



OK23

**FORBEREDELSE
OG OPTAKT**

SIDE 6-7



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**KAPTJNER BAG
NY GRUPPE I
METAL MARITIME**

SIDE 4-5

**DIS-LØN INDGÅR
I OPTJENING TIL
SENIORPRÆMIE**

SIDE 12-13

**EKSPERIMENT
BLEV SUCCES PÅ
CO-SEA SEMINAR**

SIDE 16-17

LEDER

AF OLE PHILIPSEN
FORMAND FOR CO-SØFART
& METAL MARITIME

MARITIM SIKKERHED FOR ANSATTE TIL SØS OG OFFSHORE I FOKUS

FRA start har 2020'erne annonceret en ny verdenssituation, med voldsomme forandringer for samfundet, verdensordenen og den enkelte.

Corona, nedlukning af lande, krig i Europa og deraf følgende energikrise, stigende inflation og højere priser har ramt alle.

I den maritime verden har forandringerne sat en ny dagsorden i forhold til sikkerhed og hidtidige operationsmønstre.

Erhvervets parter og regeringen arbejdede i 2018 sammen om et prioritetspapir for Danmarks indsats mod pirateri og anden maritim kriminalitet for perioden 2019 - 2022.

Dette udløber med udgangen af året og der skal laves en ny maritim sikkerhedsstrategi. Udenrigsministeriet inviterede derfor primo oktober til møde med de relevante aktører i erhvervet for at få deres input og synspunkter til de kommende års maritime sikkerhed for Danmark.

VERDENSBILLEDET GRUNDLÆGGENDE ÆNDRET SIDEN 2018

Hvor det tidligere prioritetspapir for sikkerhed primært havde sigte mod pirateri, skal der nu defineres nye fokusområder og målsætning for maritim sikkerhed.

Det maritime verdensbillede set med sikkerhedsøjne så unægtelig en hel del anderledes ud i 2018. Det fremgik klart på

mødet, at deltagerne har taget udviklingen i 2022 til sig, og at begrebet maritim sikkerhed nu omfatter en del andre områder.

Sprængningen af rørledningerne ved Bornholm, øgede spændinger i nærområderne (Skandinavien), droner ved kritiske infrastrukturinstallationer i både Danmark, Norge og Sverige, massive hackerangreb på maritime IT-net, samt stadig flere provokationer i territoriale områder, har fået erhvervet til at hæve blikket og tænke maritim sikkerhed i et større perspektiv.

” *Fra de faglige organisationer deltog Maskinmestrenes Forening og CO-Søfart i mødet, og vi har fokus på at sikre de søfarende og offshore personale i den spændte sikkerhedsmæssige situation.*

Vi lagde meget vægt på, at en kommende maritim sikkerhedsstrategi skal have tiltag, der sikrer ansatte til søs og offshore mod følgerne af sabotage og undercoveroperationer fra fremmede magter. Søfarende og offshorepersonale kan blive en udsat front-

linjegruppe, derfor skal der ske tiltag og være stor opmærksomhed for at sikre dem i deres daglige, samfundsvigtige arbejde. Desværre har Danmark i langt større grad end mange andre lande inkasseret den såkaldte "fredsdividende" og har nærmest nedlagt det meste af de militære kapaciteter, som der i dag er brug for - f.eks. undervandsbåde. Danmark har hverken undervandskapaciteter eller et effektivt luftforsvar mod droner. Mens det er nemt og hurtigt at nedlægge en kapacitet, så tager det mange år at genopbygge den.

ANSATTE TIL SØS OG OFFSHORE SKAL BESKYTTES

CO-Søfart prioriterer højt at sikre, at myndigheder, regering og styrelser hele tiden holder fokus på at beskytte dem, som arbejder i søfarten og offshore. Ligeledes skal der være lovgivning på plads, så det sociale sikkerhedsnet er klar til at hjælpe evt. tilskadekomne og pårørende i tilfælde af, at en krisesituation udvikler sig.

Jeg skal ærligt indrømme, at indtil nu har 2020'erne i mine øjne ikke vundet ved nærmere bekendtskab. Jeg savner 2010'ernes ro og stabilitet. Jeg håber og tror dog fortsat på, at vi i 2029, vil kikke tilbage på 2020'erne med positive blikke.

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
Caspas Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Per Gravgaard Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Arco

Oplag
3.150

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

Redigering og layout
Martin van Dijk & Hanne Hansen,
kommunikationskonsulenter

Materiale & deadline
Send materiale til næste nummer til redaktionen på mail mvdp@danskmetal.dk senest fredag 17. februar eller efter aftale.

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

Forsidebillede
Mastearbejde på 'Pearl Seaways', overgang til LED-pærer. Foto: Stefan Wandel



Kaptajnsgruppe:

ETABLERET I METAL MARITIME

Side

4

REN KAHYT PÅ TRE MINUTTER

Side

22



KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
KAPTAJNSGRUPPE ETABLERET	4
OK2023 OPTAKT	6
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	8
BESØG FRA AUSTRALIEN	8
DFDS: PROBLEMER MED ANCIENNITET ..	10
UNDSKYLDNING	
FRA BORNHOLMSLINJEN	11
SENIORPRÆMIE	
BEKENDTGØRELSE ÆNDRET	12
UENIGHED OM HYREKONTRAKT	14
ROD MED FERIE VED AFSKEDIGELSE	15
SUCCESRIGT SEMINAR	16
FUSION AF DRO2 OG DRO1	18
ENSOMHED OM BORD	20
RENGØRING PÅ REKORDTID	22
UNGE TILLIDSREPRÆSENTANTER	26
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
NYT OM NAVNE	31
GOD JUL	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION



Thomas Sletting Hvilborg, Kaptajn i Maersk, er nyvalgt formand for Kaptajnsgruppen i Metal Maritime og er indtrådt i bestyrelsen.

KAPTAJNER ORGANISERER SIG I METAL MARITIME

ØNSKET OM ØGET
INDFLYDELSE,
GENNEMSLAGSKRAFT
OG PÅVIRKNING AF
ANSÆTTelsesforholdene
FOR INDIVIDUET ANSATTE
KAPTAJNER I HANDELSFLÅDEN
FÅR EN GRUPPE SKIBSFØRERE
TIL AT ETABLERE EN
KAPTAJNSGRUPPE I METAL
MARITIME.

INITIATIVTAGERNE til Metal Maritimes nye tiltag, Kaptajnsgruppen, er fem sejlene kaptajner fra handelsflåden.

”Vi har behov for et fælles fundament og et talerør, der kan varetage vores udfordringer og interesser som skibsførere i den danske handelsflåde. Det gælder både overfor arbejdsgivere og overfor omverdenen,” siger nyvalgte formand for Kaptajnsgruppen i Metal Maritime, Thomas Sletting Hvilborg, der sejler som kaptajn i Maersk Line.

POSITIVE TILBAGEMELDINGER

Umiddelbart før dette blad gik i trykken, modtog alle navigator- og skibsførermedlemmer i Metal Maritime en direkte mail om det nye tiltag. De første tilbagemeldin-

ger indløb en time efter udsendelsen med positive tilkendegivelser - og flere meddelte, at de som skibsførere gerne ville være sikre på at være tilmeldt gruppen.

INDIVIDUELLE KONTRAKTER

Kaptajnerne adskiller sig fra Metal Maritimes øvrige medlemsgrupper ved ikke at være omfattet af overenskomster. Skibsførere er som de eneste i medlemsrederierne under Danske Rederier ansat på individuelle kontrakter.

”Vi er på individuelle kontrakter, men i selve jobbet og med det ansvar, der følger med, har vi som gruppe en række udfordringer, der er fælles. Dem ønsker vi at få størst mulig indflydelse på og hjælp til at løse. Det opnår vi kun ved at organisere

FAKTA KAPTAJNSGRUPPEN

INDFLYDELSE & SERVICE

Med etableringen af Kaptajnsgruppen får skibsfører/kaptajner indflydelse på:

- Metal Maritimes ledelse i form af en plads i bestyrelsen
- Høringssvar
- Internationale og nationale samarbejder og udviklingen af disse
- Forberedelse af overenskomstforhandlinger for officerer/navigatører
- Indgåelse af rammeaftaler for kaptajner/skibsførere

Metal Maritime servicerer med:

- bisidder/jurist for kaptajner/skibsførere ved f.eks. møder med rederiet, der vedrører medlemmets ansættelsesforhold.
- råd og vejledning i situationer, hvor kaptajnen/skibsføreren oplever et dilemma mellem på den ene side rederiets ønsker og på den anden side krav i lovgivningen.

os i en samlet gruppe,” uddyber Thomas Sletting Hvilborg og fortsætter:

”*Ved at etablere os som en gruppe i Metal Maritime, bakker vi samtidig op om navigatørerne ved at være i den organisation, der har størst og stærkest indflydelse på navigatørernes ansættelsesforhold gennem forhandlinger, overenskomster og politisk indflydelse.*”

FEM KAPTAJNER I INITIATIVGRUPPEN

Initiativtagerne bag Kaptajnsgruppen i Metal Maritime er kaptajner fra hhv. passager- og containerskibsfart. Foruden Thomas Sletting Hvilborg består initiativgruppen af næstformand Karsten Sittrup, DFDS, Dan Damgaard, Fjord Line, samt Flemming Langballe og Jens Knudsen, der begge er fra DFDS.

Initiativgruppen varetager i den begyn-

dende fase ledelsen af Kaptajnsgruppen, der organisatorisk er en del af Metal Maritime. Gruppens formand har således plads i Metal Maritimes bestyrelse.

FLERE MULIGHEDER AFSØGT

”Vi har afsøgt forskellige muligheder - bl.a. at etablere os som en selvstændig forening under CO-Søfart. Administrativt og økonomisk ville det imidlertid være en meget stor opgave. Som gruppe med egen ledelse under Metal Maritime får vi alle fordelene uden selv at hænge på tunge administrative opgaver og vi kan derfor koncentrere energien om det, der er væsentligt som f.eks. at fokusere på bedre ansættelsesvilkår for skibsførerne i den danske handelsflåde,” siger Thomas Sletting Hvilborg.

MARITIMT FÆLLESSKAB VEJEDE TUNGT

Især vejede et enkelt element tungt i initiativgruppens afgørende overvejelser.

”Som gruppe i Metal Maritime er vi organiseret samme sted som øvrige søfarende - både menige og officerer og herunder navigatører. Det maritime fællesskab har vi prioriteret højt, og det har haft en helt afgørende betydning for vores beslutning,”

HVEM OG HVORDAN?

Medlemmer af Metal Maritime, der er ansat som skibsfører/kaptajn, kan uden ekstra udgift være medlem af Kaptajnsgruppen.

Skal du være med?

