning på området. Rederiet holder os orienteret undervejs. Det kan også oplyses at pensionsindbetalingerne, der ikke var overført til PFA, skulle være overført nu. Der er tilsendt de enkelte medlemmer direkte besked fra A. P. Møller Maersk.

KØJ

## 'POVL ANKER'- AFTALE PÅ VEJ

I samarbejde med tillidsrepræsentanterne for catering på Bornholmslinjen, arbejdes der på en lokalaftale der dækker 'Povl Ankers' sejlads til Sassnitz på seks rundture (lørdage) her i sommerperioden.

### Mønstringstillæg

Aftalen giver mulighed for at mønstre cateringbesætningen ombord, ligesom det kendes for skibsassistenterne. Dette er naturligvis med et mønstringstillæg oven i lønnen.

KØJ



FOTO: SCANDLINES

## Fratrædelsesgodtgørelse:

# SCANDLINES EFTERBETALER MANGLENDE DEL TIL MEDLEM

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

SCANDLINES INDREGNER NU FÆRGETILLÆG/MØNSTRINGSTILLÆG SOM LØNDEL VED BEREKNING AF FRATRÆDELSESGODTGØRELSE. SPØRGSMÅLET OM FAGTILLÆG/SVENDEBREVSTILLÆG ER ULØST OG GÅR TIL FAGLIG VOLDGIFT.

**S**AGEN, der omhandlede manglende løndele i fratrædelsesgodtgørelsen, som vi beskrev i sidste fagblad, er løst. Scandlines Danmark A/S har sammen med deres arbejdsgiverforening, Færgerederierne, meddelt, at de fremover også beregner fratrædelsesgodtgørelse af færgetillæg/mønstringstillæg.

Det medlem, der var berørt af manglende færgetillæg/mønstringstillæg i fratrædelsesgodtgørelsen, vil få dette udbetalt hurtigst muligt.

Vi har ikke kendskab til andre medlemmer, som er berørt af rederiets ændring i beregningerne, hvad angår manglende færgetillæg/mønstringstillæg. Da vi omtalte sagen i sidste fagblad, efterlyste vi også medlemmer, der evt. var berørte af denne

skærpede praksis, men ingen har reageret på efterlysningen.

**” Vi forventer ikke, at spørgsmålet vil give problemer i fremtidige beregninger.**

I sagen om fagtillæg/svendebrevstillæg er vi ikke enige i rederiernes fortolkning af, om disse også skal medregnes i fratrædelsesgodtgørelsen eller ej. Denne tvist skal derfor løses ved faglig voldgift, idet der er tale om uenighed mellem parterne om fortolkningen.

# NYUDDANNET / DIMITTEND

**INFO OM:** Afslutning af uddannelse og medlemskab af Maritim A-kasse samt dagpenge

**Husk den vigtige 14-dages frist efter endt uddannelse**

**KONTAKT**  
A-kassen  
med spørgsmål  
**33 14 84 36**



## For medlemmer af A-kassen

Det er vigtigt, at A-kassen modtager din anmodning om at dimittere senest 14 dage efter, din uddannelse slutter. Det betyder, at du skal tage stilling til dit A-kassemedlemskab.

## Ikke medlem af A-kassen?

Hvis du ikke allerede er medlem af Maritim A-kasse, så er det vigtigt, at du senest 14 dage efter endt uddannelse melder dig ind i A-kassen som nyuddannet, så er du sikret økonomisk, hvis du skulle blive ledig.

Hvis du ikke overholder 14-dagesfristen, kan du først modtage dagpenge, når du har været medlem af A-kassen i 1 år og har haft en indkomst på mindst 246.924 kr. (2022-tal). Du kan højest medregne 20.577 kr. pr. måned (2022-tal)

**Som nyuddannet har du ret til dagpenge efter endt uddannelse, hvis du opfylder et af regelsættene herunder:**

### Lønmodtager

Som lønmodtager har du ret til dagpenge fra 1. ledighedsdag efter endt uddannelse hvis:

- ▶ Du både har været medlem af A-kassen i 12 måneder og har haft en indtægt fra lønarbejde eller fra drift af selvstændig virksomhed på mindst 246.924 kr. (2022-tal) som fuldtidsforsikret medlem. Som fuldtidsforsikret kan du højest medregne 20.577 kr. pr. måned ved opgørelsen af indkomstkrevet (2022-tal). Som deltidsforsikret er indkomstkrevet 164.616 (2022-tal). Som deltidsforsikret kan du højest medregne 13.718 kr. pr. måned (2022-tal). Kun måneder, hvor du har været medlem af A-kassen, kan medregnes ved opgørelsen af indkomstkrevet.
- ▶ For at få den højeste dagpengesats på 19.351 kr. pr. måned som fuldtidsforsikret (2022-tal) skal du have haft en bruttoindkomst på 280.450 kr. (2022-tal) i de 12 bedste måneder inden for de seneste 24 måneder forud for din ledigmeldelse og indplacering i dagpengeperioden. Kun måneder, hvor du har været medlem af A-kassen, kan medregnes til beregningsgrundlaget.
- ▶ Det vil sige, at du som fuldtidsforsikret skal have haft en gennemsnitlig indkomst på  $(280.450 \text{ kr.} / 12 \text{ måneder}) = 23.370,83 \text{ kr. pr. måned}$  (2022-tal) for at kunne få den højeste dagpengesats.
- ▶ Hvis din lønindtægt har været mindre, får du en lavere dagpengesats.

### Nyuddannet / dimittend

Som nyuddannet har du ret til dagpenge fra 1. ledighedsdag efter endt uddannelse hvis:

- ▶ Du har været medlem af A-kassen i mindst 12 måneder forud for afslutningen af din uddannelse, og du anmoder A-kassen om dagpenge som nyuddannet senest 14 dage efter afslutningen på din uddannelse.
- ▶ Som nyuddannet har du først ret til dagpenge efter en karenstid på 1 måned efter endt uddannelse, hvis du ikke har været medlem af A-kassen i 12 måneder. I dette tilfælde skal du anmode A-kassen om dagpenge som nyuddannet senest 14 dage efter afslutningen på din uddannelse.
- ▶ Hvis du overskrider 14-dagesfristen, vil du skulle opfylde betingelserne som lønmodtager for at kunne få ret til dagpenge.
- ▶ Som fuldtidsforsikret nyuddannet med forsørgerpligt overfor barn/børn under 18 år har du ret til en dagpengesats på 15.868 kr. pr. måned (2022-tal) svarende til 82% af højeste dagpengesats.
- ▶ Som fuldtidsforsikret nyuddannet uden forsørgerpligt overfor barn/børn under 18 år har du ret til en dagpengesats på 13.836 kr. pr. måned (2022-tal) svarende til 71,5% af højeste dagpengesats.

# SIDSTE NYE TRENDS I OFFSHORE-SIKKERHED

AF CASPAR MOSE,  
FAGLIG KONSULENT

**MENTALT VELBEFINDENDE  
ER I ØGET FOKUS SOM  
EN VÆSENTLIG DEL AF  
SIKKERHEDSKULTUREN.**

**G**ENNEM samarbejdspartnere var vi inviteret til Task Force Zero konference i Esbjerg. Konferencen handler om arbejdsmiljø og sikkerhed inden for olie og gas offshoresektoren. 'Zero' refererer til målsætningen om, at medarbejdere kan gå på arbejde hver dag hele livet, uden at blive udsat for en ulykke eller arbejdsbettinget lidelse.

Taks Force Zero arrangeres af Dansk Offshore, der er en organisation, der arbejder som samlet politisk talerør for olie- og gasvirksomheder. Ud over at være politisk talerør er Dansk Offshore også en viden- og erfaringsdelings organisation med fokus på klima, dekommissionering, arbejdsmiljø, uddannelse og rekruttering.

Deltagelsen på konferencen gav os udover viden, et indblik i de nye arbejdsmiljøtrends og hvad der tales om på ledelsesgangene. Sikkerheds-kultur var konferencens gennemgående tema – især om, hvordan en sådan skabes. Der var oplæg, der beskrev den usunde kultur, eksemplificeret ved undersøgelser af ledelsesstrukturen på og omkring Tjernobyl-kraftværket og ulykken i 1986. Der var heldigvis også flere succeshistorier om, hvordan virksomheder er lykkedes med at nedbringe antallet af arbejdsskader gennem en forbedring af hele sikkerhedskulturen i virksomheden.

## **ER AUDITS LØSNINGEN?**

Der var også oplægsholdere og paneldebatdeltagere, der holdt tilhørerne (ledelserne) op på, at hvis deres virksomheder mener det alvorligt med forbedring af arbejdsmiljøet, så skal det med helt ind på ledelseskortet også i hverdagen.

Et oplæg handlede om, at audits var en

del af svaret – både eksterne og interne – for, at man holdt sig selv og hinanden op på sikkerhedskulturen. En oplægsholder beskrev kultur, som det vi gør, når vi er alene og altså ikke kun, når vi auditeres.

Det mentale velbefindende (wellbeing) er der også øget fokus på som en aktiv del af selve sikkerhedskulturen. Det at have det godt er en forudsætning for, at vi er fuldt ud til stede, når vi udfører arbejdsopgaverne og dermed begår færre fejl (og overholder procedurer). Flere virksomheder har i dag ændret 'afdelingens' navn til W, H and S (Wellbeing, Health and Safety) i nævnte rækkefølge i en erkendelse heraf.

Hvorfor er det interessant for os at vide? Ved at have siddet der sammen med arbejdsgiverne, talt med dem på konferencen og hørt skåltalerne, kan vi holde arbejdsgiverne op på det. Vi kan under forhandlinger jo stikke lidt til, at når de mener, wellbeing er vigtigt, så bør vi også kunne se det i de aftaler, vi laver.

# OPSIGELSER I DANSK REDERI

AF CASPAR MOSE,  
FAGLIG KONSULENT

**FLERE ANSATTE I ET DANSK REDERI HAR MODTAGET OPSIGELSER. VI ER  
I KONTAKT MED BERØRTE MEDLEMMER, DER HENVENDTE SIG.**

**V**i har fået henvendelse fra flere medlemmer, der er sagt op i samme rederi. Vi erfarede samtidig, at der i rederiet, var flere som havde modtaget opsigelser. Medlemmerne, som vi har været i kontakt med, har fået deres fulde opsigelsesvarsler og opsigelserne er – så vidt vi kan vurdere i skrivende stund – saglige. Da der var tale om mange opsigelser i samme rederi, kontaktede vi rederiet for at drøfte rede-

riets eventuelle forpligtigelser iht. lov om varslings i forbindelse med afskedigelser i større omfang.

Rederiet oplyste, at de havde været i kontakt med det lokale Arbejdsmarkedsråd. Det lokale Arbejdsmarkedsråd vurderer, at antallet af afskedigelser ligger under det antal, der kræver, at rederiet skal tage kontakt til f.eks. fagforeninger.

Vi følger fortsat sagen og medlemmerne.

Ved redaktionens afslutning er vi stadig inde i opsigelsesperioderne, og vi forventer, at de opsagte medlemmer får deres hyre til tiden. Skulle de mod forventning ikke få deres hyre og evt. øvrige tilgodehavender, vil vi tage sagen op og på bedst mulig vis sikre, at medlemmerne får deres penge.

## SAGEN OM SMUDSTILLÆG FORTSAT ULØST

Smudstillæg sagen på Molslinjens Kattegat-rute, som er nævnt i tidligere fagblade, var berammet i Arbejdsretten den 10. marts. Her skulle Arbejdsrettens dommer tage stilling til, om der var brud på overenskomsten.

Dommeren valgte at henvise sagen til faglig voldgift, hvilket betyder, at der ikke er tale om brud på overenskomsten, men at der er tale om en fortolkningstvist mellem parterne. Der skal derfor nedsættes en faglig voldgift. Denne voldgift tager stilling til, hvem der har den rette fortolkning. Vi afventer nu en dato for denne faglige voldgift.

