

*Metal Maritime:***PÅ BESØG
HOS RAL I
NUUK**

SIDE 10,16-17



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**ZITON: MERE
FOKUS PÅ
REKRUTTERING**

SIDE 4-5

**OVERENSKOMST
INDGÅET EFTER
LANG DIALOG**

SIDE 15

**NY UDDANNELSE
SKAL SIKRE FLERE
SØFARENDE**

SIDE 22-23

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND FOR CO-SØFART
& METAL MARITIME

DEN BLÅ HYLDE

FOLKETINGET er siden valget 1. november kommet i arbejdstøjet. Nyvalgte har for første gang indtaget nogle af de 179 stole i Folketinget. Andre har frivilligt eller efter vælgernes dom forladt pladsen blandt landets lovgivere.

Regeringen har efter lang tid i enrum, internt fordelt såvel opgaver som ansvar, og lovgivningsarbejdet er sat i gang igen med en jævn strøm af lovforslag, der sendes i høring.

Så langt så godt er alt ved det gamle. At antallet af ordførerskaber i partierne øges fra valg til valg er også helt som det plejer. En enkelt ting stikker dog ud i dette Folketing.

”Der er ikke et eneste parti, der har fundet det nødvendigt at udpege en søfartspolitisk ordfører. Ikke én er der til at tale søfartens sag. Den opgave er tilsyneladende endt på den blå hylde – altså kastet over bord.

Trawles listerne over partiernes valgte ordførere igennem, støder man på en rig variation. Der er epidemiordførere, trivselsoordførere og cirkulærøkonomiord-

førere for nu blot at nævne nogle. Ikke at det fejler noget. Men man kunne vel godt påstå, at såvel epidemi- som trivsel må hidrøre under fællesemnet sundhed – ligesom cirkulær økonomi vel ret beset er en underafdeling af området under finansordføreren eller miljøordføreren for den sags skyld eller begge i skøn forening.

I bund og grund er det naturligvis positivt, at så mange politikere engagerer sig i emner, der alle er væsentlige og vigtige i et velfærdssamfund som det danske.

SÆRLIG LOVGIVNING FOR SØFARENDE

Det er dog påfaldende, at ikke en eneste af de 179 folkevalgte eller deres respektive partier har fundet det aktuelt at varetage søfartsområdet.

Søfart er Danmarks største eksporterhverv, og alle beskæftigede i erhvervet arbejder under specielle forhold med egen lovgivning. Det burde påkalde sig interesse fra i det mindste bare én enkelt fra Folketinget. Desværre er det så ikke tilfældet.

Er det nu overhovedet noget problem, spørger læseren måske her.

Ja, det er det. Søfart som helhed er spredt under et hav af ministerier. Lige fra Erhvervsministeriet over Skatte-, Beskæftigelses-, Uddannelses-, Miljø- og Energiministerierne. Hertil for Søværnets vedkommende Forsvarsmi-

Vi varetager her i CO-Søfart interesserne for et bredt udsnit af beskæftigede i det, man samlet kalder Det Blå Danmark. Vi har et godt samarbejde med alle involverede ministerier. Men at banke på ministrenes døre er forbeholdt de virkelig store problemstillinger.

I det løbende lovgivningsarbejde i Folketinget, er det vigtigt, at der er folketingsmedlemmer, der går til arbejdet med ”søfarts-øjne” for at foregribe lovgivning, der i søfarten bliver uhåndterbar eller direkte uhensigtsmæssig.

Derfor er det et problem, at ingen partier i Folketinget i dag har søfartsordførere.

LOVER IKKE GODT

Noget andet er – og det er sådan set meget værre. Når ingen partier eller medlemmer af Folketinget finder det væsentligt med ordførerskaber for søfarten, er det tegn på, at Det Blå Danmark er tæt på at ende i glemmebogen.

Det varsler slet ikke godt hverken for rekrutteringen, for de maritime uddannelser, for de søfarende eller for erhvervet.

Er virkeligheden den, at søfarten som erhverv er endt på den blå hylde i både menigmands- og politikernes univers?

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

Redigering og layout
Martin van Dijk, 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 onsdag 17. maj eller efter aftale.

Materiale
til Fagbladet CO-Søfart sendes til
Martin van Dijk, mvd@daniskmetal.dk

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

Forsidebillede
RAL skibe i havn i Nuuk
Foto: Martin van Dijk



Tilbageblik på:

STORKONFLIKT I DANMARK I 1998

Side

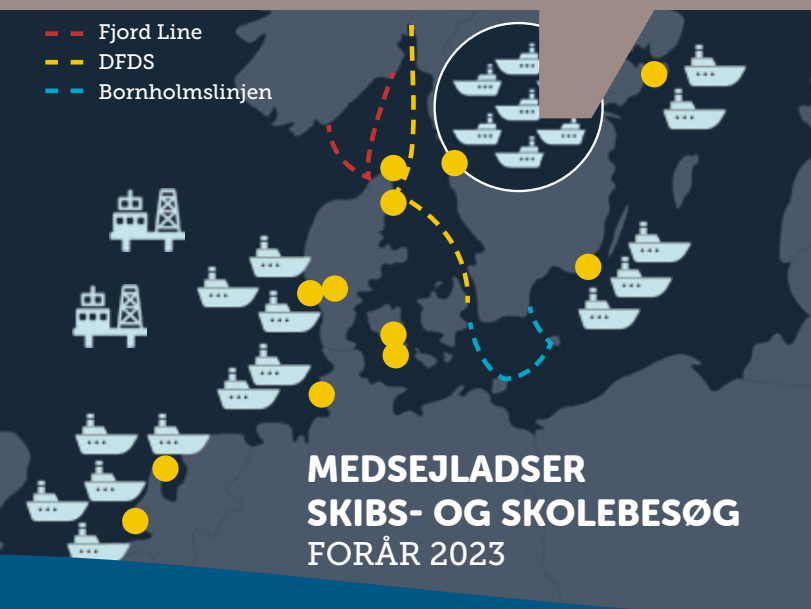
6

REJSESEKRETÆR MED FART PÅ

Side

25

— Fjord Line
— DFDS
— Bornholmslinjen



**MEDSEJLADSER
SKIBS- OG SKOLEBESØG
FORÅR 2023**

KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
REKRUTTERING OG FASTHOLDELSE ...	4
TILBAGEBLIK PÅ STORKONFLIKT	6
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	8
TVIST OM FORKORT SEJLADS	8
GODE SNAKKE MED ANSATTE	10
FRIDØGN: FORLIG OM EFTERBETALING	11
NYT OM TILLIDSVALGTE	12
SENIORPRÆMIE: ENDELIG UDBETALT	13
MEDLEMSMØDE I ESVAGT	14
NY OVERENSKOMST EFTER DIALOG ...	15
BESØG HOS ROYAL ARCTIC LINE	16
FEJL I FRIDØGNSBEREGNING	18
LANDLOVSSAGEN:	
HENVIST TIL FAGLIG VOLDGIFT	19
MEDLEM FIK EKSTRA GODTGØRELSE ...	20
NY UDDANNELSE TIL SKIBSASSISTENT	22
BEDSTE HOLDSPILLERE	24
REKORDMANGE	
MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG	25
INTERNATIONALT BESØG	27
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
SUCCES MED DIGITAL SELVBETJENING	30
NYT OM NAVNE	31



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION



Ulrik Jessen er bekymret for den fremtidige fødekæde af danske søfarende.

FØDEKÆDEN AF DANSKE SØFARENDE KAN BLIVE UDFORDRET

MED FIRE JACK-UPS SOM UDELUKKENDE SERVICERER HAVVINDMØLLER, ER ZITON BESKÆFTIGET I EN BRANCHE I RIVENDE UDVIKLING. DET STILLER ØGEDE KRAV TIL REKRUTTERING OG FASTHOLDELSE AF MANDSKAB. DISCIPLINER REDERIET NU OPPRIORITERER YDERLIGERER.

MED cirka 140 søfarende ansat til at bemane de fire Jack-ups 'J/U WIND', 'J/U WIND SERVER', 'J/U WIND PIONEER' og 'J/U WIND ENTERPRISE', der alle sejler under DIS, oplever ZITON til tider udfordringer med at rekruttere og fastholde kvalificeret mandskab. Den søfarende besætning udgøres typisk af danske officerer og polske menige. Det er ikke et problem at hyre nyt polsk mandskab, men udfordringerne er en smule større, når det drejer sig om de danske søfarende. Hos ZITON er det for nuværende ikke et stort problem, men en udfordring som på sigt kan udvikle sig til et, hvis ikke der handles på det.

"Vi oplever, at mange af de yngre søfarende ikke holder ved i ret mange år. Fortsætter denne tendens, kan fødekæden af mulige danske søfarende blive udfordret," siger Ulrik Jessen, der er Head of Maritime HR hos ZITON.

En mulig forklaring på, hvorfor mange af de yngre søfarende relativt hurtigt dropper en karriere til søs, har Ulrik Jessen et bud

på. Når han spørger ind til, hvorfor en medarbejder vælger at forlade ZITON, får han ofte den samme forklaring.

"Det er jo ofte den velkendte forklaring med, at de har fået familie og derfor går i land, og så er det de færreste, der kommer til søs igen. Det moderne danske familieliv kan være en udfordring i forhold til livet til søs," siger han.

BEDRE SCREENINGSPROCES

Fra sin egen hverdag som ansvarlig for rekruttering hos ZITON nævner Ulrik Jessen blandt andet følgende eksempel på, hvor store udfordringer der kan være med rekruttering og fastholdelse af mandskab.

"Vores største Jack-up, 'J/U ENTERPRISE', indsatte vi tilbage i 2019. Den kræver en besætning på 25 mand, hvilket vil sige 50 mænd eller kvinder for at dække de to vagthold plus et par ekstra i tilfælde af sygdomme eller lignende. I dag har vi to

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

INFORMATION OM ZITON

- I 2016 skiftede DBB Jack-Up Service navn til Ziton.
- Navnskiftet skulle underbygge uafhængigheden af DBB Group og signalere den øgede specialisering på vedligehold af havvindmøller.
- Ziton har i dag fire Jack-Ups, hvor den mindste er 'J/U Wind' med en længde på 55,08 meter, mens den største i flåden er 'J/U Enterprise' med en længde på 101,95 meter.
- Ziton har i dag cirka 140 søfarende på kontrakt, mens antallet af medarbejdere på land er 35-40.
- Ziton har ud over hovedkontoret i Horsens, kontor i henholdsvis Beijing, London og Hamburg.
- Ud over vedligehold af havvindmøller er en central del af Zitons forretning afvikling af forældede vindmøller.
- Øverste chef hos Ziton er CEO Thorsten Jalk.

yderst velfungerende besætninger, men jeg tror, vi har haft cirka 75 mænd eller kvinder ansat i løbet af de godt og vel tre år, før vi nu har den rette besætning. Frafaldet har været markant," siger han.