Er du kaptajn/skibsfører og medlem af Metal Maritime, giver du bare besked til faglig konsulent Caspar Mose på mail cams@danskmatal.dk om, at du vil være medlem af gruppen.

Enhver, der er ansat som skibsfører; enten på overenskomst eller individuel kontrakt, kan uanset fartsområde/skibstype være medlem af gruppen.

siger Thomas Sletting Hvilborg og tilføjer: ”Det er ydermere et stort plus, at Metal Maritime har et tæt samarbejde med Maskinmestrenes Forening. Den del har også vægtet højt. Vi er som søfarende så lille en gruppe, at vi står stærkest ved at arbejde sammen.”

MARKANT TILTAG KOMMER ALLE MEDLEMMER TIL GODE

I Metal Maritime byder formand Ole Philipsen kaptajnernes tiltag velkommen.

”Det har været en både god, positiv og konstruktiv proces siden kaptajnernes første henvendelser med ønsker om en tydeligere og mere synlig organisering. Etableringen af Kaptajnsgruppen er for det første et markant tiltag for de af vore medlemmer, der sejler som kaptajner. For det andet kommer tiltaget alle 3.200 aktive medlemmer til gode, ved at Metal Maritimes tyngde og indflydelse bliver bredere,” siger Ole Philipsen og tilføjer:

”Jeg ser frem til et udbytterigt og udviklende samarbejde med Kaptajnsgruppens medlemmer og ledelse.

Overenskomstforhandlinger 2023

DET BLIVER EN GYSER...

SÅDAN SAGDE FORMAND OLE PHILIPSEN PÅ CO-SØFARTS ÅRLIGE SEMINAR FOR TILLIDSVALGTE. HAN SAGDE DET IKKE FOR SJOVS SKYLD OG HELLER IKKE FOR AT GØRE FOLK UNØDIGT BEKYMREDE, MEN FORDI ALLE FORVENTER AT NÆSTE ÅRS OVERENSKOMSTFORHANDLINGER PÅ DET PRIVATE OMRÅDE BLIVER EN MEGET VANSKELIG BALANCEGANG FOR FORHANDLERNE.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

UDFORDRINGERNE skyldes flere forskellige forhold, som kan komme til at påvirke forhandlingerne. Først og fremmest har vi på samme tid den meget høje inflation og en historisk høj beskæftigelse. Begge disse forhold er naturligt nok med til at skabe en vis forventning til ganske betragtelige lønstigninger blandt de danske lønmodtagere, der oplever et stærkt stigende pres på deres privatøkonomi.

På den anden side har vi et arbejdsmarked, hvor nogle virksomheder ganske vist klarer sig fint pt. (dette gælder blandt andet en del rederier), men der er også områder, hvor mange virksomheder - blandt andet i kølvandet på Covid-19 - har store problemer og reelt står overfor mulige nedlukninger.

Arbejdsgiverne vil utvivlsomt argumentere for, at vi skal undgå for høje lønstigninger, hvis man vil undgå lukninger og efterfølgende stigninger i ledighedstallene.

Det er blot et par af de forhold, som vil være med til at vanskeliggøre næste års forhandlinger. Af andre forhold, som også kan spille ind, kan nævnes energikrisen, krigen i Ukraine, risikoen for øget Covid-19 smitte, effekter af Folketingsvalget, lønspørgsmål på det offentlige område og hvad der ellers kunne dukke op i de kommende måneder.

KØREPLANEN

På det danske arbejdsmarked er der tradition for at Industriforliget altid forhandles som det første overenskomstmråde. Industriforliget forhandles mellem CO-Industri (lønmodtagere) på den ene side og Dansk Industri (arbejdsgivere) på den anden side. CO-Industri er en sammenslutning af fagforbund inden for industrien, som f.eks. Dansk Metal, 3F, Dansk El-forbund og Serviceforbundet.

Til forhandlingerne sidder Dansk Metals formand, Claus Jensen, for bordenden hos

OK23

FORENKLET OG SKEMATISK GENGIVELSE AF FORLØBET AF OK-FORHANDLINGER.



lønmodtagerne og ved sin side har han Mads Andersen fra 3F's industrigruppe.

Der har allerede i skrivende stund været indledende kontakter mellem parterne, men det mere intensive forhandlingsforløb begynder først så småt i løbet af december 2022 for så at tage yderligere fart fra januar 2023.

Ved sidste forhandling i 2020 lå Industriforliget klar med underskrifter den 9. februar og det bliver spændende at se om man også når i mål omkring samme tid næste år.

” *Som antydnet kan det dog vise sig at blive for vanskeligt for parterne at nå et forlig, og så begynder risikoen for konflikt at lure i horisonten. Omvendt er det ofte lykkedes at nå i mål med en aftale, og det er naturligvis håbet og forventningen at det også vil ske til denne gang.*

RAMMEN PÅ PLADS

Hvis/når Industrien når i mål, så har man rammen for de videre forhandlinger for resten af arbejdsmarkedet og dermed kan de øvrige områder gå i gang med deres forhandlinger. Det gælder blandt andet byggeriområdet og transportområdet.

I og med at søfart og offshore er en del af transportområdet, så er det Transportforliget, som vi venter på i Metal Maritime. Det er forliget, som sætter rammen for vores videre forhandlinger, først med arbejdsgiverorganisationerne Danske Rederier og Horesta og efterfølgende med de enkelte rederier og virksomheder.

Transportforliget forhandles på plads af 3F Transport og Dansk Industri. I 2020 lå Transportforliget klar med underskrifter den 20. februar, hvilket så var startskuddet for vores forhandlinger for menige inden for søfarten og offshore. Nogle gange bliver Transportforliget først færdigt senere, hvilket medfører et øget tidspres, så det bliver spændende at se hvordan hele forløbet kommer til at se ud.

STOR TRAVLHED

Når vi i Metal Maritime går i gang med forhandlingerne har vi ret så travlt, da vi har mange overenskomster med udløb 1.

marts, så det er altid en periode med fuld fart på hos alle i Metal Maritime og særligt faglig afdeling med formanden i spidsen. En af grundene til at vi har travlt er at Forligsinstitutionen overvåger forhandlingerne, og hvis vi ikke er færdige til tiden eller hvis "Forligsen" vurderer at det går for langsomt, så kan vi blive kaldt ind til forhandlinger hos Forligsmanden. I sidste ende kan man risikere at blive omfattet af Forligsinstitutionens sammenkædning af forskellige mæglingsforslag, hvilket typisk kan indeholde bestemmelser, som vi ikke ønsker. Derfor er det sædvanligvis altid bedst hvis vi selv kan nå til enighed med arbejdsgiverne om en aftale.

Det er dog vigtigt at huske, at Industriforliget - sideløbende med vores forhandlinger på søfartsområdet - er under afstemning blandt medlemmerne. Hvis medlemmerne her stemmer nej, så har vi en situation, som vi i Danmark ikke har haft siden 1998, nemlig storkonflikt. Og så er det ligegyldigt om vi i mellemtiden har forhandlet fornuftige aftaler på plads med Danske Rederier eller andre.

Så det kan altså med formandens ord godt gå hen at blive en gyser, men forhåbentlig når vi til enighed, så landet slipper for en dyr og skadelig storkonflikt. ■

▶ ▶ ▶ ▶ ▶

Transportforlig



Søfart og offshore
følger Transportforliget

FORHANDLINGER
STARTER



MARTS

Siden sidst

I FAGLIG AFDELING

NÅR I SIDDER MED DETTE BLAD, STÅR JULEN 2022 FOR DØREN. SELVOM MANGE AF JER ARBEJDER OG HAR TRAVLT I JULEN, SÅ HÅBER VI, AT JULEFREDEN, ELLER NOGET DER LIGNER, EFTERHÅNDEN VIL SÆNKE SIG OVER SØENS FOLK I BÅDE DANMARK OG RUNDT OMKRING PÅ VERDENSHAVENE.

Som forudset i sidste blad har vi haft et ganske travlt efterår i faglig afdeling. Blandt de daglige opgaver med at besvare henvendelser på mail og telefon fra medlemmerne i de mange rederier og virksomheder, som vi dækker, bliver en del til større sager, og nogen af disse kan I læse om i dette fagblad.

Derudover vil jeg i det følgende nævne nogle af de øvrige opgaver fra den seneste periode.

SEMINAR OG ESVAGT

Først og fremmest har vi haft det årlige seminar for tillidsvalgte i CO-Søfarts organisationer. Seminaret er omtalt andetsteds i dette blad, så jeg vil her nøjes med at nævne, at det som altid var godt at se så mange

af vores vigtige repræsentanter på skibene deltage med interesse og spørgelyst til de forskellige indslag og oplæg på seminaret.

Ellers har den forløbne periode for mit eget vedkommende budt på to besøg hos Esvagt. Det ene med en australsk forsker, som var sendt til Danmark af de australske søfartsforbund, og journalist Martin Van Dijk, hvor fokus var på offshorevind-området, som også for Esvagt bliver større og større i disse år. Besøget fra Australien indeholdt også andre indslag, som omtales andetsteds i dette blad.

Det andet besøg sammen med engelske fagforeningsfolk, som var blevet inviteret af Esvagt (med os som mellemed), da rederiet øger deres tilstedeværelse i UK, hvor der præcist som i Danmark er mangel på kvalificerede søfolk. Under begge besøg

var der indlagt en tur rundt i Esbjerg Havn i et af rederiets FRB-fartøjer (Fast Rescue Boat), hvilket var både lærerigt og særdeles underholdende.

MØDE I EUROPEAN OFFSHORE TASK FORCE

Derudover har Mohni Bambara og jeg haft møde med internationale fagforeningskolleger fra Norge, Holland, Storbritannien, Ukraine og Rusland i European Offshore Task Force under ITF.

” Her drøftede vi og sammenlignede forhold for søfarende og offshore med henblik på at stå stærkere overfor arbejdsgiverne, som ofte er de samme i de forskellige lande.

Mødet foregik på 'Pearl Seaways' mellem København og Oslo, og det var rigtig godt

BESØG AF FORSKER FRA AUSTRALIEN

METAL MARITIME HAVDE I EN UGE AF OKTOBER BESØG AF AUSTRALSKE MARK WAKEHAM, DER VAR I DANMARK FOR AT FÅ ET INDBLIK I OFFSHORE VINDINDUSTRIEN.

AUSTRALSKE Mark Wakeham er udpeget af det store australske fagforbund "The Construction, Forestry, Maritime, Mining and Energy Union" til at være deres repræsentant i lovgivningsarbejdet i forhold til vedvarende energi, specielt offshore vind, i Australien. Han besøgte Metal Maritime som en del af en seks ugers rundrejse til forskellige europæiske destinationer for at hente inspiration til,

hvordan man kan gennemføre en succesfuld overgang til vedvarende energi. En overgang som samtidig understøtter både arbejderne og lokalsamfundet.