KØJ

## FÅ FEJL VED LØNTJEK I FJORD LINE

Vi har udført en hel del løntjek for ansatte i Fjord Line Danmark A/S. Der har både været løntjek, hvor alt var helt i orden og andre, hvor der enten var fejl eller til tider punkter, hvor vi ikke var helt enige i fortolkningerne af overenskomsterne. Det meste har dog været små fejl, som rederiet har været glade for er blevet opdaget, så personer har fået den løn, der er aftalt.

### Fejl i lønprogram

Vi har også set nogle tekniske fejl i selve lønprogrammet pga. vanskeligheder med overgangen til samtidighedsferie og indkørsel af det. Det har Fjord Line dog haft nogenlunde styr på, men det har taget lidt tid for leverandøren af lønsystemet at få rettet alle fejl. Og som det er med IT, så er ikke alt altid forklarligt – nogle fejl opstod kun en gang imellem og uden systematik.

CM



Molslinjen har i foråret udvidet Kombardo Expressen betydeligt med flere busruter. Det har åbnet for en ny problemstilling. Skal skibsassistenter håndtere passagerernes bagage, når passagererne skifter bus på vogndækket?

FOTO: MOLSLINJEN

## UENIGHED OM BAGAGEHÅNDTERING PÅ MOLSLINJENS KATTEGAT-RUTE

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

SAGEN, DER KØRES SAMMEN MED 3F SØMÆNDENE, SKAL LØSES VED FAGLIG VOLDGIFT EFTER RESULTATLØST MÆGLINGSMØDE.

**S**AMMEN med 3F Sømændenes Forbund, deltog vi i et mæglingssmøde i Færgerederierne den 2. maj. Sagen her omhandlede omladning af bagage mellem Kombardo Expressens busser under Molslinjens overfart på Kattegat. Under overfarten skifter passagererne mellem busserne, der kører på forskellige ruter. Bagagen skal således også overflyttes mellem busserne.

Molslinjen er af den opfattelse, at

lokalprotokollatet for Molslinjens skibsassistenter rummer mulighed for, at skibsassistenterne skal omlade bagagen mellem busserne. 3F Sømændenes Forbund og Metal Maritime er ikke enige i denne fortolkning. Også denne sag skal løses ved faglig voldgift.

## HJÆLP TIL GODKENDELSE AF FARTSTID

Et medlem henvendte sig for at få hjælp til dokumentation af fartstid som bedstemand. Sejltilid som bedstemand kan bruges til opfyldelse af fartstidskrav til kystskipper, også når fartstiden går forud for færdiggjort uddannelse til kystskipper. Det er vel også det eneste sted i fartstidskravene, at sejltilid før en fuldført uddannelse kan medregnes. Kravet til at fartstid som bedstemand kan medregnes er, at det er som bedstemand på et skib, hvor der er

krav om, at skibsføreren har papir som kystskipper.

Vi henvendte os til rederi og Søfartsstyrelsen for afklaring. Vi opgjorde sammen med rederiet fartstiden, hvor vedkommede havde gjort tjeneste som bedstemand og medlemmet kunne sende fartstidskravene til Søfartsstyrelsen som dokumentation.

CM

# MEDLEM NÆGTET SENIORPRÆMIE

ET MEDLEM PÅ DIS-LØN HAR FÅET AFSLAG FRA UDBETALING DANMARK OM MODTAGELSE AF SENIORPRÆMIE. VI HAR BEDT BESKÆFTIGELSESMINISTEREN OM ET MØDE OM PROBLEMET.

AF EMILIE MUNCH OHLSSEN,  
JURIDISK KONSULENT

**E**t medlem henvendte sig til os for at få hjælp, da han havde fået afslag fra Udbetaling Danmark på at få seniorpræmie. Seniorpræmie er et skattefrit engangsbeløb, der udbetales til seniorer, der bliver på arbejdsmarkedet efter folkepensionsalderen.

Ved arbejde det første år er beløbet i 2022 på 44.221 kr.

Ved arbejde det andet år er beløbet i 2022 på 26.322 kr.

Betingelserne for at modtage seniorpræmie er blandt andet, at man skal:

- Være født den 1. januar 1954 eller senere
- Have haft mindst 1560 løntimer de første 12 måneder efter man har nået folkepensionsalderen
- Være fuldt skattepligtig i Danmark

Udbetaling af seniorpræmie vil som udgangspunkt ske automatisk ved opfyldelse af betingelserne.

Umiddelbart opfylder vores medlem betingelserne for at modtage seniorpræmie.

Udbetaling Danmark lægger dog i deres afgørelse vægt på, at der er tale om DIS-indkomst, hvoraf der ikke betales arbejdsmarkedsbidrag. Med denne begrundelse får vores medlem afslag på

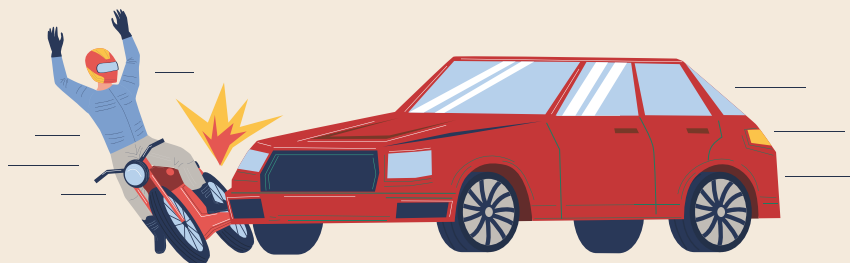
at modtage seniorpræmie, da Udbetaling Danmark på dette grundlag ikke finder, at vores medlem er berettiget til en skattefri seniorpræmie.

## LOVEN NÆVNER IKKE DIS-LØN

Baggrunden for vedtagelsen af en skattefri seniorpræmie har været at fastholde seniorer på arbejdsmarkedet. Det fremgår ikke af gældende lovgivning eller regler, at søfarende på DIS skulle være undtaget muligheden for at få udbetalt en skattefri seniorpræmie.

Vi har assisteret medlemmet med klagevejledning samt formulering af en klage over afslaget. Den er indgivet til Udbetaling Danmark.

Nu afventer vi klagens udfald, og vi har bedt om et møde med beskæftigelsesministeren for at tage problemstillingen op på øverste politiske niveau.



## Juridisk hjælp

### VED TRAFIKULYKKE

#### Erstatning

Hvis du kommer til skade ved en trafikulykke i din fritid, der involverer en bil, en motorcykel eller lignende, har du som regel krav på erstatning.

Som medlem kan du få gratis juridisk hjælp hos advokatfirmaet Lind til at søge erstatning. Det gælder, hvis du selv eller et familiemedlem har været ude for en ulykke i Danmark.

**Læs mere:** [danskmetal.dk/Medlemsfordele](https://danskmetal.dk/Medlemsfordele)



Som den eneste danske deltager fra de faglige organisationer deltog CO-Søfarts og Metal Maritimes formand Ole Philipsen først i maj i ILO-forhandlingerne om vigtige ændringer i MLC (Maritime Labour Convention). På grund af corona-restriktioner i Geneve, hvor forhandlingerne blev holdt, deltog langt de fleste via videoforbindelse – således også Ole Philipsen.

FOTO: CO- SØFART

## Enighed om ændringer:

# SØFARENDES INTERNATIONALE GRUNDLOV

DER ER LAGT OP TIL EN RÆKKE ÆNDRINGER I MLC 2006, SOM DANNER DE OVERORDNEDE INTERNATIONALE RAMMER FOR SØFARENDES ANSÆTTelsesforhold. HVIS ÆNDRINGERNE BLIVER ENDELIGT VEDTAGET, TRÆDER DE I KRAFT FRA DECEMBER 2024.

AF MARTIN VAN DIJK

**F**RA 5. maj til 13. maj var ændringer til MLC 2006, som er søfartens internationale grundlov, på programmet i trepartsforhandlingerne i International Labour Organization (ILO) i Geneve. Som den eneste dansker fra de faglige organisationer deltog CO-Søfarts & Metal Maritimes formand Ole Philipsen i forhandlingerne. Han var en del af en delegation fra International Transport workers' Federation (ITF), mens de to andre parter i forhandlingerne var de forskellige nationer og den internationale rederiorganisation.

"Som mange af de andre deltagere så deltog jeg i konferencen via zoom, da Corona restriktionerne gjorde det vanskeligt med fysisk fremmøde i Geneve. På trods af den lange afstand var udbyttet af konferencen rigtig godt," siger Ole Philipsen.

### VIGTIGE ÆNDRINGER

Mere end 500 delegerede deltog i forhandlingerne, og de kom frem til en række ændringer, som skal forbedre livs- og arbejdsforholdene for søfarende. Ændringerne skal mere præcist sikre følgende.

- Søfarende skal have beskyttelsesudstyr i en passende størrelse, særligt med hensyn til det stigende antal af kvindelige søfarende.
- Søfarende skal have adgang til gratis drikkevand af en ordentlig kvalitet.
- Søfarende skal af redere og havnestater have adgang til internet, når skibet er i havn, for at sikre muligheden for en passende social forbindelse for de søfarende.
- Søfarende skal informeres om deres rettigheder i forhold til Manning agents forpligtelse til at sikre kompensation til søfarende for eventuelle økonomiske tab.
- Alle dødsfald blandt søfarende skal registreres og rapporteres årligt til ILO, som publicerer de relevante data.

- Lande skal yde lægehjælp til søfarende, der har behov for øjeblikkelig assistance, og de skal hjælpe med hjemsendelse af de jordiske rester af søfarende, der er døde om bord.
- Lande skal sikre en nemmere og hurtigere hjemsendelse af forladte søfarende.

"Det er en række gode initiativer, som kan være med til at forbedre både livs- og arbejdsvilkårene for de søfarende. Især punktet omkring de søfarendes ret til adgang til internet kan i praksis vise sig at få stor betydning. Det sikrer, at de søfarende kan bibeholde deres sociale relationer til venner og familie, når de er udmønstret, og er der en ting corona har vist os, så er det, hvor væsentligt det er med netop denne kontakt," siger Ole Philipsen.

### KONFERENCE I JUNI

Ændringerne er endnu ikke endeligt godkendt og vedtaget, men de vil blive præsenteret på den næste conference i ILO, der afholdes i slutningen af juni måned, hvor Ole Philipsen ligeledes vil deltage. Vedtages ændringerne her, forventes de at træde i kraft i december 2024.

# NYT OM TILLIDSVALGTE

FORÅRET HAR BUDT PÅ EN RÆKKE VALG TIL POSTERNE SOM TILLIDSREPRÆSENTANT ELLER TALSMAND. VALGENE SÆTTES I GANG ENTEN NÅR EN TR FRATRÆDER, ELLER NÅR DER BLANDT MEDLEMMERNE ER ET UDBREDT ØNSKE OM AT AFHOLDE VALG.

## DFDS

Der har været afholdt en række valg i DFDS. Der er dog et par TR-poster, som det ikke lykkedes at få besat, idet ingen ønskede at stille op.

## FLOORMANAGER

Bridget Goretti Atim er valgt som talsmand for Floormanagerne på både 'King Seaways' og 'Princess Seaways'.

## SKIBSASSISTENTER

På 'Pearl Seaways' er Carsten Linckert-Nielsen valgt til tillidsrepræsentant for skibsassistenter, mens Stefan Wandel er valgt til suppleant. Carsten erstatter Jonna Carlsen på posten. Vi vil gerne sige tusind tak til Jonna for det gode samarbejde gennem årene.

Blandt skibsassistenterne på 'King Seaways' og 'Princess Seaways' ønskede ingen at stille op som tillidsrepræsentant.

## BUSINESS LEADER

På Osloruten er Victor Dahlgren valgt som tillidsrepræsentant for Business Leadere og erstatter dermed Alexander Englund, der også får tusind tak for samarbejdet om TR-opgaven.

Vi ønsker tillykke til alle de nyvalgte på posterne i DFDS.