Et frafald ZITON gerne vil minimere. Derfor skal der endnu mere fokus på rekruttering og screening af kommende søfarende, så man i rekrutteringsprocessen sikrer sig, at man får mandskab, der har en dybere motivation for livet til søs.

”Vi kommer til at være mere opsøgende og aktive i vores rekruttering fremadrettet. Vi skal ud og finde de folk, der vitterligt gerne vil sejle. Hvor vi tidligere har været begunstiget i rekrutteringsprocessen, fordi vi altid har fået ansøgninger nok, kommer vi til at være mere udadgående,” siger Ulrik Jessen.

Derfor har man hos ZITON valgt at an-

sætte en ny medarbejder, der udelukkende skal arbejde med rekruttering og fastholdelse.

”Der er ingen tvivl om, at vi skal passe på vores dygtige folk. De er yderst efterspurgt, og det vil kun blive endnu mere udtalt fremadrettet,” siger Ulrik Jessen.

Han indrømmer gerne, at det er en nødvendighed med øget fokus på rekrutteringsprocessen, da man ser ind i en fremtid med mere konkurrence, hvor det ikke er utænkeligt, at der bliver behov for 1000-1500 nye søfarende på DIS-skibe, inden for servicering af havvindmøller.

TILTRÆKNING OG FASTHOLDELSE

Derfor er man hos ZITON meget opmærksomme på, hvad der kan gøres for bedre at rekruttere de rette folk og fastholde dem. Løn er et helt oplagt parameter, men det er af naturlige årsager ikke et parameter, der kan skrues på igen og igen.

”Der vil vi som rederi altid have en grænse,” siger Ulrik Jessen.

Lønnen er kun et af redskaberne i værktøjskassen. Selvom fleksibilitet kan være en svær størrelse, når de ansatte arbejder i en fast 4/4 ordning, er det noget, der kigges på i det omfang, det er praktisk muligt.

”Vi forsøger at være fleksible i den forstand, at vi lytter til vores ansatte, og hvad

de eventuelt kunne have af udfordringer i privatlivet i forhold til en karriere til søs. Det forsøger vi at hjælpe dem med, for det er klart, at hvis vi skal lykkes med at rekruttere og fastholde, skal vi selvfølgelig også være en attraktiv arbejdsplads,” siger Ulrik Jessen.

Forholdene til søs er et andet oplagt fokusområde i forhold til rekruttering og fastholdelse. Her drejer det sig om at sikre, at livskvaliteten ombord er i top, og i den henseende søger ZITON i skrivende stund blandt andet efter en dansk ungkok.

”Det gør vi, fordi jeg har en ide om, at det kan højne livskvaliteten, hvis der bliver sat et dansk præg på maden. Vi er trods alt et dansk rederi,” siger Ulrik Jessen, og nævner i samme moment, at det er op til besætningen at sørge for forskellige tiltag ombord, men at ZITON som virksomhed selvfølgelig bakker op og opfordrer til, at der gøres noget socialt på de enkelte skibe.

”Det sociale arbejdsmiljø er et vigtigt parameter, og vi har heldigvis stadig en høj fastholdelsesprocent, men den er let faldende, og det kan være et tegn på et generelt problem i branchen, som vi for vores vedkommende meget gerne vil have ændret,” siger Ulrik Jessen.

Overenskomstforhandlinger 2023

TILBAGEBLIK PÅ STORKONFLIKTEN I 1998

SOM SKREVET I SIDSTE FAGBLAD, SÅ BLIVER DE IGANGVÆRENDE OVERENSKOMSTFORHANDLINGER EN GYSER. RISIKOEN FOR EN STORKONFLIKT ER STADIG HISTORISK HØJ. DET ER 25 ÅR SIDEN, VI SIDST HAVNEDE I STORKONFLIKT I DANMARK, OG HER ER ET TILBAGEBLIK PÅ, HVORFOR DET ENDTE SÅDAN, OG HVAD DET BETØD FOR DANSKERNES HVERDAG.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

DER er ingen tvivl om, at introduktionen til overenskomstforhandlingerne i 2023 i højere grad end tidligere har været præget af risikoen for, at vi kan ende i en storkonflikt.

Årsagerne til dette er mange. Allerede ved de seneste forhandlinger i 2017 og 2020 har der i visse kredse blandt lønmodtagerne været et ønske om at få en konflikt. Nogle har ligefrem ønsket et nej uden at kende resultatet først. Det er ikke et ønske, vi umiddelbart deler, men en konflikt kan vise sig at blive nødvendig, og så er vi naturligvis klar til den situation. Herudover bidrager den høje inflation og visse rederiers og virksomheders enorme overskud, samt regeringens utidige indblanding med kravet om at afskaffe Store Bededag, naturligvis til, at risikoen for konflikt er blevet større. Og hvordan er det nu lige med sådan en storkonflikt? For det er efterhånden noget tid siden, Danmark sidst havnede i en storkonflikt. Det var tilbage i

1998, og for dem som ikke helt kan huske det, kommer her en tur tilbage i tiden.

GÆRKRISEN

Storkonflikten i 1998 – som siden blev kendt som Gærkrisen – fandt sted fra 25. april til 6. maj og varede altså 11 dage. Det lyder måske ikke af så meget, men det var nok til, at det begrænsede danskernes adgang til basale varer som gær, brød, smør og benzin. Strejken omfattede cirka 450.000 privatansatte og medførte også, at busserne holdt stille, og at postkasserne ikke blev tømt – det var dengang man stadig sendte breve til hinanden, så det var ret så mærkbart. Krisen blev da også for meget for den siddende Nyrup-regering, som reagerede med et lovindgreb.

FORLIG FORKASTET

Forud for dette var det ellers lykkedes

forhandlerne i Industrien at indgå et forlig, som blev underskrevet den 22. marts, og som indeholdt en række ikke uvæsentlige forbedringer.

Blandt andet blev arbejdstiden for skifteholdsarbejderne nedsat, løn under barsel blev forbedret, pensionsbidragene blev hævet, og man fik en ekstra fridag placeret på juleaftensdag. Også på transportområdet og i byggeriet nåede man i mål med lignende aftaler.

” Imidlertid blev forligene forkastet af medlemmerne, hvilket var ret så overraskende for de fleste iagttagere og ikke mindst for topforhandlerne på begge sider af bordet.

SJETTE FERIEUGE

Årsagen til at det blev et nej fra medlemmernes side var ifølge eksperterne, at man ikke var nået i mål med den sjette ferieuge.

Faktisk havde kravet om en sjette ferieuge ikke været en prioritet i de oprindelige ønsker fra medlemmerne, men man valgte at bringe det frem senere i forløbet, da man havde brug for noget, der kunne give folkelig opbakning på lønmodtagersiden.



Politiet tilbageholder blokadevagter, der vil forhindre billister i at køre om bord på færgen fra Århus til Kalundborg under storkonflikten tilbage i 1998. Foto: Erik Jepsen/Ritzau Scanpix.

Det lykkedes også, men problemet opstod, da medlemmerne reagerede med skuffelse, da man så ikke leverede varen. Resultatet blev altså, at 56 % af stemmerne afviste forliget, og dermed kunne konflikten gå i gang.

LOVINDGREB

Som nævnt greb Folketinget ind efter 11 dages konflikt med et lovindgreb, hvor man blandt andet introducerede retten til børneomsorgsdage. Indgrebet medførte nogen kritik fra fagbevægelsen, men kritikken var ikke udbredt i befolkningen. Dette skyldtes måske, at indgrebet blev introdu-

ceret om torsdagen lige før Store Bededag, så gemytterne kunne lægge sig i løbet af den forlængede weekend. Skulle den nuværende regering få sit krav om at afskaffe selvsamme Store Bededag igennem, så vil man altså fraskrive sig den mulighed fremover.

NORSK HELT

Som nævnt blev storkonflikten i 1998 også kendt som "gærkrisen", da mange borgere i panik begyndte at hamstre gær på grund af tomme brødhylder i butikkerne. Mange husker måske i den forbindelse nordmanden Christian Hagemann, som i sit privatfly

fragtede hele 6.000 pakker gær ned til danskerne. Den norske helt udtalte efter aktionen, at det var en gave til Danmark som tak for alle de danske øl, nordmændene havde drukket i årenes løb.

Om vi ender med en storkonflikt her i 2023, er endnu uvist, men der er bred enighed om, at risikoen er den største, siden vi havde den sidste storkonflikt tilbage i 1998. Om vi så igen hamstrer gær, eller hvad konsekvenserne af en eventuel storkonflikt bliver, det må tiden vise.

Siden sidst

I FAGLIG AFDELING

I SKRIVENDE STUND STÅR VI I FAGLIG AFDELING PÅ TÆRSKLEN TIL FOR ALVOR AT SKULLE I GANG MED OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE. DERFOR HAR VI OGSÅ BRUGT EN DEL TID PÅ FORBEREDELSE, MEN DER HAR OGSÅ VÆRET TRAVLT MED ANDRE SPÆNDENDE TING I AFDELINGEN.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

SOM det vil fremgå af andre sider i dette blad, har faglig afdeling ikke ligget på den lade side efter sidste fagblad: Vi har været på skibsbesøg, holdt medlemsmøder og rederimøder, besøgt skoler, vi har haft en faglig voldgift og flere fællesmøder i Danske Rederier, været i Arbejdsretten, ligesom vi har indgået overenskomst med et offshorevindrederi. Derudover har vi hjulpet medlemmer i mange forskellige typer af sager, blandt andet et par konkurssager, en vigtig sag om seniorpræmie, en del diskussioner med rederierne om fridøgn, ferie, sygdom, forkort sejlads og meget andet.

OFFSHOREVIND

Generelt må det siges, at offshorevindområdet, som har været godt undervejs i en årrække, nu for alvor begynder at gribe om sig. Indtil videre er branchen primært fundet omkring Nord- og Østersøområdet, men vi mærker nu tydeligt, at den øvrige verden begynder at fokusere på området med planer om investeringer i store projekter med vindenergi til søs.

Dette har man nu også indset i International Transport Workers Federation (ITF) – især efter stort pres fra Metal Maritime. Resultatet er, at man har etableret en såkaldt Offshore Wind Sub-Group, som skal

sørge for et formelt samarbejde mellem forbund fra alle de lande, hvor man planlægger projekter med vindmøller til søs. Pt. er det de store danske virksomheder på området, som Ørsted og Copenhagen Infrastructure Partners (CIP), der sammen med norske Equinor, svenske Vattenfall og tyske RWE, dominerer verdensmarkedet. Generelt har fagbevægelserne i disse lande gode aftaler med de store virksomheder i branchen – eller Majors som de kaldes – og det er vigtigt, at disse gode aftaler følger med virksomhederne, når de sikrer sig store kontrakter på de nye markeder i USA, Australien osv. Hvis vi har fornuftige aftaler på plads, når de lokale virksomheder begynder at interessere sig mere for området, så vil det være nemmere at overbevise dem om at følge den gældende standard. Derfor er det vigtigt, at vi i den internationale fagbevægelse arbejder tæt sammen om disse ting.