I ET TIDLIGT STADIE

Et formål med turen var blandt andet at hente inspiration til potentielle tiltag, der kan anvendes i Australien, hvor man er i

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER



Faglig leder Christian H. Petersen (tv) har besøgt Esvagt to gange med kort tids mellemrum. Her sammen med australske Mark Wakeham, som en uge i løbet af oktober besøgte Metal Maritime, hvilket du kan læse mere om nedenfor.

at se vores internationale kolleger igen efter nogle år med online-møder.

Blandt konklusionerne på mødet var, at vi nu også i ITF-regi har større opmærksomhed på offshorevind-området med oprettelsen af en gruppe med særlig fokus på dette. Endeligt har vi haft møde i bestyrel-

sen for CO-Søfarts Kompetenceudviklingsfond. Bestyrelsen består af medarbejdere og medlemmer af Metal Maritime på den ene side og repræsentanter for rederier og offshore-virksomheder på den anden side. På mødet blev det konstateret, at der er penge på kontoen, så jeg skal gentage op-

fordringen til medlemmer, som er omfattet af fonden, om at overveje muligheder for efteruddannelse og til at søge fonden, hvis man ønsker støtte til deltagelse i kurser og lignende.

et meget tidligt stadie i etableringen af en offshore vindindustri. I den forbindelse tilbragte han en uge i Danmark for at hente viden og inspiration til, hvordan en offshore vindindustri etableres med succes.

Her havde Metal Maritime arrangeret et program, som gav Mark Wakeham et nuanceret indblik i den danske offshore vindindustri.

Han besøgte blandt andet Ørsted, Cade-

ler, Esvagt, Energistyrelsen, Rønne Havn og State of Green under sit besøg i Danmark.

”Mit besøg og min research i Danmark har været virkelig brugbar. Det har været lærerigt og brugbart at få et større indblik i en veludviklet og velfungerende offshore vindindustri, og hvad det kræver, for at det kan blive en succes,” sagde Mark Wakeham, før turen gik videre til Berlin for at lære

mere omkring den tyske energitransformation.

Før ankomsten til København havde Mark Wakeham blandt andet besøgt Spanien for at få et indblik i den nationale overgangsstrategi samt et indblik i de regionale projekter med at udskifte kul og atomkraftproduktionen, og han havde tilbragt tid i Bruxelles for at få viden om EU’s politik og tiltag på energikrisen,

AF MARTIN VAN DIJK



FOTO: DFDS

PROBLEMER MED NAVIGATØRERNES ANCIENNITET I DFDS

TILBAGE i oktober 2021 henvendte Emma Wain Grønsund, Talsmand for juniorofficerer i DFDS, sig til os med en undren over, at hun ikke var blevet reguleret i lønanciennitet i henhold til overenskomstens hyretabel.

Emma havde i første omgang søgt sagen løst ved at henvende sig til rederiet i den tro, at der var tale om en fejl. DFDS var dog ikke enige i den betragtning. Rederiet begrundede det med, at Emma havde været ansat i to forskellige juniorofficersstillinger, og anciennitet først skulle regnes fra ansættelsen på den nye kontrakt, der var indgået efter, at hun havde fået 1. grads papir.

KREATIV FORTOLKNING

I samarbejde med talsmanden for juniorofficererne, som var Emma selv, undersøgte vi sagens sammenhæng yderligere, og det viste sig, at DFDS i en årrække har gjort brug af to juniorofficers ansættelser. En ansættelse/stilling med en lavere fridøgns-optjening, op til 16 måneders fartstid, til optjening af fartstid til 1. grads papir. Derefter en ny ansættelseskontrakt/stilling som juniorofficer til fuld fridøgns-optjening, hvor man begyndte forfra med at

'optjene' lønanciennitet som juniorofficer. En fremgangsmåde vi mente var et brud på overenskomsten.

Vi mener, at navigatøroverenskomsten med DFDS omhandler en samlet stilling som juniorofficerer (øvrige styrmænd), og at der deraf i henhold til hyretabellen er tale om en og samme stilling, hvad lønanciennitet angår, uanset om man er 2. eller 1. styrmand og hvorvidt man har optjent fartstid til styrmand af 1. grad eller ej.

Det der er aftalt, efter vores opfattelse, er en reduceret fridøgns-optjening op til en fartstid på 16 måneder, som har sin rod i hovedoverenskomsten.

” Vi mener, at lønanciennitet og den lavere fridøgns-optjening er to adskilte ting, og at lønanciennitet i overenskomsten for navigatører i DFDS begynder fra første ansættelse som juniorofficer.

HURTIG ENIGHED, MEN....

Vi kom da også allerede til enighed med DFDS i december 2021 om, at rederiets hidtidige praksis med at lønanciennitet begynder at tælle forfra, når man får en ny kontrakt efter optjent fartstid til 1. grads papir, er en forkert fremgangsmåde og fortolkning af overenskomsten.

Det blev aftalt, at rederiet fremadrettet rettede op på denne fremgangsmåde og ændrede i praksis. Derudover nåede vi også til enighed med rederiet om, at vi desuden regulerede de navigatører, der var omfattet af rederiets praksis tilbage til overenskomstfornyelsen i april 2020.

Vi havde forståelse for, at rederiet havde brug for lidt tid til at danne sig et overblik over omfanget og udføre beregningerne. Aftalen var i første omgang at efterreguleringerne skulle ske med udgangen af første kvartal. Der tilstødte lidt yderligere forsinkelser, og efterreguleringen for de berørte navigatører fandt derfor først sted med lønnen for juni i år.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

Bornholmslinjen

UNDSKYLDNING PÅ FAGRETSLIGT FÆLLESMØDE

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

METAL Maritime havde indkaldt Bornholmslinjen til fagretsligt fællesmøde 28. oktober i Færgerederierne (arbejdsgivernes organisation). Med på mødet var repræsentanter fra Metal Maritime, Rederiforeningen og fra rederiet. Baggrunden for mødet var følgende.

Molslinjen står foran at skulle hente et nyt skib på Filippinerne i begyndelsen af 2023. I den forbindelse har rederiet søgt om personale blandt rederiets ansatte. Rederiet udsendte en mail til personalet, hvori de beskrev vilkårene for skibsansættelsen. Der var blot det problem, at rederiet ikke havde indgået eller drøftet denne aftale med Metal Maritime, og vi rejste derfor krav om en aftale for denne sejlads, idet der var en del uklarheder i de vilkår, rederiet havde besluttet at tilbyde.

VI HØRTE INTET

Rederiet vendte dog ikke tilbage omkring en aftale, men aflyste i stedet jobopslagene via en mail til de ansatte, med den begrun-

delse, 'at visse fagforeningers henvendelse var af en sådan karakter, at rederiet ikke ønskede danske skibsassistenter eller kokke ombord'. Samtidigt meddelte rederiet, at bemandingsbehovet for vinteren ville blive gennemgået som konsekvens af denne henvendelse. Metal Maritime var af den opfattelse, at der var tale om organisationsfjendtlig adfærd og brud på fredspligten og indkaldte derfor til fagretsligt fællesmøde.

BØDE OG DEMENTI

På fællesmødet beklagede rederiet hurtigt den uheldige formulering i mailen til vores medlemmer. Fællesmødet blev afsluttet med en bøde til rederiet, og rederiet skal udsende et dementi til vores medlemmer omkring Metal Maritimes rolle i sagen, hvilket endnu ikke er sket ved Fagbladets deadline. Der vil ligeledes forekomme drøftelser omkring en præcisering af de gældende vilkår for hjemsejladsen.

LØNTJEK

FEJL MED FRIDØGN

Et medlem henvendte sig for at få lavet et løntjek. I forbindelse med løntjekket opdagede vi, at medlemmet i forbindelse med et tredages lovpligtigt kursus, var trukket tre fridøgn, som overenskomsten foreskriver. Der var bare den detalje, at medlemmet skulle have sejlet to af dagene i normal tørn. Vi skrev derfor til rederiet, og fejlen blev rettet med det samme. Medlemmet bliver efterfølgende tilskrevet de to manglende fridøgn med næste løn. **KØJ**

DFDS: MINDRE EFTERREGULERING

Metal Maritime udførte et løntjek for et medlem i forbindelse med, at vedkommende skulle fratænde på grund af et jobskifte. Løntjekket viste, at der var en mindre fejl på 0,4 feriedage i forhold til optjening og afvikling af feriedage som en del af 1:1 ordningen. Fejlen stammede fra perioden omkring ansættelsen. Vi gjorde DFDS opmærksom på fejlen, og DFDS udbetalte efterfølgende det manglende beløb. **CAM**



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

Videregående uddannelser:

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

Grundlæggende uddannelser:

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

Vi tilbyder kurser indenfor:

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

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

VI UDDANNER TIL VERDEN

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

Bekendtgørelse om seniorpræmie

ÆNDRET EFTER HENVENDELSE FRA METAL MARITIME

METAL MARITIME VAR MED TIL AT SIKRE, AT DIS-INDKOMST NU MEDREGNES, NÅR BESKÆFTIGELSESKRAVET I FORBINDELSE MED TILDELING AF SENIORPRÆMIE SKAL GØRES OP.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDSK KONSULENT

METAL Maritime hjalp tidligere i år et medlem med at klage over en afgørelse hos Udbetaling Danmark, som havde afgjort, at medlemmet ikke havde ret til seniorpræmie, da der var tale om DIS-indkomst, hvoraf der ikke betales arbejdsmarkedsbidrag.

Metal Maritime gjorde samtidig ministeriet og styrelsen opmærksom på problemstillingen om, at søfarende på DIS ikke var omfattet af reglerne om seniorpræmie.

Baggrunden for vedtagelsen af en skattefri seniorpræmie var oprindeligt at fastholde seniorer på arbejdsmarkedet.

Det fremgik ikke af daværende lovgivning eller regler, at søfarende på DIS skulle være undtaget muligheden for at få

udbetalt en skattefri seniorpræmie. Udbetaling Danmark gav efterfølgende hurtigt vores medlem besked om, at de gerne ville gennemgå ansøgningen om seniorpræmie igen, da der var kommet nye oplysninger i sagen, og nye regler ville træde i kraft hen over sommeren, som nok ville komme ansøgeren til gode.

De nye regler trådte efter Metal Maritimes henvendelse til ministeriet og styrelsen i kraft pr. 1. juli 2022.

DIS MEDREGNES

Efter ændringen fremgår det nu af bekendtgørelse om en skattefri seniorpræmie, at arbejdsindkomsten for søfarende



Diplomuddannelse i
Maritim Drift &
Bæredygtig Udvikling

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

SIMAC
TRAINING

HVEM KAN MODTAGE SENIORPRÆMIE

Betingelserne for at modtage seniorpræmie er blandt andet:

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

på DIS medregnes til opfyldelse af beskæftigelseskravet for at kunne modtage seniorpræmien. De nye regler gælder med tilbagevirkende kraft

Vi afventer i skrivende stund stadig Udbetaling Danmarks afgørelse af vores medlems ansøgning om seniorpræmie på baggrund af de nye regler.