## MACRO OFFSHORE

### 'HAVEN'

På 'Haven' er Bjørn Kristen Jensen valgt til tillidsrepræsentant for dæk og maskine og suppleantposten gik til Morten Dipo Carving. Vi har allerede været så heldige at møde dem begge, da de var til TR intro her på kontoret. I skal dog have et tillykke med valget her i bladet.

## CADELER

Der har været valg i de forskellige valggrupper i Cadeler.

For kranoperatørerne er Kevin Byrne valgt til tillidsrepræsentant, mens Robert Mark Palsmar er valgt for bådsmand og skibsassistenter. I sidstnævnte gruppe er Glen Gilman valgt til suppleant.

Ronnie Caldwell er tillidsmand for motormand/mekaniker-gruppen og Thimes Stegmann for gruppen af kokke, mensemænd og stewards.

Alle nyvalgte i Cadeler får også et tillykke her fra. Vi glæder os til samarbejdet.

## FJORD LINE

### SUPERVISOR

Blandt supervisorerne på 'FSTR', 'Bergensfjord' og 'Stavangerfjord' er Michelle Lottrup valgt til tillidsrepræsentant. Hun erstatter Mads Dahl Kaltoft. Vi ønsker Michelle tillykke med valget og siger samtidig tak for samarbejdet til Mads.

### SKIBSASSISTENTER

På 'FSTR' er Michael Nørup Nielsen valgt til tillidsrepræsentant for skibsassistenterne, vi ønsker tillykke med valget.

### MENIG CATERING - VALG I GANG

For menig catering er der gang i TR-valget med en frist d. 30. maj.



AF SUSANNE HOLMBLAD,  
MARITIM A-KASSE

## DET FAGLIGE HUS ERKENDER FEJL I DAGPENGE

I sidste blad omtalte vi en sag, hvor Maritim A-kasse opdagede, at et nyindmeldt medlem havde fået for lidt i dagpenge i sin tidligere A-kasse i Det Faglige Hus.

De havde ikke omregnet lønsedlerne fra DIS til brutto (landbaseret indkomst) og dermed fik medlemmet ikke en maksimumdagpengesats ved ledighed.

Det Faglige Hus havde oplyst medlemmet, at medlemmet ikke kunne få en maksimumdagpengesats, da medlemmet ikke opfyldte indtjeningskravet.

### DIS-løn omregnet

Maritim A-kasse omregnede lønsedlerne og kunne herefter konstatere, at medlemmet opfyldte indtjeningskravet til maksimumdagpengesats.

Vi gjorde Det Faglige Hus opmærksom på fejlen, og de har nu efterbetalt det manglende beløb, som medlemmet skulle have haft ved en maksimumssats.

### Tilfreds medlem

Medlemmet har ytret stor tilfredshed over sagsbehandlingen, og vi er bare glade for, at sagen nu er løst og at det manglende beløb er udbetalt.

JWA & MB

REPRÆSENTANTER FRA ROYAL ARCTIC LINE VAR I MARTS PÅ BESØG HOS METAL MARITIME. MØDET BLEV PÅ MANGE MÅDER UDBYTTERIGT OG ER NU UDGANGSPUNKTET FOR EN MERE REGELMÆSSIG KONTAKT. SENERE PÅ ÅRET SKAL METAL MARITIME TIL MØDE I NUUK.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



## UDBYTTERIGT BESØG OG MØDE MED RAL

**R**oyal Arctic Line havde bedt om et møde med Metal Maritime, fordi rederiet havde flere emner, de gerne ville drøfte med os, samt fortælle om rederiets erfaringer med samarbejdsudvalget set fra deres side. Når en samarbejdspartner beder om et møde stiller vi altid op, som led i det aktive samarbejde i den danske model.

Rederiets Head of Fleet Management og bemandingschefen var i Danmark og under deres besøg i København holdt vi et møde i Metal Maritimes lokaler. På mødet orienterede Royal Arctic Line os om deres rutenetværk, strukturen og fremtidige planer samt hvilke samarbejder, rederiet er indgået i, i forhold til serviceringen af Grønland og opfyldelsen af rederiets forsyningsforpligtigelse.

### ØNSKER TIL BEMANDING

Rederiet fortalte også om afslutningen på flådefornyelsen, der har pågået i flere år og nu er foreløbigt afsluttet med leveringen af to bygdeskibe.

Royal Arctic Line forudser, at deres ønsker til bemanning af den nye flåde, ikke helt er dækket af den nuværende overenskomst, som rederiet har med Metal Maritime, på især navigatørområdet. Rederiet har derfor behov for dialog og forhandling om, hvilke muligheder der er.

Vi kom på mødet ikke frem til nogen aftale eller ændringer i overenskomsterne for navigatører eller de øvrige grupper. Dette

er også vanligtvis noget der gøres i forbindelse med overenskomstforhandlinger. Der kom alligevel meget ud af mødet.

### REGELMÆSSIGE MØDER AFTALT

Vi fik etableret et godt udgangspunkt for den fremtidige dialog og samarbejde med rederiet. Det blev aftalt at parterne med regelmæssige mellemrum vil have online-møder, hvor vi kan orientere hinanden om forhold, der vedrører de ansatte på vores overenskomster.

Herudover blev det aftalt, at Metal Maritime skal på besøg hos Royal Arctic Line i Nuuk allerede i år. Tanken med besøget er at fortsætte de gode takter for dialog fra mødet i marts og tage de første skridt til at nedskrive de overenskomstmæssige ansættelsesvilkår, der er for navigatørerne i rederiet, men som endnu ikke er nedfældet i en sær-overenskomst. Disse er i dag samlet op og fastholdt via hovedoverenskomstens kutymeprotokollat.

Når vi senere på året kommer til Nuuk, vil vi også besøge de RAL-skibe, der er i havnen.

### NAVIGATØRER INVITERES TIL MØDER

Inden vi skal have nedskrevet navigatørernes ansættelsesvilkår i en sær-overenskomst, vil vi invitere navigatører ansat i Royal Arctic Line til dialog, og vi er meget interesserede i at høre fra navigatørmed-

lemmer, der er ansat i rederiet. Ud over det, er det på tegnebrættet at holde møder, hvor alle navigatører ansat i Royal Arctic Line inviteres. Møderne vil være en kombination af online- og fysisk fremmøde for at give så mange som muligt mulighed for at deltage.

### SÆROVERENSKOMSTER

For øvrige grupper i rederiet under Metal Maritimes områder er der særoverenskomster for skibassistenter, skibsmekanikere, hovmestre og kabysassistenter (protokol-lat). Stewardesserne er ansat på hovedoverenskomsten med Danske Rederier (DRO1). Der har for stewardesserne været flere tilnærmelser til at lave en sær-overenskomst på området med Royal Arctic Line, men hidtil har de ansatte som samlet gruppe ikke ønsket det. Vi har tillidsvalgte i rederiet valgt for hovmestrene, stewardesser og skibassistenter. De er alle med i rederiets samarbejdsudvalg.

Under den danske model er det aftalt, at når der oprettes samarbejdsudvalg, skal de medlemmer af udvalget, der repræsenterer de ansatte på overenskomst, vælges på samme måde som tillidsrepræsentanter og talsmænd. I praksis betyder det, at det kun er tillidsvalgte gennem de faglige organisationer, der kan repræsentere grupper af ansatte i et samarbejdsudvalg.

# FAKTA:

## CO-SØFART OG METAL MARITIME ER TO FORSKELLIGE ORGANISATIONER

### CO-SØFART

CO-SØFART ER ET KARTELSAMARBEJDE MELLEM  
SELVSTÆNDIGE ORGANISATIONER.

CO-Søfart består pt. af seks  
organisationer:

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

CO-Søfart er en forkortelse af:  
Centralorganisationen Søfart.

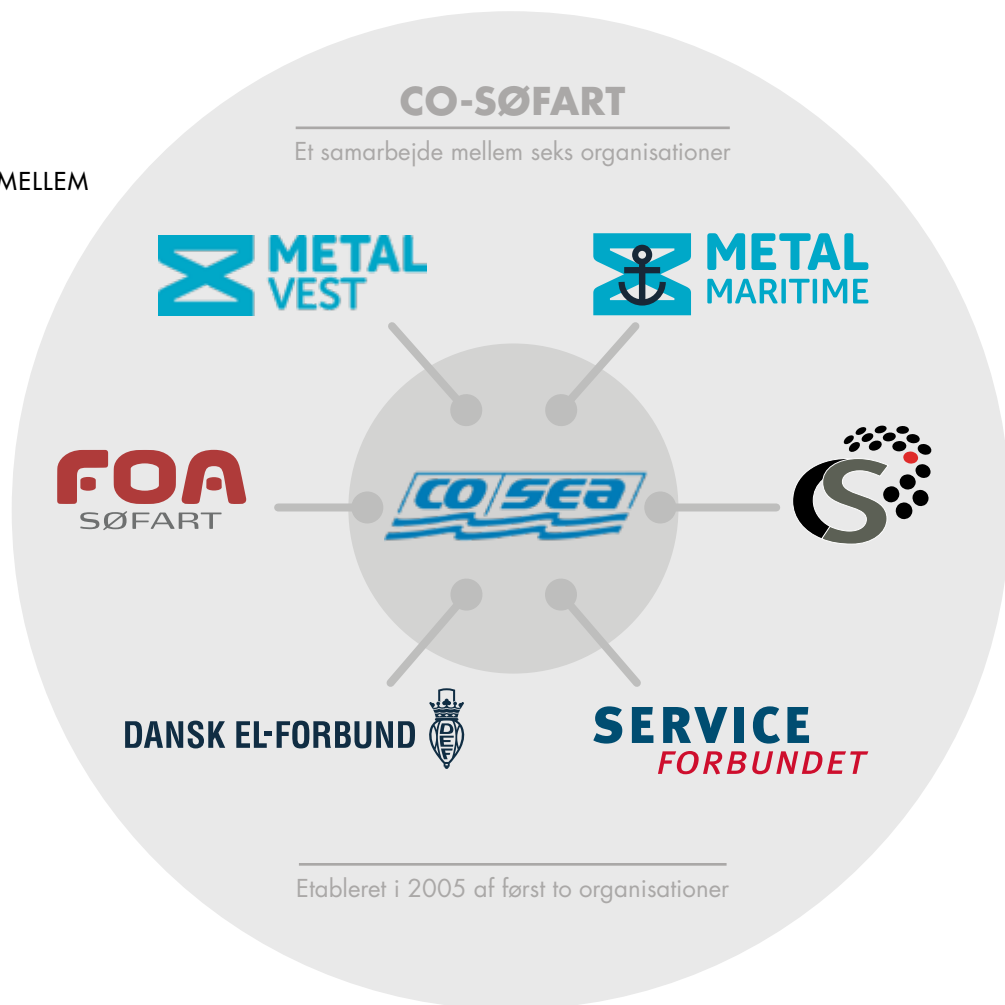
CO-Søfart er alene et samarbejde om  
emner/sager af fælles interesse.

Hver medlemsorganisation har egen øko-  
nomi, formænd, bestyrelser, medlemmer,  
politikker, overenskomster og alt andet.  
CO-Søfart er ikke involveret i noget af  
dette.

CO-Søfart kan også hjælpe medlemsorga-  
nisationer med administrations- og sekreta-  
riatsopgaver, hvis en medlemsorganisation  
måtte ønske dette.

#### Ingen overenskomster

CO-Søfart har ingen overenskomster, men  
kan assistere medlemsorganisationerne  
med forhandlingerne, hvis – og kun hvis –  
en medlemsorganisation ønsker det.