BESØG FRA UDLANDET

Vind-gruppen, som består af forbund fra USA, Australien, Storbritannien, Tyskland, Holland, Sverige, Norge og Danmark blev

FORKORT SEJLADS I ESVAGT

VI HAR IGEN DISKUTERET FORTOLKNING AF FORKORT SEJLADS. DENNE GANG MED ESVAGT.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

RETSPRAKSIS er ganske klar, om end rederierne glemmer det. En søfarende, der er medlem af driftsbesætningen, er berettiget til forkort sejlads, hvis en rejse eller dele af en rejse foretages med færre personer, end det er forudsat ved forhiring eller forudgående aftaler. Dette er uagtet, hvad der er krav om af besætning i henhold til besætningsfastsættelsen eller årsagen til at rejsen foretages med færre personer. Mener rederen, der ikke er krav på forkort

sejlads, da der ikke har været merarbejde, så er det rederen, der skal bevise det (S.H.D 17. februar 1989, sag S 214/1988).

SAGEN

Denne gang fik vi en henvendelse fra et medlem i Esvagt, der over for skibsfører og rederi havde gjort krav på forkort sejlads, fordi en kollega var blevet afvist af kunden. Kollegaen kunne derfor ikke indgå i vagten

formelt oprettet under ITF-møder i Zagreb i november sidste år.

Allerede kort tid efter fik vi i Metal Maritime en anmodning fra ITF om at arrangere et besøg for nogle af de australske og amerikanske forbund, der gerne ville til Danmark dels for at blive introduceret for nogle af de danske virksomheder på vind-området og dels for at se hvordan forbundene i Danmark har grebet omstillingen til offshore-vind-området an. I midten af januar kunne vi derfor byde velkommen til en delegation på cirka 15 deltagere fra ILA og ILWA, som organiserer havnearbejdere i USA, og MUA, som organiserer søfolk og havnearbejdere i Australien samt et par stykker fra ITF og en enkelt fra Norge, som også gerne ville høre mere om de danske erfaringer. I samarbejde med 3F Transport sammensatte vi et program for gruppen, hvor vi holdt møder med Ørsted, CIP og Energistyrelsen, ligesom vi besøgte Esbjerg Havn og Vestas i Ringkøbing. Gæsterne gav alle udtryk for at besøget var både interessant og meget brugbart i deres videre arbejde, og der kan læses mere om besøget andet sted i dette fagblad.

FORBEREDELSE TIL OK23

Herudover har vi naturligvis også forberedt os grundigt på de kommende overenskomstforhandlinger, hvor vi i skrivende stund (10. februar 2023) fortsat venter på Industriforliget og ikke mindst Transportforliget, som vi følger inden for søfart og offshore. Som de fleste nok ved, og som vi tidligere har været inde på, så bliver for-

handlingerne denne gang meget vanskelige – og det er ikke blevet nemmere efter regeringens påfund med at ville afskaffe Store Bededag.

”Imens vi venter på gennembrudsførligene, har vi gennemgået de indhentede forslag til overenskomsterne fra tillidsfolk og medlemmer i de forskellige virksomheder og rederier. For de større arbejdspladser, hvor vi har flest medlemmer, afholder vi desuden optaktsmøder til forhandlingerne med vores tillidsfolk.

Her drøftes de indkomne forslag, og vi forsøger sammen at nå frem til en prioritering af forslagene i de enkelte rederier/ virksomheder.

Vi har på nuværende tidspunkt holdt møder med TR fra Fjord Line i Aalborg, DFDS i København, mens vi for andre – blandt andet for offshore-ansatte – har holdt møderne på Teams.

Vi er dermed godt forberedt og klar til at indlede forhandlinger, så snart vi hører startskuddet. Vi vil som altid gøre os umage for at få de bedst mulige aftaler, og da det som nævnt er en særlig situation denne

gang, så er vi spændte på forløbet og ser frem til at komme i gang.

FEMERN-UPDATE

Vi har holdt indledende møde med Femern Link Contractors (FLC), som har opgaven med at lægge elementerne til den kommende forbindelse mellem Lolland og Tyskland ud på vandet. Emnet for mødet var muligheden for at indgå overenskomst for alle de søfarende, som man forventer at skulle bruge til projektet. Der er tale om en del forskellige stillinger til søs på forskellige typer fartøjer. I forlængelse af mødet er vi nu i gang med at udveksle forslag til en mulig aftale, og indtil videre er vi godt tilfredse med samarbejdet.

KONKURSSAG

Et medlem var ansat som matros og styrmand på Skonnerten 'ZAR', som blev drevet af en forening, der tilbød unge mennesker at afslutte folkeskolen på et skoleskib. Desværre blev man i efteråret ude af stand til at udbetale hyrer og regninger i øvrigt. Vi indledte i første omgang en dialog med ledelsen i foreningen, som ærligt erkendte, at man pga. uheldige omstændigheder ikke havde flere midler til betalingerne. Det endte med en konkurs, og vi har siden varetaget medlemmets sag i forhold til kurator og Lønmodtagernes Garantifond, så han kan få udbetalt manglende hyre og feriepenge.



FOTO: ESVAGT

om bord. Rederiet mente ikke, der kunne være tale om forkort sejlads, fordi skibs-

føreren havde dækket den fraværendes vagter. Rederiet kunne ikke sandsynliggø-

re, at personens arbejdsopgaver ud over vagthold, var blevet dækket ind af de øvrige om bord, og Esvagt accepterede derfor at udbetale hyre for forkort sejlads for de berørte dage.

Skibsføreren er ikke omfattet af 'bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforholdsbestemmelser om forkort sejlads (§23)', det vil derfor bero på en aftale mellem skibsføreren og rederiet, om vedkommende skal kompenseres i en konkret situation, hvor forkort sejlads optræder, medmindre der på forhånd er indgået aftaler herom i kontrakten.



Per Gravgaard (iv) og Caspar Mose (th) i samtale med Lars boss Hansen, kaptajn på SIUANA ARCTICA. Foto: Martin van Dijk

PÅ SKIBS- OG REDERIBESØG I NUUK

PÅ et møde med rederiet Royal Arctic Line i København i 2022 blev vi inviteret til at komme til Nuuk og se rederiets kontorer og møde de ansatte, som vi i hverdagen samarbejder med. I slutningen af januar tog vi derfor til Nuuk og fik nogle gode møder med rederiet, og samtidig fik vi lejlighed til at foretage skibsbesøg på de skibe, som lå i Nuuk.

Rederiet har en del skibe, som ikke kommer til Danmark. Så hvis vi gerne vil have oplysninger om deres arbejdsforhold mv. er vi nødsaget til at komme til skibene og besøge dem. Derfor havde vi også valgt at besøge Royal Arctic Line i januar måned, da det er her, flest skibe er samlet i Nuuk. Dermed gav det os mulighed for at møde flest ansatte.

EN STOR TAK

En stor tak til besætningerne på 'MARY ARCTICA', 'NANOQ ARCTICA', 'SIUANA ARCTICA', 'MALERAQ ARCTICA', 'TILIOQ ARCTICA' samt 'SARFAQ ITTUK' for gode besøg, hvor vi fik lejlighed til at møde jer på jeres arbejdsplads. Dejligt at opleve det gode sammenhold og den gode stemning,

og vi følte os meget velkomne på samtlige skibe.

Skibsbesøgene var på skibenes præmisser, hvor mandskabet kom og gik som arbejdet tillod det.

Vi fik mange gode og lange diskussioner om alt mellem himmel og jord. Der var stor interesse for de forestående overenskomstforhandlinger.

” På spørgsmålet om, hvordan man fik indflydelse på overenskomstforhandlingerne, når man er medlem af en anden fagforening, var svaret ganske kort, at det kunne man ikke. Alle seriøse fagforeninger vil give det samme svar – man bør være medlem det sted, hvor forhandlingsretten ligger.

VELLYKKET SKIBSBESØG

Vi har efter hjemkomsten til Danmark foretaget skibsbesøg på 'TUKUMA ARCTICA' i februar måned, da det var i havn i Aarhus. Endnu et vellykket og udbytterigt skibsbesøg, hvor vi fik snakket med de ansatte, der var om bord, og hørt om deres hverdag, og hvad de synes er relevant i forhold til de kommende overenskomstforhandlinger.

ENDNU ET SKIBSBESØG

I skrivende stund er der også planlagt besøg på 'IRENA ARCTICA', mens hun er i Danmark på værft. Herefter kan vi gøre listen op med de forskellige krav, der skal kan stilles til rederiet i forbindelse med overenskomstforhandlingerne.

Efter skibsbesøg på otte af Royal Arctic Lines skibe har vi efterhånden mødt en del ansatte. Både skibsassistenter, catering-personale, ansatte fra dæk og maskine, hovmestre, samt navigatører, hvilket har givet os et rigtig godt indblik i hverdagen for de ansatte i Royal Arctic Line.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

FORLIG OM EFTERBETALING AF FRIDØGN

Vi blev kontaktet af et medlem, der var tidligere ansat i Vordingborg Bugser, da der var uenighed om, hvad det der stod i kontrakten betød, og hvad der var indgået af aftaler. Medlemmet og rederen stod langt fra hinanden, og vi blev af medlemmet bedt om hjælp med at rede trådene ud.

Sagen begyndte med uenigheder omkring medlemmets afmønstring og fratræden i rederiet. Medlemmet mente, at rederiet ikke overholdt de indgåede aftaler om afmønstringens sted og tid. Medlemmet krævede derfor afmønstring i henhold til de aftaler, medlemmet mente, der var,

hvilket rederiet accepterede. Medlemmet mente, at rederiet i den forbindelse opsagde ham, hvilket rederiet ikke var enige i. Desuagtet ophørte samarbejdet. Da medlemmet efterfølgende fik sin slutfregning, var der ifølge medlemmet fejl i denne, og der manglede en hel del fridøgn. På grund af den dårlige dialog i forbindelse med fratrædelsen bad medlemmet os kontakte rederiet.

Der var derudover uenighed om, hvordan kontrakten skulle forstås, og der var ligeledes indgået nogle mundtlige aftaler undervejs, som parterne ikke var helt enige med hinanden i fortolkning og virkninger-

ne af. Det gjorde det lidt vanskeligt at få et fuldt overblik over det præcise tilgodehavende medlemmet havde.

Vi havde fra første henvendelse til Vordingborg Bugser en god dialog med rederiet, omend de stillede sig uforstående overfor, at medlemmet mente, at vedkommende ikke var rigtigt slutfregnet. Vi kom frem til et forlig med en mindre efterregulering, som begge parter kunne acceptere og se sig selv i.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



FOTO: FJORD LINE

FJORD LINE

PENGE TIL KOST

Et medlem henvendte sig til os i forbindelse med rederiets afslag på betaling af kost, når medlemmet deltager i et kursus arrangeret af rederiet. Ved kontakt til rederiet blev det aftalt, at der fremover betales 50 kroner pr. kursusdag, som er arrangeret af rederiet, og hvor der ikke stilles kost til rådighed af rederiet.