Vi har en klar forventning om, at afgørelsen vil falde ud til medlemmets fordel, når afgørelsen kommer.

GENNEMGÅR ALLE SAGER

Udbetaling Danmark oplyser nu også på deres hjemmeside, at der er kommet nye regler for DIS-indkomst for beregning af

seniorpræmie. Reglerne har virkning fra den 1. juni 2020.

” Udbetaling Danmark oplyser yderligere, at de derfor vil gennemgå alle sager om seniorpræmie for at sikre, at dem, der opfylder kravene, automatisk får udbetalt seniorpræmie.

SENIORPRÆMIE BELØB

- 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

Hvis du får afslag på seniorpræmie, men selv mener du er berettiget til det, så kontakt os endelig her i faglig afdeling.

HVAD ER SENIORPRÆMIE

Seniorpræmie er et skattefrit engangsbeløb, der udbetales til seniorer, der bliver på arbejdsmarkedet efter folkepensionsalderen. Udbetaling af seniorpræmie vil som udgangspunkt ske automatisk ved opfyldelse af betingelserne



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet

Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

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



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

Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

UENIGHED OM FORTOLKNING AF HYREKONTRAKT

DET ER ALTID EN GOD IDE, AT FÅ METAL MARITIME TIL AT
TJEKKE HYREKONTRAKTEN IGennem INDEN UNDERSKRIFT.
DET BEKRÆFTER DENNE SAG FRA FAGLIG AFDELING

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULÆNT

ET medlem henvendte sig til os med et spørgsmål omkring fortolkningen af den 20/10 ordning, vedkommende var ansat på. I hyrekontrakten var der aftalt en fast månedlig hyre i en 20/10 ordning med 20 dages tjeneste og 10 dages fri pr. måned.

Det viste sig, at rederen fortolkede det sådan, at man blev afregnet med 1/20 del månedsløn pr. tjenestedag, og at man var ansat som 'daglejer'.

"Efter ansættelsen viste det sig derudover, at de var to om stillingen, så der maksimalt var tale om 15 dages tjeneste pr. måned.

Desuden blev flere sejladser aflyst med kort varsel og uden kompensation eller hyre. En

enkelt måned var der kun udbetalt hyre for tre dage.

BISTOD MED BEREGNINGER

Vi bistod medlemmet med beregninger af tilgodehavende og vejledte om, hvad medlemmet kunne gøre krav på, og hvilke argumenter vedkommende kunne bruge over for rederiet.

Medlemmet klarede efterfølgende en stor del af den indledende dialog og kommunikation selv, og vi bidrog til sidst med beregninger og kontrol af det kompromis, parterne havde indgået.

Husk at du i henhold til Sømandsloven og MLC har ret til at få tjekket din kontrakt, før du skriver under på den. Du kan altid kontakte os, hvis du ønsker at få gennemlæst din nye kontrakt.

TR-NYT

Der har været valg til enten tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant på tre forskellige skibe. Valgene sættes i gang, når en tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant fratræder, eller når der blandt medlemmerne er et udbredt ønske om at afholde valg.

DFDS

Hos DFDS har der været gang i valg på både fragt-og passagerskibene. På Crown Seaways er Daniel Florquin Kelager nyvalgt talsmand for Floor Managere. På fragtbådene er Carol McCook ny suppleant for fragtstewardesserne.

Fjord Line

Hos Fjord Line er der valgt en ny talsmand for cateringofficerer. Valget er faldet på Carl Christian Haugaard, som afløser Thomas Priskorn Schmidt. Vi glæder os til samarbejdet med Carl Christian Haugaard og vil gerne takke Thomas Priskorn Schmidt for indsatsen og det gode samarbejde.

MVD



**OVERVEJER DU
AT SIGE OP?**

Ring
eller skriv
til os
FØRST!

+45 36 36 55 85
maritime@danskmetal.dk

FERIEROD VED AFSKEDIGELSER LANGT OM LÆNGE LØST

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

TILBAGE i april 2020 opsagde bemandingsfirma European Crewing ApS på vegne af Rohde Nielsen A/S størstedelen af skibsassistenterne på dansk kontrakt.

Måden European Crewing ApS opgjorde ferien for de fratrådte på, gjorde os lidt bekymrede for, om rederiet havde helt styr på det med overgangen til samtidighedsferie. Vi henvendte os derfor til European Crewing ApS med vores bekymring og gjorde venligt rederiet opmærksomme på, at ferieoptjeningsåret 2019 'kun' gik til 31. august og ikke som tidligere frem til 31. december.

Samtidig gjorde vi rederiet opmærksom på, at de skulle være ekstra påpasselige, fordi fratrædelserne fandt sted i overgangsperioden til samtidighedsferie.

REDERIET: VI HAR STYR PÅ DET

European Crewing ApS afviste vores og medlemmernes bekymringer med beskeden om, "at det havde de helt styr på, og at European Crewing ApS fulgte gældende lov".

Der var på daværende tidspunkt ikke så meget at stille op, før de eventuelle resultater af fejlindberetningerne viste sig i medlemmernes e-boks.

” *Det gjorde de, helt som vi forventede, og flere fik opkrævninger på tilbagebetaling af feriepenge, de aldrig havde modtaget. Vi rettede igen henvendelse til European Crewing ApS, og denne gang på vegne af navngivne medlemmer.*

Da de gjorde det, rettede vi igen henvendelse, men først blev vi afvist. Det hjalp dog på villigheden, da vi bragte på banen, at Metal Maritime ville anmelde rederiet for bevidst fejlindberetning af ferie, hvis de fortsat nægtede at se på deres indberetning.

ger igen. Vi mente, at vi havde en god sag, når rederiet på trods af vores advarsler, og det at arbejdsgivere i Danmark har fået flere påmindelser fra staten om at kontrollere deres indberetninger af ferie i overgangsperioden, stadig nægtede at rette ind. Det kom heldigvis ikke dertil, og European Crewing ApS var med et mere samarbejdsvillige.

REDERIET HAR EFTERFØLGENDE VÆRET HJÆLPSOMME

Det skal siges, at rederiet efterfølgende i sagen om ferie i overgangsperioden har været ganske hjælpsomme. Også da vi her et halvt år efter måtte bede dem genindberette for et enkelt medlem, fordi der var sket en fejl i godkendelsesprocessen, og det kun er arbejdsgiveren, der har adgang til at rette i oplysningerne omkring ferieindberetning.



BEFAREN SKIBSASSISTENT

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



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

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

Følg os
på Facebook



Opstillingen til det obligatoriske gruppebillede gik i år forbavsende gelinde, rekordantallet på 58 deltagere taget i betragtning.

CO-Sea seminar 2022

EKSPERIMENT BLEV STOR SUCCES



FOR FØRSTE GANG VAR ARBEJDSMILJØREPRÆSENTANTER INVITERET MED TIL AT DELTAGE I DET ÅRLIGE CO-SEA SEMINAR SAMMEN MED TILLIDSREPRÆSENTANTER OG TALSMÆND. AT DET VAR EN ENTYDIG SUCCES, BEKRÆFTEDE BÅDE DEBATTERNE UNDER SEMINARET OG DELTAGERNES TILBAGEMELDINGER BAG EFTER.

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN/MARTIN VAN DIJK

DELTAGERSKAREN til dette års udgave af CO-Sea Seminar, der blev afviklet sidst i september, nærmede sig fuldt hus med 58 deltagere. Som noget nyt var arbejdsmiljørepræsentanter og suppleanter i år også inviteret med, foruden den øvrige faste skare af tillidsrepræsentanter, suppleanter og bestyrelser.

Udvidelsen blev en entydig succes. Muligheden for at snakke om fælles udfordringer og udveksle erfaring blev udnyttet fuldt ud. Og det har ikke skortet på positive tilbagemeldinger om initiativet hverken under eller efter seminaret.

Da der på seminarets sidste dag blev spurgt, om eksperimentet med at samle både tillids- og arbejdsmiljørepræsentanter skulle gøres mere permanent, røg samtlige

hænder i vejret som tilkendegivelse af et enstemmigt ja.

Seminaret blev som alle tidligere år afviklet på Metalskolen Jørlunde Konferencenter.

KAPTAJNER I ARBEJDE

Forsamlingen fik på arrangementets første to dage følgeskab af initiativtagerne bag Kaptajnsgruppen, der efterfølgende er blevet etableret i regi af Metal Maritime. Tre af de i alt fem kaptajner fra initiativgruppen havde mulighed for at deltage, og de udnyttede tiden til at få diskuteret udestående detaljer og overvejelser samt få de sidste løse ender afklaret, inden dette nye tiltag formelt blev klar til søsætning.

VARIERET PROGRAM

Programmet for de tre dage var igen i år tilstræbt at være så varieret og bredt sammensat som muligt. Med deltagere spredt over mange forskellige segmenter i det maritime erhverv, er det tæt på umuligt at sammensætte et program, hvor alle punkter er lige aktuelle for alle. Der er dog ingen tvivl om, at COO Jacob Heinrich Jensen fra vindoffshore-rederiet Cadeler havde forsamlingens fulde opmærksomhed under sit oplæg om rederiets aktiviteter.

Rederiet ekspanderer kraftigt med to nybygninger tæt på og flere på vej i de kommende år. At den grønne omstilling har skiftet til højeste gear foranlediget af Ruslands krig i Ukraine og energikrisen, har sat selv optimistiske aktørers prognoser på vindoffshore-markedet til vægs.

Målene på de næste generationer af havvindmøller, størrelsen på rederiets nybygninger, kapacitet, forventninger og rekrutteringsbehov var tal, der fik seminar-deltagernes fulde koncentration.

OK 2023

Koncentrationen var ligeledes skærpet, da faglig leder Christian Petersen fra Metal Maritime tog hul på emnet, der havde en fremtrædende plads på seminaret - de kommende overenskomstforhandlinger 2023. Efter en grundig introduktion af det



generelle forløb ved overenskomstforhandlinger, hvornår og i hvilken rækkefølge de forskellige overenskomstmråder på arbejdsmarkedet forhandler, var det tid til status i de enkelte rederier og ønsker til overenskomstforhandlingerne 2023.

Her blev deltagerne inddelt i grupper, opdelt efter rederi og overenskomstmråder. Snakken og debatten var livlig og produktiv i de enkelte grupper, hvor tonen var god og humøret var højt. Det skortede ikke på ønsker OK 2023, og der er ingen tvivl om, at de enkelte tillidsrepræsentanter og arbejdsmarkedsrepræsentanter er mere end almindeligt engageret og optaget af rollen som talerør for deres kollegaer.