#### Økonomi

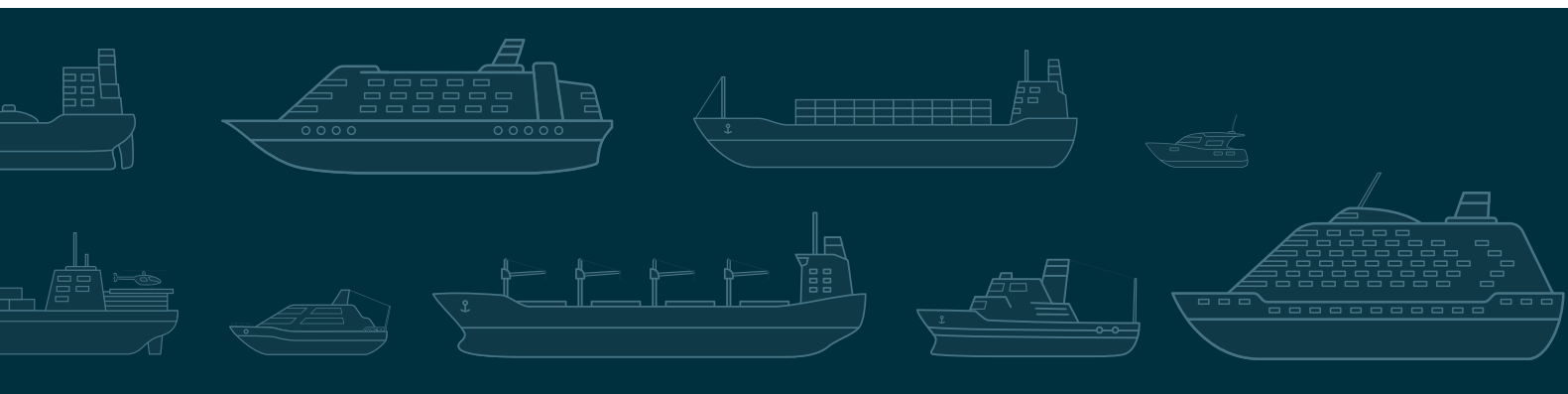
CO-Søfarts økonomi består alene af de  
medlemskontingenter, som medlemsorgani-  
sationerne indbetaler.

I 2021 var kontingentindtægterne fra med-  
lemsorganisationerne 8,7 mio. kr. Største  
kontingent indbetaler (6,1 mio. kr.) var  
Dansk Metal, da CO-Søfart varetager de  
fleste sekretariatsopgaver for Metal Mariti-  
me. Driftsoverskuddet var på 950.000 kr.

Der er ansat 8,5 årsværk i CO-Søfart.

#### Ikke medlem af FH

CO-Søfart er ikke medlem af FH, da  
det er medlemsorganisationerne, som  
vælger deres egen hovedorganisation.  
Indtil fusionen mellem LO og FTF var der  
medlemsorganisationer fra begge disse  
hovedorganisationer.



## METAL MARITIME



METAL MARITIME ER EN FORBUNDS-  
AFDELING I DANSK METAL.

Dansk Metal har to forbundsafdelinger:  
Metal Maritime og Metal Luftfart.

Alle øvrige afdelinger i Dansk Metal er  
lokalafdelinger. Dem er der 30 af. De  
varetager arbejdet inden for et geografisk  
område f.eks. Metal Odense. Lokalafdelin-  
ger har selvstændig økonomi/formænd/  
bestyrelser.

En forbundsafdeling er en afdeling direkte  
i forbundet og ikke i et lokalområde.  
Metal Maritime har derfor ikke en selv-  
stændig økonomi, men er en del af forbun-  
dets økonomi.

Der er fire ansatte i Metal Maritime, da  
CO-Søfart udfører en del opgaver på  
Metal Maritimes vegne.

### Overenskomster

Metal Maritime varetager alle Dansk Me-  
tals opgaver i forbindelse med forhandling  
af overenskomster inden for det maritime  
område, herunder offshore. Samtidig  
varetager Metal Maritime alle opgaver i  
forbindelse med vedligeholdelse af disse  
overenskomster, fagligt, politisk og inter-  
nationalt.

| METAL MARITIME               | 2021             | 2020             | 2019             |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Medlemskontingenter          | 14.685.840       | 13.972.143       | 13.226.491       |
| Møder / medlemsudgifter      | -252.111         | -236.972         | -322.344         |
| Løn og personaleomkostninger | -1.871.007       | -1.805.936       | -1.888.711       |
| Administration               | -42.372          | -26.125          | -34.721          |
| Kontingent til CO-Søfart     | -6.100.000       | -6.100.000       | -6.100.000       |
| <b>Års resultat</b>          | <b>6.420.349</b> | <b>5.803.110</b> | <b>4.882.715</b> |

### Økonomi

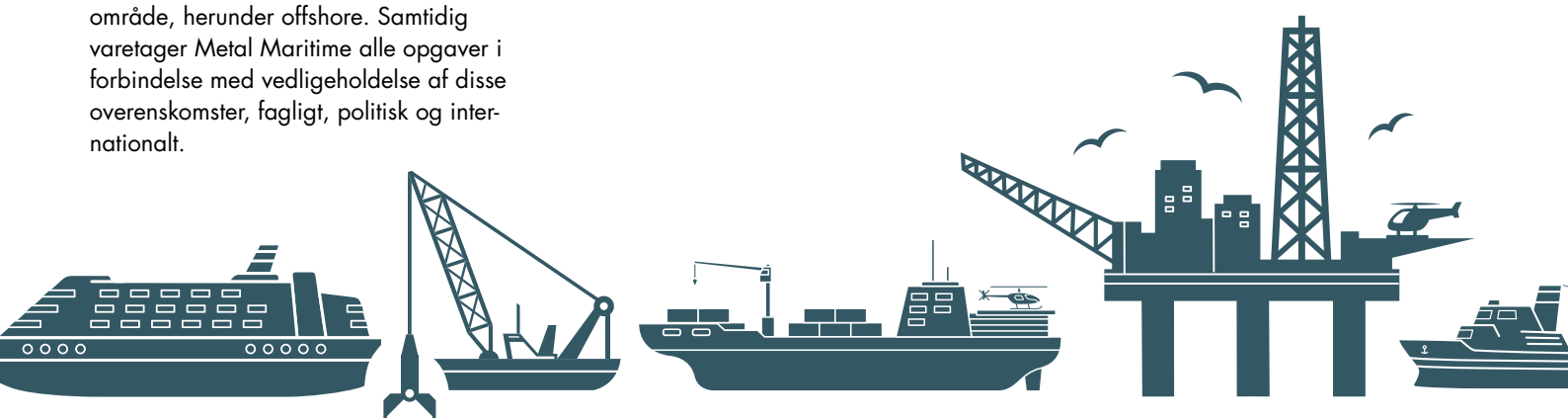
Metal Maritime har rådighed over de  
kontingenter, som medlemmerne af Metal  
Maritime indbetaler til Dansk Metal.

Metal Maritime har ikke andre indtæg-  
ter end medlemskontingenterne, da alle  
andre indtægter er en del af Dansk Metals  
indtægter på samme vis, som der er fælles  
formue og egenkapital.

Populært sagt har Metal Maritime penge,  
så længe Dansk Metal har penge.

Da Metal Maritime er en direkte del af  
Dansk Metal, udarbejdes der ikke et regn-  
skab for Metal Maritime, der fremgår som  
en specifikation i Dansk Metals regnskab  
(side 15 i 2021 regnskabet). Dansk Me-  
tals årsregnskab er offentligt tilgængeligt.

I runde tal har Metal Maritime pt. 3.200  
aktive medlemmer og 400 passive.



# DEN DANSKE MODEL OG VINDOFFSHORE ET HIT I USA

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN



En delegation fra USA var sidst i april på rundrejse i Tyskland og Danmark, hvor de hos CO-Søfart og Dansk Metal havde bedt om en præsentation af Den danske Model.

**D**EN grønne omstilling i Danmark og Tyskland var på programmet for en amerikansk delegation, der sidst i april var på besøg hos CO-Søfart/Metal Maritime og Dansk Metal under deres rundrejse i både Danmark og Tyskland. Delegationen bestod af repræsentanter fra amerikanske

fagforeninger, universiteter og deres overordnede institut: The Climate Jobs National Resource Center" (CJNRC). De 15 deltagere indtager således centrale placeringer i USAs grønne indsats, og blandt deltagerne var f.eks. Shaun Donovan, fhv. boligminister under Obamas præsidentskab.

Besøget hos CO-Søfart/Metal Maritime og Dansk Metal var med fokus på uddannelse, omskoling og sikring af nationale jobs i den grønne sektor.

Det er Metal Maritimes tætte relationer og samarbejde med Ørsted samt succes med indgåelse af de første, rene vindoff-



## Bedste forsikring til dig, der kører grønt

Er du også gået over til hybrid- eller elbil?

I TJM Forsikring matcher vi dit grønne valg med markedets bedste forsikring til din hybrid- eller elbil – til en virkelig bæredygtig pris!

Se mere og beregn pris



Dækker  
også udstyr  
som batteri og  
ladekabel



Sammenhold  
betaler sig

shore overenskomster med rederiet Cade-  
ler, der har foranlediget den amerikanske  
interesse.

### OPLÆG SKAL GENTAGES I USA

Fra Metal Maritime og CO-Søfart præsen-  
tede formand Ole Philipsen delegationen  
for Den Danske Model, det unikke tre-  
partssamarbejde mellem erhverv, fagfor-  
eninger og staten, der dækker hele den  
danske arbejdsmarkedspolitik. Indholdet  
i oplæggene vakte stor interesse, og flere  
af delegationens deltagere har derfor bedt  
Ole Philipsen gentage oplægget for deres  
respektive bestyrelser i USA i efteråret. Den  
danske Model, grøn omstilling og vindoff-  
shore vil således blive præsenteret i Austin  
Texas, New York og Los Angeles.

Delegationen havde under deres rundrej-  
se et tæt program, der omfattede besøg hos  
Vestas og Ørsted samt møde med Energi-  
og Forsyningsminister Dan Jørgensen (S).  
I Tyskland mødtes delegationen med  
respektive fagforeninger og kansler Olaf  
Scholz.

### MEDSEJLADSER:

## I DIREKTE KONTAKT MED 500 MEDLEMMER

Juni betyder også afslutning af forårets  
medsejladser for rejsesekretær Barne  
Jensen, der runder en travl forårssæson  
af på 'King Seaways' og 'Princess  
Seaways' på Nordsøen mellem Amster-  
dam og Newcastle.

Sæsonen med skibsbesøg, tilstedevæ-  
relse i Esbjerg Lufthavn for de offshore-  
ansatte samt medsejladser hos DFDS  
og Fjord Line har her i foråret bragt  
Metal Maritime i direkte kontakt med  
ca. 500 medlemmer.

Den direkte kontakt betyder, at mange  
får svar på spørgsmål, som de måske  
syntes var for små at gøre sig til ærin-  
de med i telefonen. Andre undlader at  
ringe, fordi de regner med, at Metal  
Maritimes repræsentant alligevel snart

dukker op. Samtidig er rejseaktiviteten  
en effektiv vej for fagforeningen til læ-  
bende at holde sig orienteret om, hvad  
der rører sig i medlemmernes hverdag  
om bord.

Der er således ingen tvivl om, at mang-  
len på arbejdskraft, og dermed afløse-  
re, for tiden fylder rigtig meget.

Der er heller ingen tvivl om, at især  
den unge generation udtrykker stadig  
større ønske om brugbare internet-  
forbindelser for at kunne opretholde  
kontakten til familien derhjemme.

Rejseaktiviteten genoptages i efteråret  
med skibsbesøg og medsejladser.

HAN

## Går du glip af dine ekstra fordele?

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

Gå til [mitpfa.dk/fokus](https://mitpfa.dk/fokus), og giv  
os lov til at kontakte dig

**PFA**

Mere til dig



HOVMESTRE FRA ROYAL ARCTIC LINE VAR SIDST I MARTS PÅ ET TO-DAGES KURSUS PÅ TECHCOLLEGE I AALBORG. FORUDEN MASSER AF NY INSPIRATION GAV KURSET OGSÅ MULIGHED FOR SOCIALT SAMVÆR FOR HOVMESTRENE, DER ELLERS ALDRIG MØDES FLERE AD GANGEN.