KØJ



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

Videregående uddannelser:

- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibssingenør
- 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

FOTO: BORNHOLMSLINJEN



KATTEGAT-RUTEN:

LOKALPROTOKOLLAT FORLÆNGET

LOKALPROTOKOLLATET for skibsassisterter 2017-2020 blev i første omgang forlænget indtil 28. februar 2023. Forhandlingen af lokalprotokollatet havde afventet voldgiftssagen omhandlende smudstillæg til nat-skibsassisterterne. Den 12. december blev voldgiften afviklet, og dommeren dømte til fordel for rederiet, hvilket betyder, at nat-skibsassisterterne ikke kan få smudstillæg for de særlige smudsige arbejdsopgaver, der er nærmere angivet i protokollatet. Lokalprotokollatet bliver tilrettet samstemmende med voldgiftskendelsen, når det skal fornyes som en del af overenskomstforhandlingerne 2023.

BORNHOLMSLINJEN:

INGEN MEDLEMMER OM BORD

REDERIET har meddelt os, at 'STENA VINGA' som sejler med svensk flag, er ind chartret med eget Stena personale, når 'HAMMERSHUS' skal på værft i perioden 11.-26. april. 'HAMMERSHUS' besejler ruten Køge-Rønne. Der vil ikke være personale fra vores medlemskreds ombord i denne periode.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD,
FAGLIG KONSULENT

NYT OM TILLIDSVALGTE

Valget af en ny tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant sættes i gang, når en nuværende tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant fratræder, eller når der blandt medlemmerne er et ønske om at afholde valg.

Ziton

Hos Ziton er der valgt en tillidsrepræsentant for dæk og maskine. Valgt er kranfører Jesper Nielsen, der begyndte som tillidsrepræsentant 16. januar.

Noble

Morten Christoffersen er fra 24. februar valgt som ny tillidsrepræsentant for Drilling Crew for Noble Reacher.

DFDS

Kent Vildbæk er valgt som ny talsmand for Commercial Head i DFDS. Junior Officererne har ligeledes fået en ny talsmand. Her er valgt faldet på Rasmus Dybro Bæk. Han overtager fra Emma Wain Grønsund, og vi vil gerne takke Emma Wain Grønsund for indsatsen og samarbejdet.

MVD



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet

Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

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



Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

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

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

SENIORPRÆMIE BELØB

- Ved arbejde det første år er beløbet i 2023 på 45.415 kr.
- Ved arbejde det andet år er beløbet i 2023 på 27.033 kr

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

MEDLEM HAR ENDELIG FÅET UDBETALT SIN SENIORPRÆMIE

ET medlem henvendte sig til os i maj måned sidste år, da han ikke kunne forstå, at han havde fået afslag på seniorpræmie. Udbetaling Danmark begrundede afgørelsen med, at der var tale om DIS-indkomst, hvoraf der ikke betales arbejdsmarkedsbidrag.

Metal Maritime gik straks ind i sagen og hjalp vores medlem med at klage til Udbetaling Danmark. Samtidig gjorde Metal Maritime ministeriet og styrelsen opmærksom på problemstillingen om, at søfarende

på DIS ikke var omfattet af reglerne om seniorpræmie.

Bekendtgørelse om en skattefri seniorpræmie blev efter Metal Maritimes henvendelse ændret, hvormed arbejdsindkomsten for søfarende på DIS nu medregnes til opfyldelse af beskæftigelseskravet.

Udbetaling Danmark gennemgik herefter sagen igen, og et rigtig glad medlem kunne i denne måned meddele Metal Maritime, at han nu havde fået udbetalt sin seniorpræmie.

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.

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

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



MEDLEMSMØDER I ESVAGT

EFTER DRO2 ER NEDLAGT, HAR METAL MARITIME OVERTAGET FORHANDLINGSRETTEEN FOR NAVIGATØRERNE I BLANDT ANDET ESVAGT OG HAVDE DERFOR INDKALDT TIL MEDLEMSMØDER I ESBJERG.

FOR de ansatte i Esvagt sker der ændringer i overenskomstforholdene, når nu de nye overenskomster, skal forhandles. For de meniges overenskomster eller de ansatte, som allerede er dækket af Metal Maritimes overenskomster, sker der en navneændring, idet rederiforeningen Danske Rederier - overenskomstråde 2 ændres til Danske Rederier Arbejdsgiver (DRA).

Danske Rederier besluttede den 27. oktober 2022 at fusionere Danske Rederier 2 (tidligere Rederiforeningen for mindre

skibe) med Danske Rederier 1 (tidligere Danmarks Rederiforening) med virkning fra 1. januar 2023.

”Fusionen gennemførtes således, at Danske Rederier 1 er den fortsættende forening og Danske Rederier 2 blev nedlagt. I forbindelse med fusionen skiftede Danske Rederier 1 navn til Danske Rederier Arbejdsgiver (DRA).

METAL MARITIME HAR FORHANDLINGSRETTEEN

Metal Maritime har forhandlingsretten i Danske Rederier 1 for navigatører og har haft dette siden 2016.

Da Danske Rederier 1 er den fortsættende forening, overgår navigatører ansat i det

tidligere Danske rederier 2 til ansættelse på Metal Maritimes overenskomster i Danske rederier 1 pr. 1. april 2023 - herunder navigatører i Esvagt.

For de meniges overenskomster, eller de ansatte som allerede er dækket af Metal Maritimes overenskomster i Danske Rederier 2, sker der kun en navneændring, idet rederiforeningen Danske Rederier overenskomstråde 2, ændres til Danske Rederier Arbejdsgiver (DRA).

Vi havde derfor indkaldt til møder, hvor ansatte i Esvagt kunne blive oplyst om, hvad det er, der sker. Det gav os desuden mulighed for at møde de ansatte og lytte til, hvilke krav der skal/kan stilles til rederiet til de kommende overenskomstforhandlinger.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

Diplomuddannelse i
Maritim Drift &
Bæredygtig Udvikling

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

SIMAC
TRAINING

NY OVERENSKOMST



Metal Maritime har indgået overenskomst med rederiet Offshore Windservice, der råder over ti flådefartøjer til at transportere crew i vindoffshoreindustrien. Overenskomsten dækker alle stillinger om bord og trådte i kraft 1. januar 2023.

NY OVERENSKOMST EFTER LANG DIALOG

DECEMBER 2022 underskrev Offshore Windservice A/S og Metal Maritime en overenskomst, der dækker alle stillinger om bord på rederiets skibe. Overenskomsten trådte i kraft 1. januar 2023 og er tilgængelig på vores hjemmeside.

Overenskomsten kom i hus efter en lang indledende proces, hvor vi blandt andet skulle lære hinanden at kende og skabe en gensidig forståelse af behovet for en overenskomst. Det begyndte med, at Metal Maritime sendte et krav om overenskomst til rederiet, og rederiet indvilligede i at deltage i et indledende møde. Efter første møde stod det klart, at rederiet og vi ikke var enige om, hvorvidt der var behov for en overenskomst. Vi blev dog enige om at fortsætte dialogen med en gensidig respekt for hinandens standpunkt på det område.

UDARBEJDELSE AF UDKAST

Metal Maritime udarbejdede et udkast til en overenskomst med baggrund i branchestandarder og rederiets forhold, som vi fremsendte til rederiet og videre til de ansatte for deres bemærkninger.

Metal Maritime henvendte sig til den samlede gruppe af ansatte, da der var tale om en helt ny overenskomst, og der endnu ikke var en tillidsvalgt at kontakte. Tillidsvalgte (tillidsrepræsentanter og

talsmænd) er noget, der er opnået ret til gennem overenskomster, og da vi endnu ikke havde en overenskomst, havde Metal Maritime endnu ikke en tillidsvalgt i Offshore Windservice. Vi rakte derfor gennem rederiet ud til alle ansatte i rederiet omkring dette.

”Vi fik mange henvendelser fra ansatte i rederiet med spørgsmål og emner i overenskomsten, de var bekymrede over. Der var enkelte områder, der krævede yderligere præcisering i teksten for at få beskrevet forholdene korrekt, og andre kunne klares med en uddybning.

KONFLIKTVARSEL

Kommunikationen med rederiet døde efterfølgende lidt ud, og rederiet afviste i første omgang at ville indgå en overenskomst med Metal Maritime, da de fastholdt, de klarede sig fint uden. Vi holdt fast

i vores krav om overenskomst og sendte samtidig et første konfliktvarsel til rederiet. Det åbnede op for dialogen, og vi kom til enighed med rederiet om at fortsætte forhandlingerne.

De sidste knaster i overenskomsten blev klaret på et møde hos rederiet i begyndelsen af november 2022, og overenskomsten blev underskrevet ultimo december og trådte i kraft 1. januar 2023. Som en del af indgåelsen af overenskomsten har vi i en overgangsperiode aftalt, at vi tager os af spørgsmål og henvendelser fra ansatte i rederiet vedrørende den nye overenskomst og deres ansættelsesforhold, om de er medlemmer eller ej. Samtidigt er parterne enige om, at hvis det viser sig, at tolkningen af teksten medfører forringelser for de allerede ansatte, vil parterne tage de konkrete udfordringer op til genforhandling.

Vi endte efter den lidt svære begyndelse, hvor vi holdnings- og forståelsesmæssigt stod lang fra hinanden, med at have en god konstruktiv dialog med hinanden. Ligeledes ser vi frem til et godt samarbejde med de søfarende, og jeg ser personligt frem til, at der bliver mulighed for at komme på besøg på skibene.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

Faglig konsulent Per Gravgaard i samtale med besætningen om bord på 'Nanoq'. Her var stemningen, som om bord på alle andre skibe, god, og der var godt gang i snakken.



TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK

ROYAL ARCTIC LINE

- Royal Arctic Line er stiftet i 1992 og gik i drift 1. januar 1993
- Rederiet er 100 procent ejet af Grønlands Selvstyre
- Royal Arctic Line står for arbejdet i de 13 største grønlandske havne, og er samtidigt selvstyrets repræsentant som havnemyndighed i havnene.
- Royal Arctic Lines flåde består af 11 skibe
- Det største er Tukuma Arctica med en længde på 179,4 meter og en kapacitet på 2148 TEU
- Det mindste er Tilioq Arctica med en længde på 37,6 meter og en kapacitet på 10 TEU
- I højsæsonen er der cirka 249 søfarende under DIS og 44 under GIS.
- Royal Arctic Line har enekoncession af søtransport af gods til og fra Grønland og mellem de grønlandske byer og bygder.

PÅ BESØG HOS ROYAL ARCTIC LINE

METAL MARITIME VAR I SLUTNINGEN AF JANUAR PÅ BESØG HOS ROYAL ARCTIC LINE. PÅ PROGRAMMET VAR SKIBSBESØG OG MØDER MED REDERIET.