I år var PFA ligeledes en del af programmet. Kundechef Jens Nordentoft gjorde forsamlingen klogere på, hvad der er af muligheder i forbindelse med "Loss of License". Han kom blandt andet omkring, hvad PFA dækker i den forbindelse, hvem man skal kontakte, og hvordan processen er efterfølgende.

SOCIALT SAMVÆR PRIORITERET

Ud over det faglige program, så er det sociale en meget vigtig del af dagene på Metalskolen, Jørlunde Konferencenter. Den gode stemning fra bordene i forbindelse med snakken om OK 2023 blev båret med ud på gangene. Når ikke deltagerne

blev fyldt med faglig information, så gik snakken heftigt, og der blev både snakket om faglige og ikke faglige emner. Det var i mindre grupper på gangene, over bordet i restauranten, og om aftenen i slyngelstuen i kælderen, hvor der for alvor blev sluppet af. Det gjorde der enten over et slag billard og en kølig forfriskning eller foran tv-skærmen, hvor Danmark den ene aften spillede fodboldlandskamp mod Kroatien. Her tabte de danske drenge uheldigvis, men det ødelagde ikke det gode humør, og der går rygter om, at op til flere deltagere ud på de sene nattimer havde svært ved at skelne mellem cognac og rosévin - sigtbarheden i kælderen har muligvis været nedsat. Det vides ikke helt.

ARBEJDSMILJØ

WTrods snak og socialt samvær til ud på de sene timer, var alle naturligvis igen friske fra tidlig morgen - også på sidste dagen, hvor seminaret blev afsluttet med et for deltagerne relevant og aktuelt oplæg af konsulent Ester Elizabeth Ørum fra Sea Health and Welfare. Hun fortalte om sikkerudvalgets funktion og opgaver, samt hvordan udvalget er det oplagte sted at adressere arbejds-relaterede problemer. Spørgelysten var stor og nye ideer til samarbejde opstod således i de afsluttende timer.



SEMINAR 2023

6. - 8. DECEMBER

**FOR BESTYRELSER, TR,
AMR SAMT SUPPLEANTER**



**SÆT KRYDS I
KALENDEREN**

**AFHOLDES PÅ METALSKOLEN
JØRLUNDE KONFERENCENTER**

Fusion af DRO2 ind i DRO1

AF MARTIN VAN DIJK

ANSÆTTelsesforhold uændrede

DANSKE Rederier besluttede på en ekstraordinær generalforsamling sidst i oktober at fusionere de to arbejdsgiverforeninger DRO1 og DRO2 med virkning fra 1. januar. Videre meddelte Rederiforeningen, at vilkårene for de søfarende er uændrede også efter fusionen. Den fortsættende forening er DRO1, der ved fusionen skifter navn til DRA (Danske Rederier Arbejdsgiver.)

"Den eneste ændring er, at overenskomsten for navigatører, der i DRO2 er indgået med Lederne Søfart erstattes af en eksisterende og tilsvarende overenskomst indgået i DRO1 med Metal Maritime som overenskomstpарт," skrev Danske Rederier i pressemeddelelsen og i den underretning, som tilsvarende blev udsendt til de faglige organisationer.

De to overenskomstråder DRO1 og DRO2 blev oprindeligt oprettet, da Rederi-

foreningen af 2010 i 2018 fusionerede ind i Danske Rederier.

Den gang forudså 3F Sømændene, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime, at oprettelsen af de to overenskomstråder var en mellemstation inden en total fusion. Derfor helgarderede de tre organisationer sig ved at sikre, at der i DRO1 lå spejlaftaler af deres respektive OK-aftaler i DRO1. En fremtidssikring, Lederne Søfart ikke lavede, og derfor har organisationen efter årsskiftet overenskomster med en ikke længere eksisterende rederiforening (DRO2).

JURA GÆLDER VED FUSION

Juridisk er der klare regler for fusion, og det er således også juraen, der styrer, hvem der efter fusionen er overenskomstpарт - det er de, som findes i den fortsættende

SPØRGSMÅL OG SVAR

Læs mere på hjemmesiden og find svar på spørgsmål, som navigatører i Esvagt har fremsendt om fusionen.

Find artiklen under 'Nyheder':

Ansættelsesforhold uændrede efter fusion af DRO2 ind i DRO1 (Publiceret 4. november)

de organisation, DRO1. De eksisterende navigatøroverenskomster fortsætter til deres udløb 31. marts, hvor Metal Maritime forestår forhandlinger om fornyelsen. Udgangspunktet vil til den tid være de eksisterende forhold - og målet vil entydigt være forbedringer.



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



ØNSKE OM OVERENSKOMST

En række medlemmer på Bornholm, som er ansat på kajen i Rønne Havn, henvendte sig til Metal Maritime, idet de er ansat på individuel kontrakt, men ønsker at blive omfattet af en overenskomst. Ved en gennemgang af et eksemplar af en af de individuelle kontrakter, kunne vi se, at der er tale om ansættelse som trossefører. Da der allerede findes en overenskomst med 3F på dette område, kan Metal Maritime ikke kræve overenskomst på området. Det er vigtigt at hæfte sig ved, at uanset hvad man kalder en stilling, så er det arbejdets art og karakter, der bestemmer, hvilken overenskomst man skal ansættes efter. Af denne årsag er det 3F, der skal kræve at medarbejderne ansættes på den gældende overenskomst, hvilket vi informerede medlemmerne om.

KØJ



FOTO: MOLSLINJEN

KATTEGAT-RUTEN

VOLDGIFTSSAG BERAMMET

Voldgiftssagen, omhandlende det manglende smudstillæg for natskibsassistenter, er berammet til behandling 12. december 2022. Når sagen er afgjort ved en dommers hjælp, vil det være muligt at komme videre med lokalprotokollatet for 2020 og forhåbentligt få det afsluttet inden det skal fornyes igen i 2023.

KØJ



Vi har tjekket din pension for dig

På Mit PFA har vi gjort dine personlige anbefalinger klar til dig. De er markeret med rød, gul og grøn, så de er lette at prioritere og handle på.

Find dine anbefalinger på mitpfa.dk

PFA
Mere til dig

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN



Skibsassistent Robert Palsmar erkender som det første, at han ikke har løsningen på det, som han oplever som et stigende problem: Ensomheden om bord.

Tillidsrepræsentant:

ENSOMHED ER ET VOKSENDE PROBLEM

UMIDDELBART LYDER DET SOM EN UMULIGHED, AT MAN KAN VÆRE ENSOM I EN BESÆTNING PÅ 80 I ALT. SKIBSASSISTENT ROBERT PALSMAR, DER ER TILLIDSREPRÆSENTANT FOR SKIBSASSISTENTERNE I REDERIET CADELER, PÅPEGER DOG, AT DET ER ET FAKTUM. OM BORD ER 15 FORSKELLIGE NATIONALITETER SAMLET OG ENSOMHEDEN RAMMER, NÅR SAMTALER KUN HANDLER OM ALMINDELIGHEDER OG ARBEJDE.

JEG kender ikke løsningen, men der skal tages fat på problemet. Sådan adresserer TR for skibsassistenterne i vindoffshore-rederiet Cadeler det, som han pt. ser som den største trussel mod både sikkerheden om bord, besætningens velbefindende og rederiernes evne generelt til at fastholde søfarende i det hele taget: Ensomhed.

"Gennem mange år, har det jo været med risiko for at blive kaldt både racist og andre ukvemsord, når man endeligt har turdet åbne for den diskussion. Men det handler slet ikke om hverken nationalitet, hudfarve eller noget som helst i den retning," forkla-

rer Robert Palsmar og fortsætter: "I bund og grund, så handler det om, at man i en multikulturel besætning ofte kun har ganske få eller slet ingen, som man kan føre en dybere samtale med på sit eget sprog. Og det er det, der med tiden fører til, at man føler sig ensom."

SNAKKER MED MANGE HVER DAG

Om bord på installationsskibet 'Wind Osprey' er han eneste danske skibsassistent.

"Nu lyder det jo som om, at jeg slet ikke snakker med hverken mine kolleger eller

andre om bord. Det gør jeg da. En del endda. Men vi når aldrig til andet end at tale om arbejde og så udveksle almindeligheder. Hvis jeg går og tumler med et eller andet i hovedet, så er der sådan set ikke nogen, jeg kan sætte mig ned og snakke med det om. Og det er dér, at oplevelsen af ensomhed sætter ind," uddyber Robert Palsmar.

Han har været i rederiet siden 2012, hvor rederiet hed Swire og de to installationsfar-tøjer var under Cypren-flag.

Med rederiets ændring, etablering af Cadeler i Danmark og den efterfølgende omflagning af begge installationskibe til

DIS i november sidste år, blev alle besætningskategorier om bord overenskomstdækket af hhv. Maskinmestrenes Forening, Dansk El-Forbund og Metal Maritime.

"Flagskiftet og overgangen til de danske overenskomster har betydet, at jeg snakker med rigtig mange om bord," siger Robert Palsmar med et skævt smil og fortsætter:

"Men det er jo med det udgangspunkt, at de har brug for hjælp til at forstå de danske ansættelsesforhold og indholdet i overenskomsterne. Det er jeg da i bund og grund glad for, at jeg kan hjælpe med, men det er jo heller ikke det, jeg forstår ved have en ordentlig snak med nogen."

LANGT LIV TIL SØS

For det tilfælde, at nogen skulle finde på at anklage skibsassistent Robert Palsmar for at være både sensibel og placeret på den forkerte hylde, bør det indskydes, at han bortset fra en ganske kort landkarriere har tilbragt hele sit arbejdsliv til søs.

Tidligere har han f.eks. sejlet i DFDS, hvor han også i en periode var tillidsrepræsentant. Den gang var det i fagforeningen 3F Sømændene.

"Grundlæggende er jeg af den holdning, at man er organiseret der, hvor éns overenskomst er. Ellers er man jo helt udenfor indflydelse," indskyder han og vender tilbage til ensomheds-problemet:

"Nu skal ingen altså tro, at jeg sådan sidder trist og ked af det, helt ensom i et hjørne. Jeg påpeger bare et problem, som jeg de senere år har oplevet på egen krop."

”Jeg ser også udenlandske kolleger, der oplever samme ensomhed, når de udelukkes fra gruppen af deres øvrige landsmænd. Det går altså ikke. For tankerne begynder at køre i ring, og det er slet ikke sundt, når man når hen til oplevelsen af at være ensom,” siger Robert Palsmar.

METAL MARITIME: VI ER I GANG

Fra Metal Maritime bemærker formand Ole Philipsen, at begrebet ensomhed om bord allerede er bragt op i forbindelse med møder i Danske Rederier.