## Hovmestre på lynkursus:

TEKST & FOTO:  
HANNE HANSEN

# "GRØN OMSTILING"

**H**OLD K..., der er mange grøntsager! Den umiddelbare reaktion fra hovmestrene kom prompte, da de så bordet med råvarer til det to-dages lynkursus med nye ideer til det kolde bord.

Kål i mange afskygninger, salater, gulrødder, majs, linser, spelt, kikærter og loppefrøskaller lå blandt meget andet klar på det bugnende bord.

Kursusoverskriften varslede: "Nytænkning af det kolde bord til søs." Underviser Lone Jørgensen på Aalborg TechCollege stod klar med instruktioner og opskriftsamling, som de fem hovmestre i løbet af de to dage skulle stifte bekendtskab med.

Og lad os blot afsløre, at hverken herregårdsbøf eller bearnaisesovs var at finde på indekssiden i opskriftsamlingen. Nej, her blev kursusdeltagerne præsenteret for lun hokkaidosalat med stegt grønkål og linser, grov bønne-linsesalat med bagte grøntsager samt blomkålscouscous med ingredienser som quinoa, persilleolie, æble og ristede kikærter. Yderligere fortalte opskriftsam-

lingen, at der skulle arbejdes med en lang række brød med forskellige ingredienser og fuldkorn.

Resultatet af formiddagens anstrengelser i form af bl.a. salater blev indtaget til frokost. Midt mellem skålene med de farverige salater stak en tallerken med bacon ud. Den havde sneget sig ind, da kursisterne hårdnakkede fastholdt, at uden kød gik det altså ikke. Langt de fleste medgik dog under spisningen, at salaterne slet ikke var så ringe endda. Et par stykker fik til og med prædikatet: "Ret god - den kan et eller andet." Og hovmestrene udvekslede ideer til, hvordan salaterne kunne indgå alt imens, der blev spist.

### UVANTE OPSKRIFTER

Fyldt med både mad og begejstring over at have lært en hel del nyt, kastede kursisterne sig over eftermiddagsprogrammet med bagning af brød og tærter. Linsebrød, tærte med kikærtemel og "pull apart"-brød med

hvidløg, smeltet mozzarella og krydderier var blandt opgaverne.

De uvante opskrifter krævede en del nærlæsning både før og under tilberedningen.

"Hvad er nu det for noget. Den her skal hæve helt til i morgen," lød et udbrud, hvorefter ovnen, der ellers var under opvarmning, blev slukket.

### VIGTIGT AT MØDES

For de fem deltagere var kurset kærkomment. Ofte har de kritiseret rederiet for kun at tilbyde kurser til dæk- og maskinbesætningen - så stor ros til Royal Arctic Line fra kurssets deltagere.

"Vi kan da kun være ærgerlige over, at der ikke er flere af vores kolleger, der har valgt at deltage," bemærkede hovmester Jan Nygreen med henvisning til, at der var seks ubesatte pladser. Hans kolleger omkring arbejdsbordet nikkede bifaldende.

Ud over at lære nyt og hente inspiration



Fiberrigt brød bagt i små forme forberedes af hovmestrene Christian Martin Lassen (med ryggen til) og Dres Christiansen.

Hovmester Allan Stig Christensen blander indgredienserne til en variant af de mange brødskrifter.



var kurset også en sjælden mulighed for hovmestrene for at mødes. Om bord er de alene om hovmesteropgaven og det eneste tidspunkt, de møder en kollega, er i forbindelse med afløsning.

"Så det at møde sine kolleger fra de andre skibe, og have tid til at snakke, det er meget værd," forklarede Allan Stig Christensen.

Flere af de nye retter og salater var de overbeviste om ville komme på programmet, når de igen mønstrede ud. Flere unge blandt besætningerne efterspørger ofte

mere grøn og fiberrig kost. Men - og det var de fem kursUSDeltagere også enige om - den store revolution kostmæssigt må lade vente på sig. Mens de unge rynker på næsen ad pomfritterne, så betragtes de friturestegte kartoffelstykker som en menneskeret til lørdagsbøffen blandt den ældre del af besætningerne.

#### HEMMELIGE TIPS

På det tidspunkt i snakken brød underviser Lone Jørgensen ind.

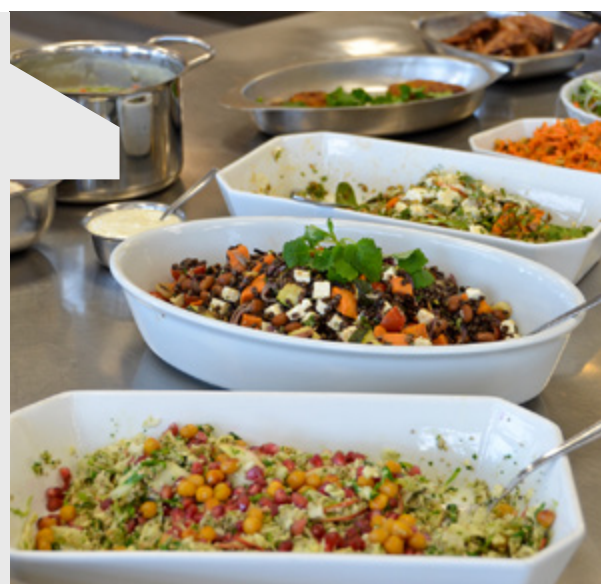
"Hvordan I kommer i gang med at få de her nye retter på bordet, så de også bliver valgt frem for det mere usunde, det bliver I meget klogere på i morgen," lovede hun og henviste til den del af kurset, der omhandlede vaner, tips og tricks til anretning og meget mere. Detaljer i den forbindelse afstår vi fra at afsløre her.

Kurset sidst i marts havde Royal Arctic Line bestilt gentaget sidst i maj, så de, der var ude under første kursus, fik mulighed for at deltage.



Salater i flere varianter blev forberedt og var klar til frokost. De fik anerkendende bemærkninger med på vejen af kursUSDeltagerne.

Hovmester Flemming Rasmussen i gang med dejen til en tærte bagt med kikærtemel.



# SAG TABT I HØJESTERET

PRINCIPIEL SAG OM  
MODREGNING I ERSTATNING  
TIL UDENLANDSKE SØFARENDE  
VED ARBEJDSKADE ER  
AFGJORT VED HØJESTERET.  
METAL MARITIME FRYGTER,  
AT FORLÆNGELSE AF  
SAGSBEHANDLING I  
ERSTATNINGSSYSTEMET ER  
BLANDT KONSEKVENSERNE.

**S**AGEN har været 12 år gennem systemet og har været indbragt for alle tre retsinstanser. I byretten fik Dansk Metal/Metal Maritime og Ankestyrelsen medhold i striden med rederne og forsikringsselskaberne om, at en i et andet land lovkrævet erstatning ikke kan modregnes i den erstatning, som udbetales efter det danske arbejdsskadesystem.

Modparten ankede den gang afgørelsen til Landsretten, som i 2018 gav rederier og forsikringsselskaber medhold.

Da sagen var principiel, var der mulighed for prøvelse ved en tredje retsinstans, og Ankestyrelsen og Dansk Metal/Metal Maritime ankede dommen.

Syv dommere i Højesteret var da heller

ikke enige om dommen, idet to dommere mente, at Ankestyrelsen og Dansk Metal/Metal Maritime havde ret. Dommen blev afgjort med stemmeflertal og da flertallet på fem dommere gav rederne og forsikringsselskaber medhold, blev Landsrettens dom stadfæstet og dermed er det endeligt afgjort, at der kan ske modregning i erstatningen.

## DYR AFGØRELSE

Den konkrete arbejdsskadesag, som har været i centrum for det juridiske tovtrækkeri ramte i 2010 en filippinsk bådsmand i Torm, der kom til skade med sin hånd, da den blev ramt af en trosse. Siden har han ikke kunnet sejle.

Højesterets afgørelse får ikke nogen betydning for bådsmandens erstatning, der er udbetalt. Men fremadrettet vil det for en filippinsk søfarende kunne betyde en reduktion af erstatningen på op til 100.000 USD.

"Dertil kommer, at udenlandske søfarende med dommen kan stå overfor meget lange og komplicerede sagsforløb, hvor det danske arbejdsskadesystem må afvente, at en udenlandsk instans træffer en afgørelse. Det er, set med mine øjne, noget rod," kommenterer Ole Philipsen, formand for Metal Maritime.

HAN

## RAPPORT OM JUNIOROFFICERER

Danske Rederier stillede under overenskomstforhandlingerne for officerer (navigatører og maskinmestre) krav om væsentlige ændringer for juniorofficerernes vedkommende. Redernes holdning var klar: Danske juniorofficerer er for dyre sammenlignet med udenlandske.

Under de meget langstrakte OK-forhandlinger sidste år blev kravet afvist af både Metal Maritime og Maskinmestrenes Forening. Parterne enedes dog om at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal udarbejde en rapport med løsningsforslag, som overenskomstparterne efterfølgende kan tage udgangspunkt i ved forhandlingsbordet.

Fra Metal Maritime deltager faglig konsulent Per Gravgaard i arbejdsgruppen, hvor også Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier er repræsenteret.

Rapporten forventes klar inden sommerferien. Metal Maritime vil i efteråret afholde debattmøder på navigationsskolerne for at høre de studerendes holdninger til problemstillingerne.

HAN



**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](http://www.martec.dk)**

**VI UDDANNER TIL VERDEN**

**martec** | Hånbækvej 54 | 9900 Frederikshavn | Telefon +45 96 20 88 88 | [martec@martec.dk](mailto:martec@martec.dk) | [www.martec.dk](http://www.martec.dk)



TEKST &amp; FOTO: HANNE HANSEN

Rederiassistent Lina Jensen, yderst til venstre, og hendes mand, Jan Carlson i den røde trøje, har siden marts huset Linas ukrainske familie. Forrest på gulvet Linas barnebarn, Zlata, med sin farmor, Lydia, der sidder bag ved. Yderst til højre Linas fætter Vadyne og hans familie, som består af hustruen Nataliya og børnene Anastasiya og Anton.

## FRI TIL AT HJÆLPE SIN UKRAINSKE FAMILIE

**REDERIASSISTENT** Lina Jensen, DFDS, kunne med støtte fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond holde fri fra to tørrer og dermed få halvanden måned sammenhængende hjemme for at hjælpe sin ukrainske familie. De seks familiemedlemmer, heriblandt Linas barnebarn Zlata på ti år, blev først i marts hentet fra Ukraine til Linas og mandens hjem i Skagen.

Familiemedlemmerne taler hverken dansk eller engelsk. Derfor havde de alle brug for Lina Jensens hjælp i forbindelse med ansøgninger om opholdstilladelse og øvrig kommunikation med myndighederne.

Fonden, der blev etableret af DFDS og Metal Maritime i 2012, hastebehandlede hendes ansøgning om at få økonomisk

støtte til at kunne holde ekstraordinært fri. I løbet af blot et par timer fik hun besked.

"Jeg vidste bare ikke, at den fond var der og at den kunne søges om hjælp til det her. Jeg er meget taknemlig," fortalte Lina Jensen, da undertegnede besøgte hende og familien først i april.

### DATTER ER FORTSAT I UKRAINE

Lina Jensens datter og svigersøn er fortsat i Ukraine. Svigersønnen er professionel soldat og datteren er på grund af arbejde forhindret i at forlade landet.

Alle evakuerede familiemedlemmer kommer fra byen Poltava mellem Kharkiv og hovedstaden Kyiv. Her stammer Lina Jensen også fra. Foruden barnebarnet og

hendes farmor Lydia, er det Lina Jensens fætter og hans familie med hustru og to børn, der kom til Skagen. Fætter og familie er sidst i maj rejst til Tyskland, hvor de har bekendte.

Barnebarnet Zlata og hendes farmor er stadig i Skagen, hvor Zlata nu går i skole. Lina Jensen er nu tilbage i normal tørrer som rederiassistent på 'Pearl Seaways'.