EFTER en rejse præget af forsinkelser landede Metal Maritimes to faglige konsulenter, Per Gravgaard og Caspar Mose, 26. januar i Nuuk sammen med undertegnede. På dagsordenen var skibsbesøg og rederibesøg hos Royal Arctic Line "For os som rederi er det et rigtig godt tiltag, at repræsentanter fra Metal Maritime kommer på besøg. Det betyder, at vi kan lære hinanden bedre at kende, og det gør det væsentligt nemmere, næste gang vi skal kommunikere omkring en problemstilling," sagde Hans Peter Poulsen, der er HR ansvarlig for de søfarende hos Royal Arctic Line, og som sammen med Senior

Director og Head of Fleet Management Anders Bay Larsen var med til at arrangere, de forskellige skibsbesøg, der var på programmet i løbet af de fem dage Metal Maritime var på besøg.

STOR INTERESSE

En holdning der gik igen ude om bord på skibene, hvor interessen og spørgelysten var stor blandt både skibsassistenter, cateringpersonale, maskinmestre, hovmestre, navigatører og skibsfører. På samtlige skibe blev vi budt hjerteligt velkommen, og der kom hurtigt fuld gang i dialogen i messen,

Som skibsassistent hos Royal Arctic Line kan opgaverne til tider være anderledes end i Danmark

Det blev til skibsbesøg på seks af Royal Arctic Lines skibe, herunder 'SIUANA ARCTICA'.



hvor Per Gravgaard og Caspar Mose sad klar til at snakke med dem, der havde lyst. Emnerne var mange, og især de kommende overenskomstforhandlinger 2023 var et område, der ofte blev berørt, da det naturligt fylder meget ude på skibene.

DIREKTE KONTAKT TIL MANGE MEDLEMMER OG ANSATTE

Metal Maritime vægter det højt at kende til medlemmernes og de ansattes hverdag om bord, og derfor blev det i denne omgang også prioriteret at besøge Royal Arctic Line i januar måned, da det var her, der var mulighed for flest skibsbesøg og dermed direkte adgang til flest muligt medlemmer og ansatte.

"Vi fik mulighed for skibsbesøg på fem af Royal Arctic Lines 11 skibe under DIS samt på passagerskibet SARFAQ ITTUK, der til dagligt sejler under grønlandsk flag (GIS) under Arctic Umiaq Line, men hvor der også sejler medlemmer af Metal Maritime," sagde faglig konsulent Caspar Mose

Det betød mulighed for direkte kontakt med mere end 60 søfarende, der kunne få svar på, hvad de nu skulle have af spørgsmål samt komme med eventuelle input til de kommende overenskomstforhandlinger.

”For os som faglige konsulenter har det rigtig stor betydning at komme ud og møde medlemmerne og de ansatte. Det giver et langt bedre indblik i, hvad der rører sig om bord, og det giver os en unik mulighed for at komme eventuelle misforståelser til livs og uddybe eventuelle uklarheder,” sagde faglig konsulent Per Gravgaard.

TAK FORDI I KOM

Ud over besøg på det GIS-flagede 'SARFAQ ITTUK' blev der også tid til besøg på 'MARY ARCTICA', 'MALERAQ ARCTICA', 'TILIOQ ARCTICA', 'SIUANA ARCTICA', og 'NANOQ ARCTICA'. Resten af RAL-flåden var ikke i

havn under besøget, men 'IRENA ARCTICA' og 'TUKUMA ARCTICA' er efterfølgende blevet besøgt i Danmark. Skibsbesøg på over halvdelen af flåden under besøget i Grønland var et godt udbytte, som førte til mange frugtbare samtaler med både søfarende og rederiet. Et udbytte, vi som Metal Maritime kan bruge i vores daglige arbejde for vores medlemmer, men også et udbytte som de søfarende om bord på de skibe, der fik besøg i denne omgang, satte stor pris på.

'Fedt i kom forbi', for det er nemmere at få snakket og stillet sine spørgsmål, når det er ansigt til ansigt, end det er at tage telefonen og ringe op,' lød det, når der blev sagt tak for i dag.

SKIBSBESØG

Synes du, at dit skib eller rederi skal have et skibsbesøg, og er I ikke allerede en del af forårets planer, som kan ses på co-sea.dk, under 'Metal Maritime fælles, medsejlad og skibsbesøg', så tøv ikke med at kontakte os. Vi kommer meget gerne på besøg, hvis det kan passes ind i de planer, der allerede er lagt.

BRUG AF FERIE UNDER SYGEFRAVÆR BLEV REGULERET EFTER FRATRÆDELSE

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

EN kok henvendte sig til os efter at han var fratrådt JD Crafts, da han mente, der var fejl i slutaftregningen. Medlemmet havde haft lidt sygeperioder op til fratrædelsen, der skete i forbindelse med et jobskifte.

FORKLARINGEN

Vi har tidligere erfaret, at der i de rederier, der anvender en forenklet fridøgnsberegning i en 1:1 ordning, hvor der tilskrives en fridag per tjenstedag og så trækkes tre dage for ferien per måned, kan ske fejl i forbindelse med sygefravær. Det forenklede system hænger fint sammen, når det er tjenstedage og optjening af fridage. Udfordringen opstår, hvis rederiet ikke er

opmærksom på, at der ikke skal trækkes de tre dage fra, når der ikke er sket en fridagsoptjening, og at man derudover ikke kan afvikle ferie, når man er syg.

” *Normalt vil det blive udlignet, fordi ikke afholdt ferie i forbindelse med sygefravær, vil indgå i den efterfølgende hjemmeperiode.*

Det er, når der opstår sygefravær i forbindelse med en fratrædelse, at det kræver lidt ekstra opmærksomhed fra rederiernes løn-

afdeling for at sikre, at en søfarende under sygefravær ikke får drænet fridøgskontoen.

Det hjælper vi meget gerne rederierne med at være opmærksomme på.

LØSNINGEN

I den konkrete sag for kokken i JD Crafts krævede det en lidt længere korrespondance og udveksling af beregninger for at komme til enighed med rederiet. Uenigheden i vores beregninger drejede sig i sidste ende kun om halvandet fridøgn og en feriedag, som medlemmet fik henholdsvis kontant erstattet og indsat på Danske Rederiers Feriekortordning.





Forsikring

**FORBRUGER
▲●▼ RÅDET
tænk**

**Bedst i test
DEC. 2022**

Den bedste forsikring til din elbil

- ✓ Ingen selvrisiko ved skade på ladestander eller ladekabel
- ✓ Nøgleforsikring
- ✓ Dækskadeforsikring
- ✓ Afleveringsforsikring, hvis du leaser din elbil
- ✓ Når du køber en elbilforsikring, planter vi et træ

Se tjm-forsikring.dk/elbil





Sammenhold
betaler sig

KONKURSSAG PÅ LAND

Vi er i øjeblikket ved at ansøge Lønmodtagernes Garantifond om udbetaling af feriepenge til et medlem. Medlemmet er ansat på en restaurant i land, men restauranten er gået konkurs, og medlemmet har feriepenge til gode, der ikke kan udbetales af arbejdsgiveren, da kassen er tom. Derfor bistår vi medlemmet med at ansøge om de manglende feriepenge. For nuværende afventer vi en tilbagemelding fra arbejdsgiveren over tilgodehavende ferie samt en ansættelseskontrakt, som vi forventer snart tilgår sagsbehandleren. Når det sker går vi videre med sagen.

KØJ

Foto: Maersk



LANDLOVSSAGEN

MAERSK I ARBEJDSRETEN

I starten af februar var der afgørelse af formalitetsspørgsmålet i Arbejdsretten, og dermed afgørelse af om og hvor sagen skal behandles. Danske Rederier mente, at sagen skulle afvises, da den efter deres opfattelse ikke hører inden for det fagretslige system, mens vores påstand var, at sagen skulle behandles som en arbejdsretssag eller som faglig voldgift. Dommeren var enig med os og henviste sagen til behandling ved faglig voldgift.

EMO



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


OMREGNING: DAS TIL DIS-ALLONGEN 2023

Vi har modtaget "opskriften" fra Færgerederierne omhandlende omregning fra almindelige lønninger til DIS- lønninger (nettoløn) i Færgefarten. Denne "opskrift" er som tidligere baseret på skattetabellen gældende for Hørsholm Kommune og skal bruges til omregning af lønninger fra 1. marts 2023. Først skal overenskomsterne dog fornyes, og når de er på plads, går vi i gang med at beregne lønningerne.

KØJ

FORTSAT UENIGHED OM OVERTID PÅ SKIFTEDAGE

Vi havde indkaldt Fjord Line Danmark til fællesmøde i Danske Rederier for brud på overenskomsten for menig catering. Bruddet handlede om overtid på skiftedage. Vi nåede ikke til enighed med rederiet om, at vores forståelse af overenskomsten er den rigtige. Vi accepterede efterfølgende, at der ikke er tale om, at rederiet bryder overenskomsten, men at der kun er tale om en fortolkningsuenighed. Det er aftalt ved protokollat, at problematikken skal søges løst ved de forestående overenskomstforhandlinger, og hvis ikke

der kan opnås enighed, kan Metal Maritime gå videre med sagen som en voldgiftssag. Vi opnåede ved mødet, at det er Metal Maritimes fortolkning, der er gældende frem til at tvisten afgøres ved enten voldgiftsretten eller overenskomstforhandlingerne. Dette er omvendt af sædvane, hvor det er normalt, at det er arbejdsgiverens fortolkning, der administreres efter i fortolkningstvister, indtil der er en afgørelse fra voldgiftsretten.

CAMS

VARSEL BLEV FORLÆNGET

METAL MARITIME SIKREDE
ET MEDLEM FORLÆNGET
OPSIGELSESVARSEL OG
EKSTRA GODTGØRELSE

En skibsassistent henvendte sig, fordi vedkommende var opsagt efter længere tids sygdom. Skibsassistenten ønskede blot, at vi læste opsigelsen fra Northern Offshore Service igennem og vores vurdering af den.

Vi kunne informere medlemmet om, at Northern Offshore Services havde både ret og mulighed for at opsiges vedkommende. Dette både i henhold til bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold og overenskomsten.

FORKERT DATO

Vi opdagede dog, at rederiet havde brugt en forkert oprindelig ansættelsesdato, fordi rederiet ikke havde været opmærksom på,

at skibsassistenten havde været ansat i et andet rederi, der var blevet virksomheds-overdraget.

”Da Metal Maritime henvendte sig til Northern Offshore Services og fortalte, at vi mente, vi havde opdaget en fejl i opsigelsen, rettede rederiet det uden større indsigelser og fremsendte en ny opsigelse.

For medlemmet betød det en yderligere godtgørelse svarende til en halv måneds hyre.