"Flere rederier anerkender faktisk problemet og er begyndt at se på, hvordan man kan begrænse antallet af nationaliteter på det enkelte skib," refererer Ole Philipsen.

"Så der er taget hul på problematikken, og der er ingen tvivl om, at vi fra vores side vil sætte meget mere fokus på det, når vi diskuterer både rekruttering og fastholdelse af søfarende med rederierne," siger Ole Philipsen.

SEA HEALTH & WELFARE: ENSOMHED OG SOCIAL ISOLATION

I Sea Health & Welfare, Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd, er det psykiske arbejdsmiljø til søs emnet for flere, allerede igangsatte tiltag. Og flere projekter er på vej, fortæller faglig leder Mathias Augustsen.

Kampagne- og informationsmateriale om krænkelse, mobning og chikane er således lanceret, ligesom krisehåndtering er emnet for bl.a. vejledning til skibsledelsen.

"Ensomhed og isolation bliver de næste områder, vi tager fat på," siger Mathias Augustsen, og fortsætter:

"Den psykiske trivsel om bord er udfordret netop af f.eks. ensomhed. Når den enkelte søfarende ikke har nogen, som man kan spejle sig i eller har en fælles reference med, påvirkes trivslen."

Det bliver i det nye år, Sea Health & Welfare dykker ned i problematikken.



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 855 kr. til sønæringsbevis ved:

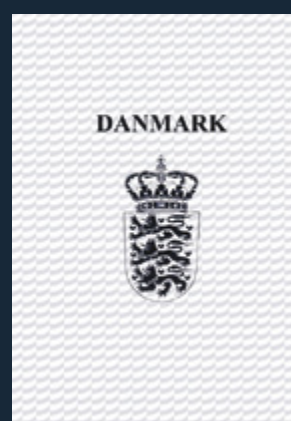
- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



METAL MARITIME HAR VÆRET PÅ MEDSEJLADS OG MØDT EN MASSE MEDLEMMER HOS BLANDT ANDET DFDS OG FJORD LINE. I DEN FORBINDELSE FIK VI EN SNAK MED REDERIASSISTENT IDA WOLTER OM BORD PÅ DFDS 'CROWN SEAWAYS'

Ida Wolter er glad for sit job som rederiassistent, selvom der kan være travlt, når der både skal rengøres kahytter og fællesområder på kort tid. Så færgen er klar til det næste hold af gæster



KØBENHAVN - OSLO

- Kl. 13.00: Check in åbner for passagerer i København.
- kl. 15.00: Afgang København.
- Kl. 9.00: Ankomst Oslo.
- Kl. 13.00: Check in åbner for passagerer i Oslo.
- Kl. 15.00: Afgang Oslo.
- Tid uden passagerer om bord: Fire timer.
- Antal kahytter: 620.
- Antal senge: 1790.
- Rederiassistenter på arbejde: 32 - 50, afhængigt af travlhed.
- Tid til rengøring per kahyt: Tre til 20 minutter.

Rederiassistenter

SKIBETS 'USYNLIGE' ARBEJDSMOTOR

IDA WOLTER ER EN AF DE UUNDEVÆRLIGE REDERIASSISTENTER PÅ 'CROWN SEAWAYS', OG HUN ER GLAD FOR SIT JOB.

REDERIASSISTENTERNES arbejdsopgaver er som alle andres en vigtig del af den daglige arbejdsgang til søs. Hos DFDS er rederiassistenterne i Accommodation & Service eksempelvis en helt uundværlig del, når Crown Seaways eller Pearl Seaways ligger til kaj i Oslo eller København.

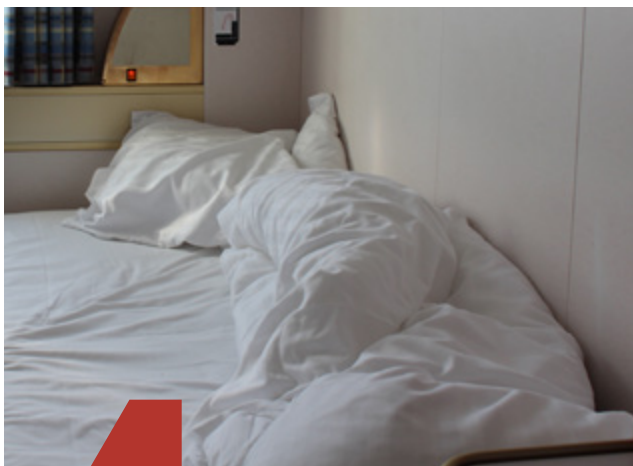
Her rykker de ind og skal i løbet af få

timer nå at rengøre op til 620 kahytter, så de er klar til det næste hold af gæster.

En af dem er 25-årige Ida Wolter, der er ansat som rederiassistent på Crown Seaways. Et arbejde hun er meget glad for.

"Jeg har altid vidst, at jeg gerne vil sejle, og jeg er meget glad for mit job her på Crown. Her er fyldt med gode kollegaer, og tiden flyver afsted," siger hun.

Den 25-årige falstring har tidligere



På de travleste dage skal der skiftes sengelinned på helt op til 1790 senge fordelt på 620 kahytter

Som rederiassistent har man alt efter kahyttens størrelse tre til 20 minutter til at rengøre en kahyt

TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK



arbejdet som delikatesseassistent i Føtex, men arbejdsopgaverne og arbejdsgangen ombord på Crown Seaways passer hende langt bedre.

”Tørnperioden med 14/14 passer mig rigtig godt, og det er for mig motiverende at komme ud og se noget andet. Selvfølgelig går jeg glip af noget derhjemme, men det har jeg det helt fint med,” siger hun.

EFFEKTIV KLARGØRING

Som rederiassistent i Accomodation & Service er en central opgave klargøring af kahytter og rengøring af fællesområder.

En opgave der fylder meget for de 32-50 rederiassistenter, der alt efter travlhed er

på arbejde på 'Crown Seaways'. Alt efter kahyttens størrelse, og om der er tale om en kahyt, hvor gæsterne forlader skibet eller ej, er der afsat tre til 20 minutter til klargøring af en kahyt. Det inkluderer rengøring og skift af sengetøj.

”I dag har der for mit vedkommende været afsat 260 minutter til rengøring af kahytter. Vi har travlt, men det kan jeg godt lide,” siger Ida Wolter.

Afhængigt af belægningsprocenten kan der være op til 620 kahytter, der skal rengøres, og 1790 senge der skal have skiftet sengelinned.

Det er de ansvarlige Floor Managers, der planlægger det daglige arbejde for de rederiassistenter, der er på arbejde, mens det er den Business Leader, der er på vagt, som har ansvaret for, at der er nok personale til rådighed.

Her mærker man også den travlhed, der til tider præger, når de mange rederiassistenter skal nå at rengøre og klargøre kahytter og skib.

”Vi har så mange forskellige opgaver i Accomodation & Service, at det til tider

kniber med tiden, men der bliver udøvet en super indsats af vores mange rederiassistenter,” siger Dariusz Karpinski, der til dagligt fungerer som Business Leader på 'Crown Seaways'.

FORSKELLIGE NATIONALITETER

Staben af rederiassistenter på 'Crown Seaways' består i skrivende stund af 45 danskere, 13 svenskere, ni polakker og én nordmand. En af de 68 rederiassistenter er Ida Wolter, der på ingen måde er blevet skræmt væk trods travlhed.

Hun er ikke i tvivl om, at hendes fremtidige karriere bliver inden for det maritime.

”Jeg er rigtig glad for mit job som rederiassistent, og jeg er sikker på, at jeg vil fortsætte med at sejle, måske jeg på et tidspunkt gerne vil prøve noget andet og sejle fragt eller krydstogt, men lige nu er jeg glad for at være her på Crown Seaways,” siger hun.

OMFATTER MEDLEMMER UNDER UDDANNELSE TIL:

SKIBSKOK
SKIBSASSISTENT
SKIBSMEKANIKER
MASKINIST
NAVIGATØR



NEMT
AT SØGE



SØG STØTTE TIL BØGER OG STUDIEMATERIALE

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

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

Sådan søger du nemt via e-mail:

Skriv i emnefeltet: Ansøgning, uddannelsesfond

Ansøgning skal indeholde oplysning om:

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

Vedhæft som dokumentation:

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



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

MULIGHED FOR DIREKTE KONTAKT MED OVER 500 MEDLEMMER

LØBET af efteråret har rejsesekretær Barno Jensen igen været på medsejlad og mødt nuværende og kommende medlemmer. Medsejladserne blev afrundet i begyndelsen af november med besøg hos DFDS på 'Princess og King Seaways' på ruten mellem Amsterdam og Newcastle, samt fragtskibene 'Scandia Seaways' og 'Hollandia Seaways'.

Med medsejlad hos DFDS, Fjord Line og Esvagt, samt tilstedeværelse i Esbjerg Lufthavn for at møde de offshore ansatte, har mere end 500 medlemmer i løbet af efterårets medsejladser haft mulighed for direkte kontakt til rejsesekretær Barno Jensen, som vurderer, at cirka hvert fjerde medlem har benyttet sig af muligheden.

OK23 FYLDER HOS MEDLEMMERNE

Den direkte kontakt har blandt andet den positive effekt, at mange medlemmer får svar på mindre spørgsmål, som de måske ikke havde fået ringet til Metal Maritime omkring. Via rejseaktiviteten og den direkte kontakt, kan vi som fag-

forening også nemmere holde os orienteret om, hvad der rører sig i medlemmernes hverdag om bord på skibene.

I forbindelse med efterårets medsejladser og besøg på 14 fragtskibe og 11 passagerskibe samt besøget i Esbjerg Lufthavn er det især de kommende overenskomstforhandlinger og den manglende faglærte arbejdskraft, der har fyldt meget hos medlemmerne.

Medsejlad på Bornholmslinjen forventes afviklet i december 2022, og ellers forventes medsejladserne genoptaget igen til foråret. Her får rejsesekretær Barno Jensen ekstra travlt, da han også skal på medsejlad hos Stena Line på ruterne Karlskrona - Gdynia og Hanko - Nynäshamn, mens besøg hos Esvagt samt DFDS-fragtbådene Britannia, Selandia og Suecia er sat på 'forårsprogrammet' efter aftale med de enkelte skibe.

AF MARTIN VAN DIJK

Har du også
kræft inde
på livet?

Som medlem af
Kræftens Bekæmpelse
får jeg **særlig gode**
forsikringer for kun
4 kr./md.



Sammenhold
betaler sig



Kræftens Bekæmpelse

Sandra, 31 år, kunde i TJM Forsikring

Læs mere på www.tjm-forsikring.dk/kraeftens-bekaempelse



Forsikring

Jonas Lyhne Mathiesen og Rikke Alfang Jensen er begge overrasket over, hvor meget de bliver brugt som TR.