På hjemmesiden co-sea.dk bragte vi 2. april en længere artikel med Lina Jensen og familien. Artiklen ligger under 'Nyheder'.

Læs mere om Den Sociale Arbejdsmarkedsfond i DFDS, hvem der kan søge og hvordan på fondens egen hjemmeside på: [densocialearbejdsmarkedsfond.dk](https://densocialearbejdsmarkedsfond.dk)



## 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](mailto:info@svesoef.dk)  
[www.svesoef.dk](http://www.svesoef.dk)



Følg os  
på Facebook



*Mange medlemmer spørger om:*

# NY FERIELOV OG OG AFTALE OM FERIE

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

**V**I MODTAGER i faglig afdeling fortsat henvendelser med spørgsmål om, hvilken betydning overgangen til samtidighedsferie har haft på retten til at holde ferie og om, hvordan det praktisk fungerer med samtidighedsferien.

Det helt korte svar er, at de aftaler, Metal Maritime har indgået, ikke ændrer på, hvordan ferie og planlægning af ferie gøres i det enkelte rederi. Aftalerne har mest været af teknisk karakter for at få den nye ferielov passet ind i de søfarendes tårn-systemer og fridøgnsoplysning.

Inden jeg går helt i gang, vil jeg begynde et lidt andet sted, ved ledelsesretten. Arbejdsgiveren har retten til at lede og fordele arbejdet. Det indebærer, at arbejdsgiveren har retten til at bestemme, hvornår vi holder ferie, men arbejdsgiveren skal i videst mulige omfang aftale det med den ansatte. Overenskomster er - udover meget andet - også aftaler om begrænsninger af ledelsesretten, herunder bestemmelser, der

sammen med lovgivningen, sætter rammerne for aftaler omkring ferie.

## INDFØRELSE AF SAMTIDIGHEDSFERIE OG OVERGANGSPERIODEN

Samtidighedsferien blev indført 1. september 2020. Allerede året før, den 1. september 2019, gik vi ind i overgangssperioden. Overgangsperioden var der, hvor det gamle ferisystem skulle tilpasses til det nye system, samtidighedsferie. De markante elementer her, var at indfryse ferie optjent fra 1. september 2019 til 31. august 2020 og ændringen af, hvornår ferieåret går fra og til.

Indførelsen af samtidighedsferie i Danmark og de deraf følgende nødvendige ændringer af lov om ferie for søfarende var en bunden opgave.

Feriereglerne i Danmark skulle rettes til, så de var i overensstemmelse med de andre lande i EU. Metal Maritime og CO-Søfart

deltog i det lovforberedende arbejde sammen med de øvrige maritime fagforeninger og Danske Rederier, så den nye lov om søfarendes ferie på bedst mulig vis svarede til de praktiske forhold i erhvervet.

Efter loven var klar, var opgaven at forhandle og indarbejde den nye ferielov for søfarende i de overenskomster, Metal Maritime har med Danske Rederier. Det er en forudsætning for aftalerne om samtidighedsferie i overenskomsterne, at hverken rederierne eller de søfarende skal tjene på overgangen til samtidighedsferie. Først nu, godt halvandet år efter, kan vi så se, om den del af opgaven er lykkedes, eller om der skal yderligere tilretning til. Det, vi har set indtil nu, viser, at det overordnet er lykkedes ganske godt.

## HYREN OG PLANLÆGNING AF FERIE ER UÆNDRET

De konkrete aftaler og kutymer for, hvordan ferie planlægges og aftales i det enkelte rederi, er ikke blevet ændret i overenskomsterne i forbindelse med overgangen til samtidighedsferie. Ændringerne i overenskomsterne har mest været af lønteknisk karakter.

Nogle aftaler er dog ændret fra ferie med feriepenge/-kort til ferie med løn. Det betyder selvfølgelig en stor forandring i, hvordan ferie afregnes og i måden hvorpå man holder styr på sine feriedage.

Har man ferie med feriepenge eller feriekort, udgør lønnen under ferie, 12,5 pct. af den ferieberettigede løn på optjenings-tidspunktet. Når man har ferie med løn, får

**Diplomuddannelse i  
Maritim Drift &  
Bæredygtig Udvikling**

Læs mere på [SIMAC.DK/TRAINING](https://simac.dk/training)

**SIMAC**  
TRAINING

man udover sin normale løn under ferie et ferietillæg på minimum én pct. af den ferieberettigede løn. Ferietillægget kommer, afhængig af hvilken overenskomst man er ansat på, til udbetaling en eller to gange om året.

Hyren opgjort over ferieafviklingsperioden inklusive ferietillæg bør være omtrent, om ikke helt den samme, som den var før overgangen. Det kan være vanskeligt at lave en, en-til-en sammenligning med hyren før og nu, fordi to år sjældent er helt ens. I beregningerne indgår procenter af overtid, ekstra arbejde og kontanterstatte fridøgn, som kan ændre sig år for år. Det skal man lige være opmærksom på, hvis man prøver at sammenligne som beskrevet.

Som nævnt ovenfor er det aftalt med rederne, at hverken rederier eller ansatte skal tjene på overgangen til samtidighedsferie og hvis det viser sig at være tilfældet, vil man se på aftalerne igen. Er du i tvivl, er du som altid velkommen til at kontakte os.

#### DET PRAKTISKE ER LIDT FORSKELLIGT

Man optjener og har ret til fem ugers ferie pr. år, helt som tidligere. Ferie optjenes fra 1. september til 31. august det efterfølgende år. Ferien kan afvikles løbende i perioden fra 1. september til 31. december det efterfølgende år. Søfarende optjener tre feriedage hver måned og afvikler også ferie på lørdage og søndage. Til sammenligning optjener personer ansat i land 2,08 feriedage pr. måned og afvikler til gengæld kun ferie på hverdage. Loven er den samme for

#### FØR 1. SEPTEMBER 2020

**Optjening:** Fem ugers ferie pr. år.

#### Optjenings periode:

1. januar til 31. december

#### Afvikling af ferie:

1. maj (efterfølgende år) til 30. april næste år. For nogle søfarende kunne ferieafvikling begynde 1. januar (iflg. overenskomst).

#### EFTER 1. SEPTEMBER 2020

**Optjening:** Fem ugers ferie pr. år.

#### Optjenings periode:

1. september til 31. august

#### Afvikling af ferie:

Løbende, fra 1. september til 31. december efterfølgende år.

alle søfarende, men det praktiske og aftalerne afhænger en hel del af de konkrete forhold i rederiet. Der er fx forskel på om der er tale om ansættelse på holddrift, hvor ferie opgøres i timer (typisk færger) eller om man er mønstret.

For ansatte på holddrift svarer ferieaftalerne nogenlunde til aftalerne på land. Man optjener 185 timer pr. år svarende til en optjening på 15,42 timer pr. måned. Ferien kan afvikles løbende og aftales med arbejdsgiveren iht. driften (og kollegaerne).

For mønstrede med fridøgnoptjening er det lidt anderledes. Før indførelse af samtidighedsferie afvikledes ferie, der var optjent det foregående år i den/de første hjemmeperiode(r) efter 1. januar eller fra 1. maj (afhængig af overenskomst). På nogle overenskomster med 14-dages tørn afviklede man tre dage hver måned først i hjemmeperioden. Hvis man ikke havde været ansat i hele det foregående optjeningsår og dermed ikke havde optjent alle fem ugers ferie, fik man enten en kortere periode hjemme eller blev trukket tilsva-

rende i hyre. Det sidste typisk i rederier, hvor der er et fast tørn-rul og relativt korte tørn.

Med samtidighedsferie og de tilrettede overenskomster, afvikles ferie, der er optjent i en tjenesteperiode og eventuelt forudgående hjemmeperiode i første del af hver hjemmeperiode. Ferieafvikling begynder iflg. loven: "...dagen efter den ansattes ankomst til bopælslandet."

Da det er bestemt, at ferie afvikles i begyndelse af hjemmeperioden, vil den ferie, man optjener i hjemmeperioden, blive optjent til afvikling i næste hjemmeperiode. Feriesaldoen vil gå både op og ned hen over året afhængigt af, hvor man er i sin tørn.

I overenskomster med 14-dages tørn afvikles der typisk, rent teknisk, tre dages ferie hver måned i en hjemmeperiode. Hvornår man praktisk holder ferie, aftales med arbejdsgiveren.





# 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](http://www.marnav.dk)

Ellenet 10 • 5960 Marstal  
+45 6253 1075 • [marnav@marnav.dk](mailto:marnav@marnav.dk)

AF HANNE HANSEN

# DET VAR ALT, HVAD JEG DRØMTE OM

FRA HAN VAR 12 ÅR, HAVDE ANDREAS NORDSETH KUN ÉN TING I HOVEDET. HAN SKULLE UD AT SEJLE - OG MÅSKE BLIVE SKIBSKOK.

**EFTER LÆNGERE** tids overtalelse har Søfartsstyrelsens direktør, Andreas Nordseth, modstræbende indvilget i at være hovedperson i "Søfartsbogs-serien". Hans argument for at undslippe har lydt: "Jeg har jo kun sejlet en halv ti-kaffe".

Vedholdende har undertegnede omvendt fastholdt, at søfartsbogens omfang er underordnet. Det væsentlige er indholdet, baggrunden, værdien og hvad det førte med sig. Netop i det lys er Andreas Nordseths søfartsbog væsentlig, for det var til søs, den rastløse teenager fra Nørrebro fik hul på livet. At det blev i en ganske anden retning, end de første tanker om at blive skibskok, ja det dannede søfartsbogen også grobund for.

At være den nederste i hierarkiet til søs giver god lærdom. At sætte sig mål og kæmpe for dem giver mod på mere, når det lykkes. Andreas Nordseth nærer i dag dyb respekt for kulturen og værdierne til søs. Det bliver f.eks. ikke med hans accept, at sparekniven rammer forplejningen om bord på Søfartsstyrelsens skib 'Poul Løwenørn'. I en tilværelse med alskens afsavn til søs er måltiderne blandt de få holdepunkter, og dem rører man ikke.



## 1976



Det føltes som evigheder at vente på at blive 16 år og dermed gammel nok til at komme ud at sejle. Især når hovedet ikke havde været fuldt af andet siden 12-års alderen. Folkeskolens 9. klasse var afsluttet i sommeren 1975 - langt om længe.

Hvor beslutningen om at ville sejle kom fra, har Andreas Nordseth i dag ingen ide om. Men fra han var 12 år op søgte han alt, hvad han kunne læse om dansk skibsfart. Årbøgerne "Skibsfartens Hvem Hvad Hvor," slugte han råt. Da 1975-udgaven ikke udkom, løb han boghandleren på døren igen og igen, for den måtte da dukke op. Bibliotekets hylder med bøger og hæfter om skibsfart hjemstogte han

jævnligt. H.C. Røders to-bindsværk, "Dansk skibsfarts renaissance", hvor forfatteren fortæller egne erindringer fra sin tid til søs, var blandt yndlingsbøgerne. Og hver uge lyttede han til radioprogrammet, hvor de danske handelsskibes positioner blev læst op.

Som led i folkeskolens erhvervspraktik havde han været i praktik på "Oslo-bøden" i kabyssen. Den oplevelse havde kun bekræftet ham i, at han skulle til søs og måske blive skibskok.

### FRA LANGT TIL KORT HÅR

"Nørrebro-uniformen" midt i 70'erne var langt hår og afghanerpels. Begge dele var fortid, da han endelig fyldte 16 år torsdag 11. marts 1976. Da det blev mandag, hentede han sin nyudstedte søfartsbog hos Direktoratet for Søfarende. Kortklippet og klar sendte han en ansøgning til ØK for at få hyre som restaurationsdreng. Svaret fra ØK med tilsagn om hyre kom også på skrift og sluttede med ordene: "Med Højagtelse." Det gjorde et vist indtryk på den spændte teenager, der et par uger senere, 3. april, påmønstrede ØKs stykgodsskib 'Sinaloa' i København som restaurationsdreng.