YDERLIGERE GODTGØRELSE

Vi kunne også gøre rederiet opmærksom på, at skibsassistenten var berettiget til yderligere en godtgørelse på grund af længden på ansættelsesperioden. Det accepterede rederiet også ret hurtigt, da vi henviste til paragraffen i overenskomsten. Skibsassistenten fik derfor yderligere en godtgørelse på tre gange 5.000 kroner.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



Pssst! ... Hvordan går det med din pensionsordning?

SØ-ordningen i PFA er blevet opdateret.
Log på mitpfa.dk, og få et hurtigt overblik.

**Læs meget mere om SØ-ordningen
i PFA på pfa.dk/soeordningen**

METAL MARITIME HAR SAMMEN MED DANSKE REDERIER INTRODUCERET EN MERE ALSIDIG UDDANNELSE TIL SKIBSASSISTENT. UDDANNELSEN INDEHOLDER TRE FORSKELLIGE PRAKTIKFORLØB OG GIVER DEN UBEFARNE SØFARENDE ET BREDT INDBLIK I BRANCHEN



Holdet af nye ubefarne, der udmønstrer i marts, sammen med Jan Høyer fra Torm (tv), Caspar Mose fra Metal Maritime og Angelika Rasmussen (th) fra Danske Rederier.

ALSIDIG UDDANNELSE SKAL SIKRE FLERE SØFARENDE

NÅR unge mennesker i dag skal vælge uddannelsesretning, er mulighederne mange. Søfarten kæmper med at tiltrække nye søfarende, som kan være med til at opfylde det behov, branchen har for arbejdskraft. En kamp, der har stået på længe. Derfor har Metal Maritime sammen med Danske Rederier søsat en mere alsidig uddannelse til skibsassistent. Under navnet 'Kom med ombord' tilbyder den nye uddannelsesstruktur mulighed for, at man som ubefaren kan få sin sejltid via praktikophold på tre forskellige skibstyper i forskellige rederier.

"Vi er godt tilfredse med den aftale, vi har lavet med Danske Rederier. Både med den overenskomst vi har lavet for de ubefarne, der ansættes i Danske Rederiers praktikkontor og med den nye struktur. Når mange rederier går sammen, som det er sket her, giver det fleksibilitet og mulighed for, at de ubefarne får kvalifikationer, der matcher det, der efterspørges i branchen," siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime.

MAERSK OG ESVAGT

Uddannelsesforløbet giver de nye ubefarne mulighed for at komme ud og sejle med tre forskellige rederier. Den første tørn på 10-12 uger er med Maersk, der fra begyndelsen har haft en central rolle i den nye uddannelsesstruktur.

”Hele forløbet begyndte med forhandlinger mellem Maersk og Metal Maritime, da rederiet indikerede, at det var klar til at tilbyde praktikforløb for ubefarne. Efterfølgende er de andre rederier kommet til, hvilket giver et endnu stærkere uddannelsesforløb,” siger Ole Philipsen.

Første tørn er altså forudbestemt, og det

samme er den sidste, som er 24 uger (seks tårner af fire uger) med Esvagt. Den sidste tørn kan den ubefarne mønstre hos et af de øvrige rederier. Den nye struktur med mulighed for at opnå sejltid i tre forskellige rederier skal være med til at tiltrække flere unge mennesker, der skal uddannes inden for skibsfarten.

SKIBSANSAT

Ifølge den overenskomst, der er indgået mellem Metal Maritime og Danske Rederier, bliver de nye ubefarne skibsansat. Det betyder, at de ubefarne har ret til dagpenge, såfremt de lever op til kravene for dette, når de holder fri efter en udmønstring, men til gengæld er Danske Rederier forpligtet til at finde hyre, når den ubefarne gerne vil udmønstre igen. Det sikrer en høj fleksibilitet for den ubefarne, der kan planlægge sine udmønstringer efter, hvordan de passer bedst ind i deres liv.

"Fleksibiliteten og alsidigheden er det attraktive ved praktikforløbet. De nyuddan-

OPTAGELSESKRAV

Man skal have bestået den indledende del af den grundlæggende maritime uddannelse (GMU), for eksempel om bord på et af skoleskibene eller på en af de maritime skoler, HF-søfart eller Maritim STX.

REDERIER DER ER MED I ORDNINGEN

A.P. Møller – Maersk, Cadeler, DFDS, TORM, Maersk Supply Service, Esvagt, Molslinjen.

EKSEMPEL PÅ ET FORLØB PÅ DEN NYE SKIBSASSISTENTUDDANNELSE

- 10-12 ugers effektiv sejltid med A.P. Møller – Maersk, én udmønstring
- 16 ugers effektiv sejltid hos enten DFDS, Maersk Supply Service, Cadeler, Molslinjen eller Torm.
- 24 ugers effektiv sejltid hos Esvagt - fire ugers udmønstring efterfulgt af fire ugers fri.
- Efter 12 måneders effektiv sejltid venter 20 ugers skoleforløb, hvor man efter eksamen kan kalde sig befaren skibsassistent

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

nede skibsassistenter får en god indsigt og bred erfaring at bygge deres karriere videre på, når de har opnået 12 måneders effektiv sejltid. Vi er meget glade for, at medlemsrederierne støtter op om projektet,” siger Angelika Rasmussen, uddannelseskonsulent hos Danske Rederier. Det er hende, som står for kontakten med de unge og koordineringen mellem den ubefarne og rederierne.

UBEGRÆNSET ANTAL

Den nye aftale mellem Danske Rederier og Metal Maritime sætter ingen begrænsning

ger for, hvor mange der kan blive en del af det nye uddannelsesforløb. De involverede rederier har forpligtet sig til at tage alle kvalificerede ansøgere. Uddannelsen blev lanceret med start 1. januar, og de første seks nye ubefarne er i skrivende stund ude og sejle med Maersk, mens det næste hold, der består af yderligere syv ubefarne, mønstrer ud i løbet af første halvdel af marts måned. En af dem, er 21-årige Anton Büchert, der har været ude og sejle med Skoleskibet Danmark. Her blev han af Danske Rederier præsenteret for den nye uddannelsesstruktur, og han glæder sig til at sejle med de forskellige rederier.

I første omgang med Maersk og derefter gerne anden praktikperiode udmønstreret hos Cadeler.

”Livet til søs er fedt, og jeg ser frem til at prøve at sejle med Maersk, som helt sikkert bliver noget andet end tiden på skoleskibet. Det er en helt anden størrelse, og det bliver en anden hverdag med mere fokus på arbejde, og jeg glæder mig til at suges til mig,” siger Anton Büchert, der håber, at det nye uddannelsesforløb kan gøre ham klogere på, hvad fremtiden skal bruges på.

”Jeg håber, at jeg får et indblik i, hvorvidt jeg skal uddanne mig til navigatør eller maskinmester,” siger han.

KAN VI FÅ FAT PÅ DIG, NÅR VI SKAL?

Forhandling af overenskomster er i gang, og det kan være, vi får brug for at kontakte dig.

LOG IND PÅ
danskmetal.dk
se og ret evt. dine
oplysninger



Tjek gerne, at disse er korrekte:

- | | |
|-----------------|---------------|
| ▶ e-mail | ▶ arbejdssted |
| ▶ telefonnummer | ▶ stilling |

Andreas Urban Larsen modtog præmien som 'bedste holdspiller', da han dimitterede som befaren skibsassistent fra MARTEC Skagen. En præmie der betød meget for den 34-årige befarende skibsassistent.
Foto: MARTEC Frederikshavn



Bjarke Nielsen fik overrakt præmien som bedste holdspiller af faglig konsulent Caspar Mose.
Foto: MARTEC Frederikshavn



EKSAMENSPRÆMIER

NOVEMBER 2022 - JANUAR 2023

MODTAGERE AF PRÆMIEN:

BEDSTE HOLDSPILLER

FRA METAL MARITIME

NYA HEGELUND VILHELMSSEN

Ubef. skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

BJARKE NIELSEN

Befaren skibsassistent, MARTEC Skagen

SOFIE WAARSØ

Kystskipper, Marstal Navigationsskole

RUNE IMIINA

Ubef. skibsassistent, MARTEC Frederikshavn

ANDREAS URBAN LARSEN

Befaren skibsassistent, MARTEC Frederikshavn

TORBEN SIMONSEN

Skibsassistent med svendebrev,
MARTEC Frederikshavn

ANDERS PEDERSEN

Skibsofficer, SIMAC

VELFORTJENT ANERKENDELSE

AF MARTIN VAN DIJK

De maritime uddannelsesinstitutioner i Danmark uddanner løbende nye dimittender til den maritime branche. Det har de også gjort i vinterperioden 2022/2023, og underviserne har igen forestået udvælgelsen af modtagerne af Metal Maritimes eksamenspræmie 'Bedste Holdspiller', der gives ud fra kriterierne, at modtagerne gennem uselvisk indsats får holdet/klassen til at spille sammen og dermed fremmer fællesskabet og samarbejdet. En af de stolte modtagere var Andreas Urban Larsen, der dimitterede som befaren skibsassistent fra MARTEC Skagen med følgende begrundelse.

'Andreas - du har på alle måder været en

holdspiller. En der har været flydende oven vande og bundet holdene sammen. På din helt rolige måde har du fået hverdagen til at glide og taget dig af dem, der har haft det svært,' lød det i begrundelsen fra underviserne.

En udnævnelse der betød meget for den nyuddannede befarende skibsassistent, der har valgt uddannelsen, da han finder den alsidig, og der er et godt mix mellem praktik og teori.

"Det er en fantastisk følelse at blive anerkendt for det arbejde, man har lagt i sin uddannelse. Specielt når man har gået på et hold med så et unikt sammenhold, som vi havde på MARTEC," sagde Andreas Urban

Larsen efter overrækkelsen af præmien, som blev overrakt af Metal Maritimes faglige konsulent Caspar Mose.

Den nye titel som befaren skibsassistent skal efter planen bruges hos Esvagt, hvor han også arbejdede som ubefaren skibsassistent. Han har desuden en plan om måske at læse videre til kystskipper på et senere tidspunkt, for et job i det maritime passer ham rigtig godt.

"Jeg elsker havet og de udfordringer, det giver. Et godt eksempel er det skiftende vejr, og fire/fire tårn passer mig rigtig godt," sagde en glad Andreas Urban Larsen.



SKIBSBESØG OG MEDSEJLADSER

- DFDS
- Fjord Line
- Esvagt
- Royal Arctic Line
- Bornholmslinjen
- Stena Line

SKOLEBESØG

- MARTEC, Frederikshavn
- SIMAC
- Marstal Navigationsskole

REKORDMANGE MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG ER PLANLAGT

”REJSEHOLDET” HOS METAL MARITIME OG CO-SØFART HAR ALLEREDE AFVIKLET DE FØRSTE SKIBSBESØG I 2023. ANTALLET AF MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG I FØRSTE HALVDEL AF ÅRET ER REKORDSTORT, HVOR HELE 36 SKIBE EFTER PLANEN FÅR BESØG, MEN DER BLIVER OGSÅ PLADS TIL SKOLEBESØG.