DE UNGE TILLIDSREPRÆSENTANTER

HVERVET SOM TILLIDSREPRÆSENTANT ER VIGTIGT, OG KAN SAGTENS BESTRIDES, SELVOM ANCIENNITETEN IKKE ER I TOP, OG FØDSELSDATOEN AFSLØRER, AT DU ER BLANDT DE YNGSTE I BESÆTNINGEN.

JONAS Lyhne Mathiesen på 20 år og 22-årige Rikke Alfang Jensen har begge valgt at engagere sig fagpolitisk. De er nyvalgte tillidsrepræsentanter hos Fjord Line, hvor Rikke Alfang Jensen er tillidsrepræsentant for menige og catering på katamaranen 'Fjord FSTR', mens Jonas Lyhne Mathiesen er suppleant samme sted. Begge har igennem det seneste år arbejdet fast som rederiassistent og er glade for deres job.

TRAVL HVERDAG

Hverdagen på 'Fjord FSTR' er præget af travlhed, varierende arbejdsopgaver og en meget ung besætning. De er dog stadig begge blandt de yngre i besætningen,

og derfor havde de også deres tvivl om, hvorvidt kollegaerne ville tage dem seriøst som tillidsrepræsentant og suppleant, da de valgte at stille op og blev valgt.

"Jeg er faktisk en smule overrasket over, hvor meget vi bliver brugt som tillidsrepræsentant. Vi får rigtig mange spørgsmål omkring løn, overenskomst og så videre, og kollegaerne kommer med mange input. Jeg havde lidt frygtet, at vi ikke blev taget seriøst på grund af vores alder, men det er ikke tilfældet," siger Rikke Alfang Jensen.

En oplevelse Jonas Lyhne Mathiesen deler, og de bruger begge Metal Maritime eller en mere erfaren kollega, når der er spørgsmål, de ikke selv kan svare på.

"Vi står foran kommende overenskomstforhandlinger, hvor vi har mere ansvar og

JONAS LYHNE MATHIESEN

- Uddannelse: HTX i Thisted på sundhedsvidenskab.
- Bobæl: Aalborg.
- Sejlerfaring: Startede som flexcrew/afløser på 'Bergensfjord' og 'Stavangerfjord' i sommeren 2020, som et job ved siden af studiet. I sommeren 2021 startede han på et sabbatår, og blev fastansat på FSTR.

RIKKE ALFANG JENSEN

- Uddannelse: HTX på en særlig beredskabslinje på Aalborg Tekniske Gymnasium.
- Bobæl: Aalborg.
- Sejlerfaring: Har ikke sejlerfaring fra tiden før jobbet på 'Fjord FSTR', men har en søstter, der igennem mange år har været rederiassistent og en onkel, der er styrmand.

TEKST & FOTO MARTIN VAN DIJK

VALG AF TILLIDSREPRÆSENTANT

OPSTILLING AF KANDIDATER

- Fastansatte eller deltidsansatte i en uopsagt stilling på den pågældende overenskomst kan stille op.
- Opstillingsliste og orientering om valget hænges op i messen. materialet skal hænge mindst en måned, så alle valgbare kandidater har mulighed for at skrive sig på.

SÅDAN FORLØBER VALGET

- Hvis der kun er én opstillet, betragtes denne som valgt.
- Er der flere opstillede, sørger Metal Maritime for at sende opslag med alle kandidater, og der kan stemmes ved at sende en mail ind.
- Alle medlemmer på overenskomst kan stemme. Valget kører mindst en måned, så alle har mulighed for at afgive sin stemme.

indflydelse, end jeg havde forestillet mig. Der er det en god sikkerhed at kunne drage nytte af råd og vejledning fra mere erfarne aktører, og så lærer vi også løbende en hel masse," siger han.

TRO PÅ DEN DANSKE MODEL

Deres unge alder gør, at de skiller sig ud fra den 'normale' tillidsrepræsentant, men de har begge en fast tro på den danske model. En tro der forpligter i forhold til at sprede budskabet blandt de mange unge kollegaer.

"Vi får mange faglige spørgsmål fra kollegaer, som intet ved om den danske model. Som ung tillidsrepræsentant med mange unge kollegaer, kan vi være med til at udbrede budskabet omkring vigtigheden af medlemskab af en fagforening og A-kasse.

Det synes jeg er vigtigt, for den danske model er fundamental for vores arbejdsmarked," siger Rikke Alfang Jensen.

For Jonas Lyhne Mathiesen ligger det

faglige engagement i familien. Hans far er tidligere tillidsmand til søs, og han er hjemmefra blevet præget med, hvor vigtigt det er at have en stærk og velfungerende fagforening.

”Der er mange skrækkempler på, hvad konsekvensen er, hvis ikke der eksisterer en stærk fagforening. De ansatte skal også have indflydelse, og jeg er typen, der gør noget ved det, hvis jeg er utilfreds fremfor at brokke mig,” siger han.

EN GOD ARBEJDSPLADS

Ud over den fælles tro på den danske model har begge de unge tillidsrepræsen-

tanter et fælles ønske om at skabe en god arbejdsplads for dem selv og kollegaerne. Der skal styr på arbejdsforholdene, så arbejds- og hviletid harmonerer.

Det stiller krav til de unge tillidsrepræsentanter, der i det daglige arbejder i et til tider travlt og omskifteligt arbejdsmiljø med en masse unge kollegaer.

"Vi forsøger at snakke med vores kollegaer og sikre os, at de ved, hvem vi er. De skal vide, at vi er klar til at sætte os ind i eventuelle konflikter i forhold til overenskomsten og hjælpe med at løse dem. Med en god overenskomst, en høj organiseringsgrad og stærke tillidsrepræsentanter er der grobund for gode arbejdsforhold," siger de to unge tillidsrepræsentanter.

AF MARTIN VAN DIJK

TIL SØS MED VIN OG DYNAMIT I LASTEN

TOKE BRUNO NIELSEN HAR SEJLET VERDENSHAVENE TYNDE. AT DET BLEV EN KARRIERE TIL SØS, VAR IKKE PLANLAGT, OG DEN FØRSTE HYRE FIK HAN IGENNEM FAGFORENINGEN.

MED en uddannelse som landbrugsmaskinsmed bestået i 1966 lå det ikke umiddelbart i søkortene, at Toke Bruno Nielsen skulle ende med en livslang karriere til søs. Faktum er dog, at han i løbet af sin aktive arbejdskarriere har tilbragt 35 år til søs. Fra den første udmønstring i 1970, der blev til virkelighed via fagforeningen, til den sidste i 2008 er det største hul i søfartsbøgerne i perioden fra 1976 til 1978. Her var han ansat på en servicekontrakt som supervisor i nybygningsafdelingen på Thule Air Base, men ellers er Søfartsbøgerne fyldt med 78 forskellige udmønstringer på alt fra containerskibe til slæbebåde.

"Jeg har sgu aldrig været så god til at holde min kæft, så i løbet af min karriere har der da været nogle korte hyreperioder, men jeg har aldrig haft svært ved at finde hyre, og jeg har været i nogle virkelig gode rederier, hvor jeg var meget glad for at være," siger den i dag 76-årige Toke Bruno Nielsen med et grin.



1970



Søfartsbogen afslører, at den første udmønstring fandt sted på skibet 'M/S Knud' i Rotterdam som ubefaren motormand. En tur som Toke Bruno Nielsen ikke har svært ved at huske her 52 år senere.

"Det var en oversøisk tur igennem Nordatlanten, og selvom jeg ikke blev søsyg, var jeg bange undervejs. Det var en hård tur, men jeg var ikke i tvivl om, at det var til søs, jeg ville gøre karriere, da jeg fire måneder senere afmønstrede i Nyborg," husker han.

Et kig i Søfartsbogen viser da også, at der ikke går mere end 13 dage, før han igen påmønstrer. En udmønstring på mere end fem måneder, og

denne gang som motorassistent. Det bliver til endnu en udmønstring, før han i sommeren 1972 for første gang påmønstrer som 1. maskinmester. Det gør han på skibet 'Kis Skou', der var ejet af rederiet Ove Skou.

"Jeg var rigtig glad for at være i det rederi, hvor jeg sejlede på små tankskibe. Vi sejlede blandt andet vin fra Nordafrika til Frankrig, hvor det blev fyldt på tønder," siger han.

Det er da også hos Ove Skou, han har hyre frem til juleaften 1975, hvor han afmønstrer i Antwerpen.

"På daværende tidspunkt var jeg et sted i mit liv, hvor jeg bare gerne ville langt væk i lang tid. Derfor sagde jeg ja til jobbet på Thulebasen," siger han.

ENEMESTER

Derfor skal vi også frem til sommeren 1978, før der igen er aktivitet i søfartsbogen. Her udmønstrer han som anden maskinmester i Bombay på skibet 'Lifton', der var et af de første 'heavylift-skibe i Danmark.

"Det kunne løfte helt op til 75 ton," husker Toke Bruno Nielsen, der afmønstrer igen godt tre måneder senere i Rotterdam.

Herefter har han en periode på fem år, hvor han sejler som enemester hos rederiet Therkildsen, der holdt til i Næstved. Først som fast afløser indtil han i 1980 får fast hyre som enemester på skibet 'M/V Sun Coast'.

"Det var et rigtig godt sted at være med en god overenskomst, hvor vi hovedsageligt sejlede fra Vestafrika til Europa. Dengang var det også et farvand, der var præget af pirater, så derfor tog vi selvfølgelig vores forholdsregler i forhold til at lægge for anker," siger Toke Bruno Nielsen.

For anden gang i karrieren er det dog en konkurs i 1983, der gør, at han må ud og søge ny hyre. Denne gang bliver det hos rederiet 'Mortensen & Lange', hvor han finder hyre som enemester på deres mindre coastere. Efter nogle år vokser rederiet dog fra Toke Bruno Nielsen i den forstand, at skibene får en størrelse, der gør, at han med sine papirer ikke længere kan påmønstre.

"Jeg var uddannet landbrugsmaskinsmed og sejlede med dispensation, så jeg kunne ikke opnå hyre på de større tank- og lastskibe," siger Toke Bruno Nielsen.

1987



DYNAMIT

De næste syv år har han en lang række udmønstringer for Dania Shipping som 1. mester eller enemester. Udmønstringer der tager ham rundt i det meste af verden, og hvor de forskellige udmønstringer i hukkommelsens farvand skulper lidt sammen. Hvad der til gengæld står lysende klart, er udmønstringerne med 'M/S Theresa Olalia' i perioden 1992-1993. Her er han tilbage hos Mortensen & Lange og har hyre som enemester på det 499 BRT store fragtskib, som sejlede med dynamit i Caribien.