Skibet med fem luger, master og bomme sejlede i fast fart mellem Europa



'Sinaloa' var bygget til ØK i Nakskov og afleveret i 1956.

FOTO: MUSEET FOR SØFART

og Vestafrika. Andreas Nordseth fik opgaven som "Salondreng" med servering i salonen, hvor kaptajn, overstyrmand og maskinchef spiste. En 48-årig stewardesse styrede med hård hånd slagets gang i salonen.

"Det var nok min fornemmelse, at hun ikke var synderligt imponeret," smiler Andreas Nordseth.

### KAMMERDRENG

Skibet anløb Aarhus et par dage senere og yderligere to drenge og en koksmat påmønstrede. Salon-tjansen overgik herefter til den ene af de ny-påmønstrede, som var 18 år, og i stedet blev Andreas Nordseth overflyttet til at være kammerdreng på officersgangen. Jobbet omfattede også at skulle hjælpe i messen til måltiderne.

"Min rengøring af kamrene satte jeg i system, og arbejdet i messen var til faste tider, så jeg syntes, at jeg fik meget frihed. Jeg fandt hurtigt ud af, at livet blev meget lettere, hvis man gjorde noget og gjorde det så godt, som man kunne. Der var ingen, der blandede sig, hvis man bare passede sit arbejde," fortæller han og tilføjer: "Vi drenge fik meget ros - og også lidt ekstra penge, som vi samlede sammen til at gå i land for."

Første havn på Vestafrika var Dakar. "Waow, det var så fremmed. Duften, kanoerne - jeg var i Afrika. Alt det, jeg havde drømt om, var blevet til virkelighed," bemærker han.

Når han i dag ser tilbage på denne første udmønstring, er han ikke i tvivl



"Jeg har jo kun sejlet en halv ti-kaffe, som man siger. Men jeg er dybt taknemlig for, at jeg har det med. Og jeg føler mig super privilegeret, at jeg nåede at opleve søfart, da der var tid i havnene, hvor lastning og losning foregik med bomme eller egne kraner. Kulturen og værdierne, man har som søfarende, ligger dybt i mig," fortæller Andreas Nordseth, direktør i Søfartsstyrelsen.

FOTO:  
SØFARTSSTYRELSEN

om, at den ældre del af besætningen holdt et vågent øje med drengene. De blev passet på også under landgang. Sådan var kulturen om bord. Sammenhold.

#### DU SKAL VÆRE STYRMAND!

Planen om at blive skibskok luftede han også om bord. Den mødte nu ikke nogen opbakning. En af styrmandene udtrykte sig ret præcist: "Du skal fan'ne ikke være kok, du skal være styrmand," lød beskeden. Hovmesteren om bord var enig.

"Jamen, når nu de sagde sådan, så var det jo nok rigtigt, tænkte jeg. Så jeg var helt fast i min beslutning, jeg skulle bare være styrmand," refererer Andreas Nordseth.

Med penge på lommen og en fornemmelse af at være blevet bredere over skuldrene og ti meter højere afmønstrende han i Hamborg 20. juni 1976 efter en rundrejse. Målet var nu at blive styrmand, men til det rakte hans 9. klasses eksamen ikke, så det skulle der først samles op på. Derfor blev det til et år på Hørby Ungdomsskole og 10. kl. med teknisk forberedelse.

"Det er mit bedste skoleår ever," erklærer Andreas Nordseth. Den skoletrætte elev fra folkeskolen med

karakteren fem i både matematik og fysik var forandret. Nu havde han et mål, der skulle nås. Og skolelederens ord om, at hvis man gør sit bedste, så er det godt, blev en motivationsfaktor.

Skoleårets erhvervspraktik kom i stand via hans papfar og blev om bord på den lille gastanker 'Birthe Tolstrup' i nordeuropæisk fart. Søfartsbogen fortæller, at han påmønstrede i Southampton 27. marts 1977 og afmønstrede 12. april i Fawley. I alt 17 dage.

#### SØSYGE OG BRUNKÅL

Hvad der ikke fremgår af søfartsbogen er, at måltidet om bord i Southampton før afgang var brunkål. Erhvervspraktikanten havde indtaget alt, hvad han kunne. Nogle timer senere, da skibet ramte rum sø, kom alt op igen.

"Jeg var så søsyg, så det eneste, der holdt mig i live, var håbet om at dø hurtigt," fortæller han. Men der skulle mere end flere dages søsyge til at aflyse styrmandsdrømmene. Brunkål har han dog aldrig siden indtaget.

10. kl. blev afsluttet med topkarakterer. Næste skridt på vejen var det obligatoriske halve år på søfartsskole, som han tilbragte på Statens Søfartsskole i Frederikshavn.

#### AFSLAG PÅ AFSLAG

14. december 1977 forlod han søfartsskolen og efter vejledning fra hans papfar, der var kaptajn, gik han herefter i gang med at skrive ansøgninger for at blive styrmandsaspirant. Først søgte han A.P. Møller. På søfartsskolen havde han modtaget rederiets flidspærmie, hvilket han også gjorde opmærksom på i ansøgningen. Men rederiet var ikke sådan at dupere. Afslaget var han ikke helt forberedt på. Men de svarede i det mindste. Det var der flere andre rederier, der ikke gjorde, og tiden gik.

"Eneste positive respons jeg fik, det var fra Mercandia. De kunne tilbyde en hyre som ubefaren, og jeg var så klar," fortæller han. Papfaren manede dog til besindelse. En hyre som ubefaren kunne han altid få, lød rådet. Næ, i stedet skulle han stryge en skjorte, tage slips på og så møde op på rederikontorerne, forklarede papfaren.

Det blev en lang dag. Afslag på afslag, uanset hvor meget håret var kæmmet. Sidste stop på turen rundt var ØK. Om det var skjorten, der gjorde udslaget, vides ikke. Men han kom inden for til et møde på rederikontoret.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

## ANDREAS NORDSETH

FØDT 1960

### 1976

Restaurationsdreng, ØK

### 1977

Elev, Statens Søfartsskole, Frederikshavn

### 1978 - 1982

Styrmandsaspirant, ØK

### 1982

Skibsførereksamen, Kbh. Navigationsskole

### 1982 - 1983

2. styrmand, ØK

### 1983 - 1984

Værnepligt Søværnet & hjælpepæler på Kbh. Navigationsskole

### 1985

Skolechef, Skoleskibet Danmark

### 1987 - 1989

Navigationslærer-uddannelse, DTH

### 1989 - 1991

Navigationslærer, Kbh. Navigationsskole

### 1991 Søfartsstyrelsen:

- 1991 - 1997 Undervisningskonsulent
- 1997 - 1999 Undervisningsinspektør
- 1999 - 2003 Kontorchef
- 2003 - 2009 Vicedirektør
- 2009 Direktør

# LYNVISIT PÅ NYBYGNING

'LUNA SEAWAYS' ER STØRSTE NYBYGGEDE FRAGT- OG PASSAGER-SKIB TIL DFDS I 40 ÅR. NYBYGNINGEN BESØGTE KØBENHAVN SIDST I APRIL OG REDERIET BENYTTED LEJLIGHEDEN TIL AT PRÆSENTERE SKIBET FOR EN INDBUDT SKARE.



FOTO: OLE PHILIPSEN

Inden 'Luna Seaways' fortsatte fra København for at indgå i rute-besejlingen af Karlshamn i Sverige og Klaipeda i Litauen blev der tid til en rundvisning om bord for de inviterede gæster. Fra Metal Maritime og CO-Søfart deltog formand Ole Philipsen i præsentationen af nybygningen.

Det kombinerede fragt- og passagerskib, RoPax er under DIS. Overenskomsterne forhandles mellem DFDS og Metal Maritime, som er i tæt konsultation med de svenske faglige organisationer.

Besætningsfaciliteterne har plads til 62 personer - alle i enkeltkammer - og naturligvis med egen messe. Normalt vil besætningen bestå af 52 personer, hvoraf 26 er beskæftiget i cateringafdelingen. Skibet har plads til godt 600 passagerer. Dækkene - incl. hængedæk - med i alt 4.500 lanemeter giver plads til op mod 273 trailere og 73 biler. 'Luna Seaways' er 230 meter lang og i bredden fylder det 31,6 meter for nu at være helt nøjagtig.

## ↓ FORTSAT FRA SIDE 27

Tonen var dog i første omgang distancerende. Aspirantholdene var fulde og tiderne var trætte, så nej, det så ikke godt ud. Da eksamenspapirerne fra ungdomsskolen kom på bordet, ændrede tonen sig, og udfaldet blev det bedst tænkelige. Langt om længe lykkedes det at blive styrmands-aspirant. 24. juni 1978 påmønstrede han ØKs bulkcarrier 'Patula' i Antwerpen. Skibet havde en dødvægt på 40.500 tons og var udstyret med seks lastrum og seks 15 tons kraner. Fra Antwerpen gik sørejsen over Atlanten til Houston for lastning af korn til Sovjetunionen.

Atlantpassagen var en følelsesmæssig optur. Styrmandsaspiranten var på vej. Lasterejsen blev dog med forhindringer. USSR var blevet ramt af boykot, og kornlasten skulle i stedet losses i Polen, hvor skibene hobede sig op. 'Patula' blev et nummer i rækken på reden ud for Gdansk. Den 17. dag blev sørejsen fra Houston blev således efterfulgt af 73 døgn på reden.

Om bord var styrmandsaspiranten mest beskæftiget med matrosarbejde. "Ofte blev styrmandsaspiranten betragtet som billig arbejdskraft. Det var

ikke altid befordrende for læringen," fortæller Andreas Nordseth.

2. styrmanden blev imidlertid syge-afmønstret, og styrmandsaspiranten kom herefter til at gå vagt. "Pludselig lærte jeg så en hel masse," fortæller han.

### DET SOCIALE I TOP

Efter godt fem måneder om bord afmønstrede han i København 12. november 1978 for en kort ferie på knap en måned. 10. december lettede han mod nord for påmønstring af Lumber/Log-carrieren 'Casuarina' i is og frost i Luleå. Her lastede skibet stålbarer til Shanghai. Skruen blev ødelagt af is og med 11 knob tog sørejsen til Shanghai 47 døgn. Skibet, der oprindeligt var bygget til anden rede og Monrovia-flag, var af ringe standard. Til gengæld var det sociale om bord i top. "Det var virkelig det fedeste skib," erklærer han.

Seks måneder og 14 dage om bord bragte ham rundt til Borneo, Filippinerne og USA's vestkyst. Ofte var havneopholdene af længere varighed og der var tid til at gå i land. 23. juni 1979 fløj han hjem fra Shanghai. Herefter fulgte udmønstringer på ØKs linjebåde. 'Falstria' i godt fire mæ-

der, 'Boringia' i knap fire måneder og 'Jutlandia' i knap to måneder.

På 'Falstria' mødte han en kaptajn, der brugte tid og energi på aspiranterne. Søvejsreglerne blev f.eks. lært udenad. Aspiranttiden omfattede også lektionerne fra Handelsflådens Kursuscenter, så navigationsskolens første halv år kunne springes over. 16. juli 1980 afmønstrede han 'Jutlandia' i Hamborg for at starte på Københavns Navigationsskole.

### RÆVESTOLT 2. STYRMAND

27. december 1982 påmønstrede han som 2. styrmand på containerskibet 'Meonia' i Gøteborg. Nyuddannet og rævestolt. "Men der gik ikke lang tid, inden jeg oplevede, at jeg kede mig. Alt det, jeg havde lært, syntes jeg ikke, at jeg brugte til noget. Jeg kiggede på uret for at se, hvornår min vagt sluttede," erindrer han.

Tankerne begyndte at vandre i andre retninger. På navigationsskolen var han blevet opfordret til at læse videre for at blive navigationslærer, og ideen om at undervise spirede så småt.