”Rejseholdet” hos Metal Maritime består af rejsesekretær Barno Jensen samt de to faglige konsulenter Per Gravgaard og Caspar Mose. Trioen har i skrivende stund allerede været i aktion, og tilmed ’i nyt farvand’ i forhold til, hvilke rederier der tidligere er blevet besøgt. I begyndelsen af året var Per Gravgaard og Caspar Mose på skibsbesøg hos Royal Arctic Line, hvilket der kan læses mere om i dette fagblad, mens Barno Jensen i slutningen af februar og begyndelsen af marts har været på besøg hos Stena Line. Dermed er hele 12 skibe allerede besøgt, og for Barno Jensen står resten af foråret og begyndelsen af sommeren i skibsbesøgenes tegn.

KOM GERNE MED INPUT

I løbet af marts og april er der planlagt medsejladser og skibsbesøg hos DFDS, Bornholmslinjen, og Esvagt, mens offshore-ansatte kan møde rejsesekretær Barno Jensen i Esbjerg Lufthavn i dagene fra den 11. april til den 14. april. Fjord Line får besøg

i juni måned, hvor rederiets sejlplan igen er i fuld turnus efter at de to LNG-færger ’STAVANGERFJORD’ og ’BERGENSFJORD’ har været på værft for at blive opbygget til også at kunne sejle med marinediesel.

PLANLAGT SKOLEBESØG

Der er desuden i skrivende stund planlagt et skolebesøg på MARTEC i Frederikshavn den 19. april, og SIMAC og Marstal Navigationsskole har haft besøg. Flere skolebesøg er desuden under planlægning. En opdateret oversigt over medsejladser, skibs- og skolebesøg kan altid ses på co-sea.dk. Der sker løbende opdateringer og ændringer, da oversigten altid er med forbehold for ændringer, da aktiviteter skal passes ind i det enkelte rederiers planer.

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

AF MARTIN VAN DIJK

Benyt dit PlusKort og bliv klar til foråret

– se alle rabatterne på pluskort.dk

PlusBrændstof.

Spar 20-25 øre pr. liter benzin eller diesel, når du betaler med et PlusKort Shell Card.

20-25 øre/l



PlusBil.

Uanset om bilen trænger til nye dæk, et olieskift eller noget helt tredje, så kør forbi et af de mange dæk- og autoværksteder.

10 %



PlusBil.

Kør forbi Quickpoint, når bilen skal på værksted. Hos Quickpoint får du korte ventetider og god service til lave priser.

10 %



PlusRustbeskyttelse.

Skal din bil have en omgang kvalitets-rustbeskyttelse? Så kør forbi et af de udvalgte Dinitrol centre og få den rette behandling.

15 %



PlusMiljø.

Med GreenMobility har du adgang til elbiler i København og Aarhus, som du lejer med et enkelt swipe i en app.

10 %



PlusBilsyn.

Skal din bil til syn? BilsynPlus udfører periodesyn, omsyn, registreringssyn og toldsyn. Gælder udvalgte synssteder. Læs mere på pluskort.dk

7,5 %

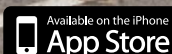


PlusKort.

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



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



Der tages forbehold for trykfejl og ændrede rabattotaler. Læs vilkår og betingelser for rabattotalerne på pluskort.dk





DELEGATIONEN SAMLET HOS DANSK METAL. FOTO: PRIVAT

BESØG AF FLERE INTERNATIONALE FAGFORENINGER

METAL MARITIME HAR HAFT BESØG AF EN 16-PERSONERS DELEGATION FRA FAGFORENINGER I AUSTRALIEN, USA, OG NORGE SAMT ITF.

FORMAND for Metal Maritime, Ole Philipsen, og faglig leder, Christian H. Petersen, var i slutningen af uge 2 og i begyndelsen af uge 3 værter for en delegation bestående af 16 repræsentanter fra fagforeninger i henholdsvis Australien, USA, Norge samt ITF.

Metal Maritime havde sammen med 3F hjulpet med at sammensætte et relevant program for delegationen, der blandt andet ønskede at få oplysninger omkring offshore vind, herunder hvordan vi organiserer området fra forbundenes side, samt at få et dybere indblik i den danske model.

RELEVANTE MØDER

På programmet var møder med Copenhagen Infrastructure Partners, Ørsted og Energistyrelsen, samt besøg hos Esbjerg havn og Vestas i Ringkøbing. Besøg der gav rigtig god mening for repræsentanten fra Maritime Union of Australia, Adrian Evans.

"Danske virksomheder har været føre-

nde inden for udviklingen af denne nye teknologi. Det første vind offshore projekt i Australien skal bygges af Copenhagen Infrastructure Partners og Ørsted skal højst sandsynligt også opføre et projekt, mens Vestas i forvejen er til stede onshore. Det er vigtigt for os at vise disse store internationale virksomheder, at vi har velkoordinerede og stærke fagforeninger rundt omkring i verden, så vi kan opretholde de fremragende arbejdsvilkår, der allerede er opnået i Danmark," siger han.

STÆRKE OVERENSKOMSTER

Programmet var sammensat med det formål at give delegationen det bredest mulige indblik og forståelse af, hvordan offshore vind industrien er organiseret og fungerer i Danmark. Viden og know-how som kan være med til at skabe endnu bedre overenskomster for medarbejderne i vind offshore industrien ude i verden.

"Vi sætter virkelig stor pris på den indsats Metal Maritime har lagt i den globale organisering af maritime medarbejdere i offshore vind industrien. Det begyndte med etableringen af en international offshore vind gruppe gennem ITF, og besøget her i Danmark er et udspring af dette samarbejde gennem ITF," siger Adrian Evans, der ikke er i tvivl om betydningen af besøget i Danmark, hvor gruppen har besøgt store internationale virksomheder inden for offshore vind.

"At vi har kunne møde disse virksomheder i deres hovedkvarter i Danmark sammen med repræsentanter fra Danmark, Norge og USA samt ITF, sender et rigtig stærkt signal. Jeg er sikker på, at det stiller os endnu stærkere i forhold til at sikre gode overenskomster for medarbejderne i kommende offshore vind projekter i Australien," siger han.

AF MARTIN VAN DIJK

AF MARTIN VAN DIJK

KUN ET STEMPEL I SØFARTSBOGEN

PALLE BØRGE JOHANSEN KAN SE TILBAGE PÅ EN LANG KARRIERE INDEN FOR DEN MARITIME BRANCHE, DER HAR BRAGT HAM RUNDT I DET MESTE AF EUROPA. DET KAN DOG IKKE AFLÆSES I SØFARTSBOGEN, DER FØRST ER UDSTEDT I 2001.

DA fagbladet møder Palle Børge Johansen i begyndelsen af januar, er han netop gået på pension 14 dage tidligere. Han kan se tilbage på en næsten 50 år lang karriere inden for den maritime branche, som begyndte med en lærlingeplads på Helsingør Skibsværft. Her mødte han op tilbage i 1973, da hans far og morfar begge var udlært maskinarbejdere fra værftet, så det skulle Palle Børge Johansen også være. Det blev ikke overraskende definerende for hans karriere, og som han sidder i sofaen og gør status over sit arbejdsliv, er han glad for, at det blev sådan, for det har været en karriere fyldt med store oplevelser

2001



Palle Børge Johansens eneste søfartsbog er udstedt den 21. juni dette år, og den er prydet med et enkelt stempel sat af Marstal Navigationsskole i 2003. Et bevis for at Palle Børge Johansen har gennemført et kursus om handlende transport med farligt gods. Hvad karrieren har budt på, efter at Søfartsbogen er udstedt, kommer vi tilbage til. Nu skal vi først tilbage til 1973, hvor den 17-årige Palle Børge Johansen sammen med 11 andre kommende lærlinge møder ind på Helsingør Skibsværft, som dengang var den suverænt største arbejdsplads i Helsingør med mellem 2500 – 3000 ansatte.

I LÆRE

Her skal han stå i lære som maskinarbejder i fire år, og helt efter planen bliver han rykket rundt mellem de forskellige afdelinger. På et tidspunkt kommer han i reparationsafdelingen, hvor han arbejder med reparation af de turboladere, som værftet på daværende tidspunkt havde udviklet og produceret igennem mere end cirka 25 år. Her ender han med at blive igennem resten af lærlingetiden, og det er også her, han efterfølgende bliver fastansat i 1977 som rejsemontør, da han er færdig med uddannelsen til maskinarbejder. Her bliver han i 20 år, hvoraf de sidste otte år er hos HV Turbo, da reparationsafdelingen bliver skilt ud som et selvstændigt firma, efter at Helsingør Skibsværft gik konkurs. Han fortsætter som rejsemontør, hvilket betyder, at han fortsat skal rejse indenrigs og udenrigs for at reparere og servicere de turboladere, værftet igennem årene har monteret på rigtig mange forskellige skibe rundt omkring i hele verden. Et job som bragte ham rundt i det meste af Europa.

"Jeg var blandt andet flere gange i Liverpool, da jeg arbejdede fast på fire skibe fra Nigeria Lines. En opgave en del af mine kollegaer helst ville



Metal Søfart 2001, med Palle Børge Johansen yderst til højre på billedet i toppen.

undgå, men jeg kunne godt lide det," siger Palle Børge Johansen, om mødet med de søfarende fra en helt anden kultur.

I KRIGENS SKYGGE

To ture der ligeledes står tydeligt i erindringen, gik også til Storbritannien. Begge gange med en lidt mere nordlig destination, og begge gange i krigens skygge. Palle Børge Johansen forklarer følgende om en tur til Belfast midt i den periode, hvor borgerkrigen mellem katolikker og protestanter stadig var voldsom.

"Jeg skulle op og reparere en turbolader hos værftet Harland and Wolff, dem der byggede 'TITANIC'. Jeg fik ret klar besked om, at jeg skulle und-

gå at bevæge mig for meget rundt i byen på grund af konflikten, det var en meget underlig oplevelse – men jeg var dog en tur rundt i byen, for jeg skulle finde en nationaldukke til min datter," siger Palle Børge Johansen.

Den anden oplevelse har ikke noget med konflikten i Belfast at gøre. Her er vi tilbage i 1983, hvor Storbritannien og Argentina kæmper om Falklandsøerne. Her lander Palle Børge Johansen i Leeds, hvorefter han blev transporteret ud til et ventende tank-skib med en turbolader, der ikke virkede. Da han kommer ombord, venter der ham en større overraskelse.