"Dynamitten blev brugt til at springe hul i klipperne, så der kunne etableres hoteller. Det var en god tid, hvor vi



Toke Bruno Nielsen nyder sit otium men savner også livet på havet. Efter 35 år til søs gik han i land i 2008, og meget af tiden er efterfølgende blevet brugt i sommerhuset på Tuse Næs. Et sommerhus der også bærer præg af de mange år til søs, da Toke Bruno Nielsen har sat sit maritime præg på indretningen. Når man træder ind i huset, møder man nemlig diverse maritime klenodier fra tiden til søs, som præger op til flere vægge i huset.

TOKE BRUNO NIELSEN

FØDT 1945

1966

Udlært landbrugsmaskin-
smed

1970-1971

Ubefaren skibsassistent

1971-1972

Maskinassistent i forskelli-
ge rederier

1972-1975

1. maskinmester og maski-
nassistent, Ove Skou

1978-1983

Enemester, Therkildsen

1983-1985

Enemester, Mortensen &
Lange

1985-1992

1. og enemester, Dania
shipping

1992-2003

Enemester, Mortensen &
Lange

2004-2006

Afløser i forskellige
rederier

2006-2008

Enemester, Hanstholm
Bugseringsservice

havde af- og påmønstring i en særlig anlagt havn i Houston, da man var nervøse for den last vi sejlede med. På daværende tidspunkt sejlede vi også tre/tre, hvilket var en turnusordning, der passede mig rigtig godt" siger Toke Bruno Nielsen, der i løbet af sin karriere har haft andre oplevelser med dynamit.

"Jeg har også været med til at sejle med 2000 ton dynamit i Sverige, hvor alt blev lukket, hvor vi kom frem. Veje og broer blev lukket ned, ligesom andre skibe ikke fik lov til at komme i nærheden, da man frygtede terrorister," siger han.

GODT SAMARBEJDE

Frem til 2003 sejler han som enemester hos Mortensen & Lange. Langt de fleste udmønstringer er med fragtskibet 'Susan K', som han har sin sidste udmønstring med i begyndelsen af 2003.

"Jeg havde et rigtig godt samarbejde med skipperen, og vi havde rigtig mange gode ture rundt i verden. Jobbet som enemester på 'Susan K' passede mig rigtig godt, og det var nogle rigtig gode år. Desværre måtte jeg stoppe i 2003 på grund af en sygdomsmedling," siger Toke Bruno Nielsen.

2004



SIDSTE HYREPERIODE

Det var dog ikke lig med et farvel til livet til søs. For halvandet år senere, efter endt uddannelse, udmønstrede han som befaren skibsassistent hos Svitser. Det bliver begyndelsen på en periode på lidt under to år, hvor han hovedsageligt sejler som 1. mester eller enemester i en lang række af forskellige rederier, da han fungerer som afløser.

Den sidste faste hyreperiode er fra april 2006 til februar 2008, hvor han sejler som enemester hos Hanstholm Bugseringsservice, hvor han blandt andet var med til at slæbe foderfabrikker fra Estland til Nordnorge.

"Det var en periode, der arbejdsmæssigt var en smule anderledes, end hvad jeg havde været vant til. Der var rigtig meget at lave i maskinen, når vi lå i havn, og det at sejle bugseringsskibe var i sig selv også anderledes, siger Toke Bruno Nielsen

Efter stoppet hos Hanstholm Bugseringsservice er der endnu en udmønstring i søfartsbogen. Den er dog kort.

"Det var blot 16 dage, jeg var på det skib. I den periode opdagede jeg en lang række fejl, som jeg påpegede over for rederiet, som ikke ønskede at rette op på dem. Derfor afmønstrede jeg igen.

Herefter har Toke Bruno Nielsen nydt tilværelsen som pensionist, men han tænker ofte på de mange gode år til søs.

"Jeg savner det særlige sammenhold, der er om bord, og det at komme ud i verden," siger han.

At Toke Bruno Nielsen har maritimt blod i årene afsløres også ved et besøg i hans sommerhus, hvor han har indrettet et par maritime vægge med minder og klenodier fra en lang karriere til søs.

HVAD MED DIN SØFARTSBOG?

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

Kontakt redaktionen på mail
cosea@co-sea.dk

Benyt dit PlusKort, og få rabat på tøj og tilbehør

– se alle rabatterne på pluskort.dk

PlusSport.

Shop alt indenfor sneakers og styles, sportstøj, sportssko og tilbehør hos adidas med rabat.

Op til 35 %



PlusHerretøj.

Shop populære brands såsom Lindbergh, Martinique og JBS på toejeksperten.dk og i udvalgte butikker landet over.

4 %

TØJ | eksperten

PlusMode.

Få rabat på gavekort til Zalando, og brug det på tøj, sko, accessories, sport og beauty fra flere tusinde brands.

10 %



PlusFritid.

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

9 %



PlusBriller.

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

5-20 %

Synoptik

PlusSport.

Sports- og fashionbrandet hummel® tilbyder et stort udvalg af træningstøj, sports-styles, sko og livsstilsprodukter til både herrer, damer og børn.

10 %



PlusKort.

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



Scan QR-koden og tilmeld dig **PlusJulekalender 2022**.
Eller tilmeld dig på pluskort.dk

JULEARRANGEMENT

Klub 8 Region Hovedstaden inviterer til julehygge på Bakken. I år er det lørdag 3. december.

Vi håber, at sejlsende/aktive medlemmer har lyst og tid til at deltage i en dag med julehygge og socialt og fagligt samvær. Vi mødes på Klampenborg S-togs station kl. 12.00 og følges derfra til et af traktørstederne.

Det er ikke nødvendigt med tilmelding

Med venlig hilsen
Formand Helmut Sørensen-Salz
Telefon 21 44 94 34



NYT OM NAVNE

FØDSELSDAG

85 ÅR

Wilma Martensen, 14. november, 2022

80 ÅR

Flemming Lund Eriksen, 17. december, 2022

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

Vil du gerne have din runde fødselsdag eller jubilæum med i bladet, skal du sende os en besked, helst i god tid. Vi bringer mærkedage for medlemmer fra alle CO-Søfarts medlemsorganisationer: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Serviceforbundet, Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel. Men kun, hvis du selv fremsender besked.

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. marts - 31. maj.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 17. februar. Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

SENIORKLUBBEN

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

Klubben inviterer til to årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

Forårsfrokost Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

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



VI MINDES



Mathias Tommerup

Født 20. december 1993 - er afgang ved døden 2. september 2022

Erik Lund

Født 23. februar 1939 - er afgang ved døden 13. september 2022

Luis Samuel Octavio Garcia Alegria

Født 4. september 1942 - er afgang ved døden 16. september 2022

ALLE GODE ØNSKER OM EN GOD JUL

HERMED ØNSKES ALLE
LÆSERE, MEDLEMMER OG
SAMARBEJDSPARTNERE UDE
SOM HJEMME EN RIGTIG GOD
JUL OG ET GODT NYTÅR.

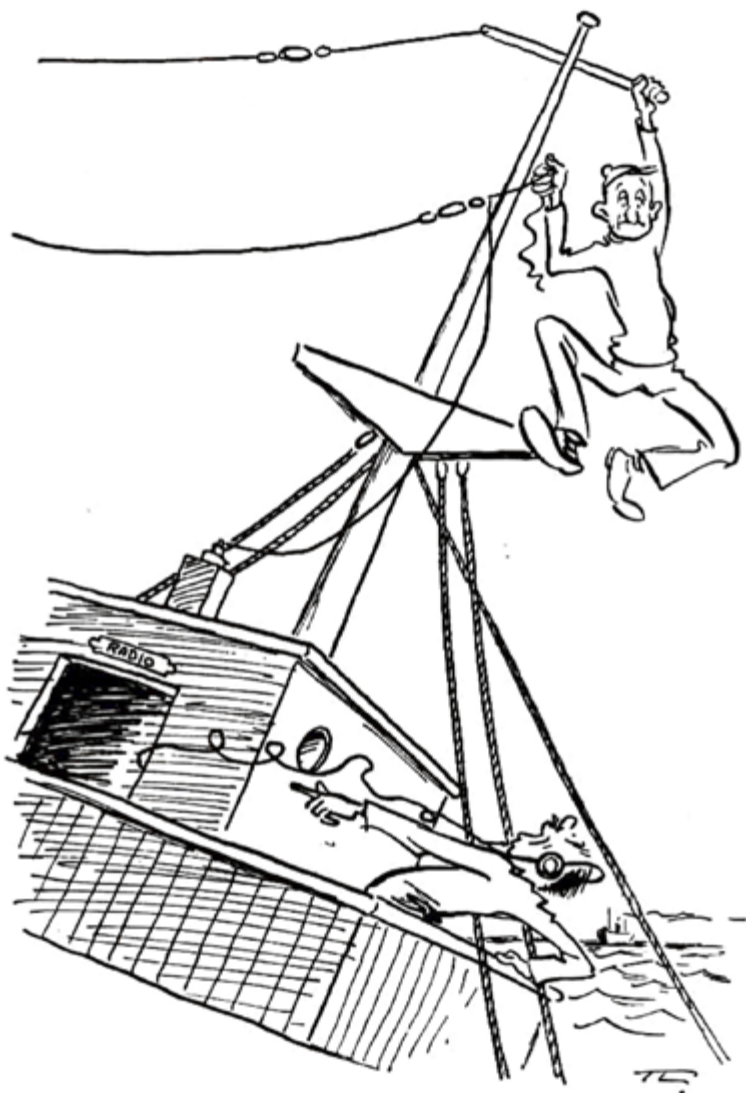
TIDERNE skifter og det synes i dag som lysår siden, at telegrafisten om bord var en helt nødvendig mellemmand/kvinde for afsendelse og modtagelse af julehilsener. En opgave, som tegner Thora Lunds humoristiske pen illustrerede i 60'erne.

Det håndskrevne julekort med de obligatoriske julemærker fra Danske Sømands- og Udlands Kirker er også passé. Sidste årgang af julemærkerne udkom i 2016, hvorefter det vigende salg førte til beslutningen om at stoppe produktionen. DSUK kan fortsat støttes, nu forhandles der f.eks. gavemærker med julemotiver i webshoppen på hjemmesiden dsuk.dk

VI HÅBER HILSENEREN NÅR FREM I ÅR

De digitale muligheder for momentan forbindelse til familie, venner og pårørende har med god grund overhalet den analoge forbindelsesvej. Og selv om internetforbindelsen hos de fleste ude om bord er i slow-motion, er den trods alt hurtigere end det håndbårne julekort.

Bagsiden hverken tik-tok'er eller face-timer juleshilsenen, men løber an på, at denne analoge version når frem - også inden denne jul her i 2022.



Hold dig bare fast fem minutter til, Ove, så er jeg færdig med at modtage julehilsenerne.

KONTORET HOS METAL MARITIME OG CO-SØFART ER LUKKET

fra torsdag 22. december kl. 12 – til og med søndag 1. januar