Efter første udmønstring på fire måneder fulgte en kort udmønstring på 'Fionia' på godt en måned fra 12. maj til 18. juni 1983, hvorefter han

afgjente sin værnepligt ved Søværnet og blev uddannet Sekondløjtnant. Under hjemsendelserne underviste han på Københavns Navigationsskole som hjælpelærer.

### SKOLECHEF PÅ 'DANMARK'

Stillingen som skolechef på skoleskibet 'Danmark's' efterårstogt i 1985 var ledig, og Andreas Nordseth søgte den. Trods det, at han aldrig selv havde været elev om bord, fik han jobbet. Hans ansættelse blev da også mødt af en vis skepsis. "Det var noget af en udfordring, men det blev en super oplevelse. Det var et spændende job, og der var bare et super samarbejde i officersgruppen," fortæller han.

Skoleskibet 'Danmark' runder således sejltiden af i søfartsbogen med påmønstring 14. juli 1985 og afmønstring 5 måneder senere, 10. december. Det følgende år, mens han ventede på at starte på navigationslæreruddannelsen på DTH, var han løjtnant på kontrakt hos Søværnet.

Det blev måske nok kun til sejladis i "en halv ti-kaffe". Men værdien af den er for Andreas Nordseth umåelig. "Jeg ville ikke undvære den for noget," siger han.

# Få rabat på dine sommeroplevelser

– se alle rabatterne på **pluskort.dk**

## PlusPark.

Oplev den skønne forlystelsespark i Århus, som byder på mere end 40 forlystelser, boder, spil, og legepladser hele sommeren.

**Spar op til 30 %**



## PlusKlodser.

Køb billetter til LEGOLAND® med PlusKort rabat, og oplev det fantastiske land THE LEGO® MOVIE™ WORLD.

**Spar op til 39 %**



## PlusDyr.

Køb billetter og årskort til Zoologisk Have København med PlusKort rabat, og oplev mere end 4.000 fantastiske dyr.

**Særpris**



## PlusMode.

Skal der styr på sommergarderoben til ferie og fornøjelse? Få rabat på gavekort til Zalando, og brug det på produkter fra mere end 2.500 brands.

**10 %**



## PlusHave.

Sommer i Tivoli er en eventyrlig tid i den gamle Have i hjertet af København. I Tivoli er du garanteret timevis af hygge.

**Særpris**

**TIVOLI**

## PlusFerie.

Skal du nyde sommeren i udlandet? Så book en ferie med Apollo Rejser. Her venter ekstra gode ferieoplevelser for hele familien.

**3-5 %**



Centralforeningen  
for Stampsønsel  
Forsvarets Fagforening



# 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.



Der tages forbehold for trykfejl og ændrede rabatafalter. Læs vilkår og betingelser for rabatafalterne på pluskort.dk

## Nekrolog:

AF HANNE HANSEN

# NIELS-JØRGEN HILSTRØM

**M**ETAL SØFARTS formand fra 1994-2005, Niels-Jørgen Hilstrøm, er 28. marts afgået ved døden efter kort tids sygdom i en alder af 78 år.

Han var uddannet smed og fik tidligt interesse for fagligt arbejde. Det førte ham til en lang karriere i den danske fagbevægelse, hvor han gennem årene bestred en lang række tillidsposter i bl.a. Dansk Metal og LO.

Det var ikke tilfældigt, at han i LO blev leder af uddannelsessekretariatet og arbejdsmiljøafdelingen. Såvel uddannelse som arbejdsmiljø var om noget hans mærkesager.

Han returnerede fra LO til Dansk Metal i 1994, hvor han blev formand for Metal Søfart. Her satte han i høj grad sit fodaftryk, idet uddannelserne til hhv. skibsmekaniker og faglært skibsassistent kom til verden på grund af Niels-Jørgen Hilstrøms engagerede indsats. Han så uddannelse og kompetencer som danske søfarendes

bedste våben i konkurrencen mod billigere arbejdskraft efter indførslen af Dansk Internationalt Skibsregister i 1988.

### TILBLIVELSEN AF CO-SØFART

Niels-Jørgen Hilstrøm var formand for Metal Søfart, da organisationen indgik samarbejdsaftale med daværende Dansk Sø-Restaurationens Forening om etablering af CO-Søfart i efteråret 2004.

"Politisk skal CO-Søfart bruges til at opbygge et stærkt og respekteret forhandlingsorgan. Jeg har faktisk den holdning, at alle som vil, skal være velkomne," sagde han den gang om fremtidsvisionerne for etableringen af Centralorganisationen Søfart.

Siden da har yderligere fem organisationer sluttet sig til samarbejdet i CO-Søfart, og danske søfarende har fået et solidt og stærkt afsæt for indflydelse ikke blot nationalt men også internationalt. Samtidig



Niels-Jørgen Hilstrøm, Metal Søfarts formand 1994-2005, er afgået ved døden 78 år gammel. Arkivfoto fra 2004

førte samarbejdet mellem daværende Metal Søfart og DSRF til fusion i 2011 og etableringen af Metal Maritime.

Niels-Jørgen Hilstrøm gik i 2005 på pension, men interessen for både det politiske og fagbevægelsen forblev uændret. Og 1. maj var han naturligvis på pletten til 1. maj-møder.

De senere år satte demens en kraftig bremse på hans virke - ikke mindst til hans egen frustration.

Niels-Jørgen Hilstrøm efterlader sig tre børn.

### ÆRET VÆRE HANS MINDE

AF OLE PHILIPSEN,  
FORMAND CO-SØFART & METAL MARITIME

## Mindeord:

# BENT MOOS

**F**HV. FAGLIG SEKRETÆR i 3F PSHR, fhv. formand for RBF og søfarts-sekretær i RBF Bent Moos, afgik ved døden lørdag 9. april, 77 år gammel.

Med Bent Moos' død har fagbevægelsen mistet en stærk og afholdt profil, som i enhver situation altid satte løsninger og samarbejde over egne mål.

Personligt skylder jeg Moos stor tak for både hans åbenhed og imødekommenhed, da jeg som nytiltrådt formand i 1999 ofte havde brug for hans baggrundsviden



Bent Moos  
til 1. maj  
2009.  
Arkivfoto

og gode råd. Hos Moos mødte jeg aldrig andet end en åben dør og tilsyneladende uanede mængder af tid til at både lytte og reflektere.

Han har givet mange gode råd og vejledning til en grøn nyvalgt formand i Dansk Sø-Restaurationens Forening. Uden Moos' vejledning i fagret, havde DSRF aldrig fået opsagt den forældede særoverenskomst i DFDS i 2002 og skabt gennembrud for 1:1 ordningen for det menige cateringpersonale.

Menneskeligt opfattede jeg vores venskab og indbyrdes respekt som upåvirket af meningsudvekslinger og uenighed mellem vores organisationer.

Bent Moos var professionel til fingerspidserne og troværdig helt ind i det inderste. Op igennem 1980'erne og 90'erne var der mange sammenstød mellem RBF og Dansk Sø-Restaurationens Forening om overenskomstdekningen af mange forskellige indenlandske færgeruter. Samtidig havde RBF et udtalt ønske om, at DSRF skulle fusionere ind i RBF, hvilket DSRF ikke havde noget ønske om. På trods af disse professionelle uenigheder var samarbejdet med Moos altid solidt og foregik i venskab.

Moos var en personlighed, som man kun kunne respektere, og et varmt menneske, som man kun kunne holde af.

Han var et ægte menneske hele vejen igennem.

### ÆRET VÆRE HANS MINDE

## ARRANGEMENT



### KLUB 8 REGION HOVEDSTADEN

## UDFLUGT TIL BAKKEN

**Lørdag 2. juli kl. 13.00 - ?**

Så er det tid til vores årlige sommer-udflugt. Vi mødes på Klampenborg S-tog Station kl. 13, lørdag 2. juli, hvorefter vi bevæger os gennem skoven, Dyrehaven til BAKKEN, hvor vi finder et traktørsted, måske "Korsbæk"? Her indtager vi en fortjent frokost.

Kræver ej tilmelding, kun godt humør og lyst til at snakke - gerne lidt fagligt og ikke kun: "Ka' du huske".

Vi ses

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

## 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

**Henrik Abildgaard Jacobsen**

Født 17. april 1966 - er afgang ved døden 18. februar 2022

**Bent Johan Mathiesen**

Født 19. februar 1938 - er afgang ved døden 4. marts 2022

**Helge Alfred Larsen**

Født 12. januar 1940 - er afgang ved døden 21. marts 2022

**Børge Carl Skovgaard Christiansen**

Født 17. juli 1946 - er afgang ved døden 27. marts 2022

**Niels-Jørgen Hilstrøm**

Født 6. marts 1943 - er afgang ved døden 28. marts 2022

**Niels Esben Sørensen**

Født 19. september 1926 - er afgang ved døden 4. maj 2022



'Sagafjord' i baggrunden bragte deltagerne rundt på Roskilde Fjord, mens frokosten blev indtaget.

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

## FLERE BILLEDER

På hjemmesiden [co-sea.dk](http://co-sea.dk) ligger flere billeder fra udflugten. Find dem under "Nyheder" og datoen 21. maj.

# HØJT HUMØR PÅ ROSKILDE FJORD

ROSKILDE FJORD OG VIKINGERNE TOG IMOD, DA DET EFTER FLERE TILLØB LYKKEDES AT AFVIKLE METAL MARITIMES UDFLUGT SIDST I MAJ. HØJT HUMØR PRÆGEDE HELE DAGEN, HVOR EN OVERVÆLDENDE ENERGI BLEV UDFOLDET UNDER ISÆR "DET STORE PAKKESPIEL".

Det var ikke nemt at få ørenlyd, da 50 medlemmer af Metal Maritime torsdag 20. maj satte hinanden stævne i Roskilde. Først besøgte Vikingeskibsmuseet kort før middag og derefter stod programmet på sejlads og frokost på 'Sagafjord' på Roskilde Fjord.

For flere deltagere var udflugten dog startet adskillige timer før. Deltagere fra Bornholm, Nordjylland og Vestjylland havde været ganske tidligt oppe for at tage

turen mod udflugtsmålet. Dagens program omfattede en guidet rundvisning på Vikingeskibsmuseet, hvor de velbevarede rester af de oprindelige vikingeskibe illustrativt fortæller om de maritime rødder.

## SPEJLBLANK ROSKILDE FJORD

Fra vikingernes virkelighed fortsatte forsamlingen til 'Sagafjord', hvor skib og besætning stod klar med frokostplatte og drikkevarer ad libitum.

Roskilde Fjord var spejlblank i det noget lumre forårsvejr. Sejladsen med udsigt til det forårsklædte landskab med gule rapsmarker og vårgrønne skove blev en flot oplevelse.

I restauranten blev frokosten afsluttet med intet mindre end "Det store pakkespil" - i år under skærpet opsyn fra "Pakkepils-politiet", der i tilfælde af snyd ville slå hårdt ned på snyderne.

Truslerne om sanktioner havde positiv effekt og "Pakkespils-politiet" fik dermed ingen større opgaver.

Det bugnende pakkebord blev ryddet

på rekordtid og igen i år blev der slået flere hurtigløbs-rekorder, da kampen om pakkerne overgik til at foregå internt mellem bordene. Tilsvarende slog lydniveauet rekord.

Nogle vandt. Andre måtte iagttage, at pakkerne forsvandt og måtte nøjes med at være tilskuere, mens vinderne åbnede gevinsterne. Gode grin var der dog til alle.

Herfra gik det atter retur mod deltageres hjemmeadresser. For nogle betød det igen godt og vel fem timers transport.

## TAK FOR EN HYGGELIG DAG

Fra Metal Maritime takker vi for en umanerligt hyggelig dag. Det er imponerende, at så mange trods lang transport prioriterer samværet og vælger at deltage. Tusinde tak for det.

Oprindeligt blev denne udflugt første gang annonceret til afholdelse i 2020, men Corona-nedlukning betød aflysning i både 2020 og 2021.