"Kaptajnen tager imod og siger til mig, at hvis ikke jeg kan få turboladere til at yde 100 procent, så vil han



Palle Børge Johansen har en lang maritim karriere bag sig, men det afspejler sig ikke, hvis man kigger i hans eneste søfartsbog. Her pryder nemlig kun et enkelt stempel. Som mangeårig rejsemontør og maskinarbejder, har det ikke været nødvendigt med en søfartsbog, før han tilbage i 2005 kom op på dækket og arbejde på 'Hamlet' mellem Helsingør og Helsingborg.

gerne have, at jeg sejler med. Først tænker jeg, at det kan jeg sagtens, indtil han afslører, at destinationen er Falklandsøerne. En sejltur på cirka 14 dage, da man først skulle langt ud i Atlanterhavet for ikke at komme for tæt på kysten i frygt for at blive ramt af bomber fra krigen," siger Palle Børge Johansen, der heldigvis slap for turen, da han fik fikset turboladeren.

Efter en lang årrække med 90-100 rejsedage om året er det i 1993 slut med jobbet som rejsemontør. I stedet får han job hos DSB Maskinværksted, hvor han lavede forskelligt maskinarbejde ude på færgerne og på værkstedet. I 1995 skifter rederiet navn til Scandlines, og Palle Børge Johansen fortsætter med at arbejde som maskinarbejder. En stor del af jobbet bestod blandt andet i at lave og servicere hovedmotorerne på de flyvebåde, der i denne periode sejlede mellem København og Malmø. Da Øresundsbroen åbnede i 2000, faldt antallet af passagerer drastisk. Det samme gjorde mængden af arbejde, og i 2001 var det slut. Palle Børge Johansen blev opsagt, og Scandlines havde ikke nyt arbejde at tilbyde. I stedet tilbød rederiet sammen med Metal Søfart et 10 ugers kursus på MARTEC i Frederikshavn. Et tilbud Palle Børge Johansen tog imod,

og han fik papir som befaren skibsassistent, så han efterfølgende kunne arbejde som skibsmekaniker.

TO ÅRS VENTEN

Der skal dog gå tæt på to år, før han får brug for sine nye uddannelsespapirer, for efter endt uddannelse får han igen job hos DSB. I 2003 ringer en gammel kollega og tilbyder ham et job hos Scandlines på Gedser – Rostock-ruten som skibsmekaniker/reparatør.

"Her arbejdede jeg for første gang ombord, mens skibet var i drift, men en del af jobbet var også at servicere og reparere de seks færgers hovedmotorer, når de var på værft, hvilket de var i en fast turnus, det var en god tid," siger Palle Børge Johansen, der dog efter nogle år blev træt af transporten fra hjemmet i Helsingør til Gedser. Det gjorde han rederiets personalekontor opmærksomme på, og han var så heldig, at de manglede en befaren skibsassistent på Helsingør – Helsingborg-ruten.

OP I DEN FRISKE LUFT

Derfor kommer Palle Børge Johansen for første gang i sin karriere op på

dækket for at arbejde, da han i 2005 møder ind på færgen 'HAMLET' i Helsingør. En helt ny oplevelse, som det skal vise sig, at han er meget glad for.

"Jeg var ved at være mættet af at være i maskinen, og det at komme op i den friske luft med varierende arbejdsopgaver og kundekontakt, det var lige det, jeg havde brug for," siger Palle Børge Johansen.

Hvis man kigger på hans Søfartsbog, bliver man bekræftet i, at det ikke er løgn. Bogen er nemlig tom, da det er som befaren skibsassistent på Helsingør – Helsingborg-ruten, han tilbragte 17 år, indtil han gik på pension i december 2022.

"Jeg var virkelig glad for at være der, og jeg fortryder intet i min karriere. Jeg begyndte med at reparere og servicere turboladere og hovedmotorer og sluttede med at sejle på en overfart, hvor halvdelen af færgerne er batteridrevne. Det har på alle måder været en fantastisk rejse," siger Palle Børge Johansen.

PALLE BØRGE JOHANSEN

FØDT 1955

1973-1977

I lære som maskinarbejder, Helsingør Skibsværft

1977-1983

Rejsemontør, Helsingør Skibsværft

1983-1993

Rejsemontør, HV Turbo

1993-1995

Maskinarbejder, DSB Maskinværksted

1995-2001

Maskinarbejder, Scandlines

2001

Uddannelse til befaren skibsassistent, MARTEC Frederikshavn

2001-2003

Maskinarbejder, DSB Værksted

2003-2005

Skibsmekaniker, Scandlines Gedser-Rostock

2005-2022

Befaren skibsassistent, ForSea

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

Søfartsstyrelsen

DE SØFARENDE BENYTTER SIG AF DIGITAL SELVBETJENING

FOR cirka halvandet år siden præsenterede Søfartsstyrelsen en stor opdatering af deres digitale løsninger for de søfarende. Her blev hele selvbetjeningsdelen på styrelsens hjemmeside opdateret.

"Fra at arbejde med digitale blanketter introducerede vi det, der kan betegnes som 'min side'. Det vil sige, man som søfarende nemt har al den data og information, man skal bruge. Det er alt fra kurser og beviser til manglende lægeundersøgelser – man kan nemt og hurtigt betjene sig selv," forklarer Rasmus Høj Thomsen, der er kontorchef ved Søfartsstyrelsen.

Det er der rigtig mange søfarende, der har benyttet sig af. Søfartsstyrelsen oplyser, at der bliver udstedt

8.000 – 10.000 beviser om året via deres digitale selvbetjeningsløsning. Oven i det tal er styrelsens app, hvor man blandt

andet har sine digitale beviser og nemt kan indberette fartstid, hentet 12.000 gange

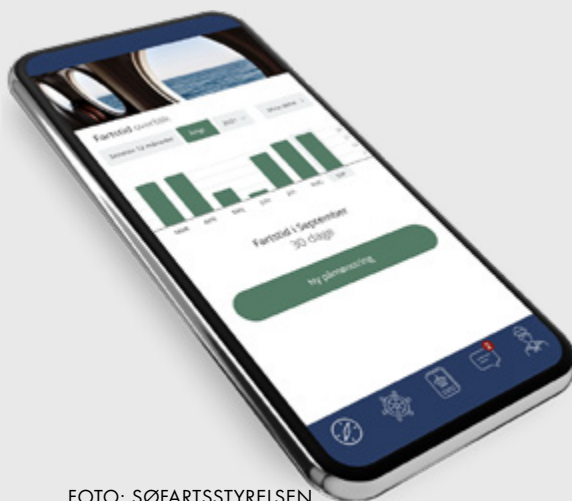


FOTO: SØFARTSSTYRELSEN

”De tal opfatter vi som en succes, og et bevis på at de søfarende er glade for vores løsninger,” siger Rasmus Høj Thomsen.

NÆSTE DIGITALE SKRIDT

Søfartsstyrelsen forventer snart at kunne præsentere den næste opdatering af de digitale selvbetjeningsløsninger. Når den implementeres, slipper den søfarende for fremadrettet at skulle medbringe

ARRANGEMENT



**REGION
SYDDANMARK**



HUSK PAS

TRE DAGES GRATIS BUSTUR

Tirsdag 9. maj - Torsdag 11. maj

Kom med på en tre dages bustur til Braunschweig i Tyskland med besøg hos VW fabrikkerne i Wolfsburg og ubåden (U995) i Laboe. Turen er GRATIS med alt inklusiv.

Program

9. maj: Afgang fra Svendborg Banegård kl. 8.30, opsamling ved flexbus på Kolding Banegård kl. 10.00. Indlogering på hotel i Braunschweig på dobbeltværelse.

10. maj: Heldagstur til VW fabrikkerne og hygge på bar om aftenen.

11. maj: Besøg ved ubåden (U995). Stop ved grænsen før hjemkomst.

Tilmelding nødvendig

Tilmelding til Metal Sydfyn på telefon 62 21 10 99 senest fredag den 26. marts. Max. 30 deltagere og tilmelding efter først til mølle princippet.

Med venlig hilsen Henrik Purtoft

en fysisk mappe med diverse beviser, da sønæringsbevis og andre typer af beviser, som stadig printes i dag, ligeledes bliver 100 procent digitale.

"Vi har igennem længere tid arbejdet i IMO for at få klare retningslinjer for, hvordan det skal gøres. Det er efterhånden på plads, så alle beviser, undtagen søfartsbogen, fremadrettet bliver digitale, og den søfarende kan have dem i app'en, som man kender fra sit kørekort i dag," siger Rasmus Høj Thomsen, der endnu ikke har en præcis dato for, hvornår Søfartsstyrelsen er klar med den nye opdatering.

"Vi er endnu ikke helt på plads med de sidste ting, men det er tæt på. Jo mere digitalt det hele bliver, og i takt med at de søfarende er rigtig gode til at benytte dem, jo mere effektivt bliver det, og vi kan nedbringe sagsbehandlingstiden til gavn for både de søfarende og rederierne," siger Rasmus Høj Thomsen.

AF MARTIN VAN DIJK

NYT OM NAVNE

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. Men kun, hvis du selv fremsender besked.

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

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



VI MINDES

Jens Christian Hansen

Født 4. oktober 1940 - er afgang ved døden 2. november 2022

Karl Jørgen Peter Hartvig

Født 13. juli 1949 - er afgang ved døden 3. november 2022

John Friberg Pedersen

Født 10. november 1965 - er afgang ved døden 7. december 2022

Kaj Verner August Nitschke

Født 22. marts 1927 - er afgang ved døden 8. december 2022

Allan Mandrup Hansen

Født 16. maj 1953 - er afgang ved døden 9. december 2022

Bent Just Jensen

Født 16. april 1941 - er afgang ved døden 3. januar 2023

Gunnar Otto Albers

Født 6. januar 1938 - er afgang ved døden 5. januar 2023

Bjørn Richardt Lottrup

Født 17. maj 1940 - er afgang ved døden 14. februar 2023

SENIORKLUBBEN

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

Forårsfrokost
Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

Formand Leif R. Andersen,

Telefon 28 69 79 13

Mail L.rabech@live.dk



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



WEBSHOP

Miljøvenligt tryk, produceret i Danmark på kvalitetsvarer. Webshoppen varetages af "House of T-shirts" i Glostrup, der står for al ordrehåndtering og økonomi. Find shoppen på:

<http://metalmaritime.deco-apparel.com>

Polo-shirt i kraftig bomuld 382,50 kr.



Klassisk T-shirt ren bomuld, Øko-Text 230 kr.



Retro sweatshirt 300 kr.



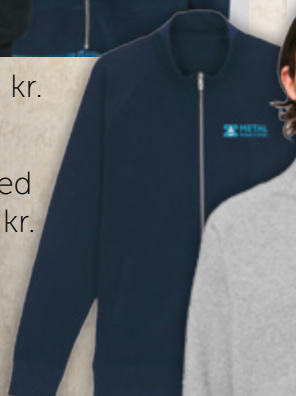
Kraftig sweatshirt m. rib krave 450 kr.



Hoodie 350 kr.



Sweatshirt med lynlås 312,50 kr.



Stor shopper 147,10 kr.



Softshell, vandtæt og vindafvisende 349 kr.



QR-kode - direkte link til shoppen

