



Søværnet:

**STOR MANGEL
PÅ FAGLÆRTE
I HELE FLÅDEN**

SIDE 4-5



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**ARBEJDSULYKKER:
SØFARENDE PÅ
DIS-SKIBE BISTÅS**

SIDE 10-11

**SØFARENDE HAR
ALTID VÆRET I
DANSK METAL**

SIDE 17

**'BEDSTE HOLD-
SPILLERE' HYLDET
OG FEJRET**

SIDE 22-23

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

KONKURS - PUNKTUM I SVENSK SÆBEOPERA

FANFARERNE er forstummet og den røde løber er for længst rullet sammen. Det skortede ellers ikke på skåltalerne, da det svenske rederi, Sirius Rederi AB, i 2010 etablerede sig i Danmark med Sirius Shipping Aps og omflagede 14 skibe fra svensk flag til DIS.

Rederiet har nu efter 13 års kispus med danske myndigheder og lemfældig omgang med dansk lovgivning begæret sig selv konkurs. Et forventeligt træk, efter at pengekassen har været mere end tom i flere år.

MILLIONBØDE FRAFALDET OG SKATTEYDERNE BETALER

Med konkursen har Østre Landsret frafaldet ankesagen mod rederiet, hvor det i byretten blev idømt en bøde på 1,5 mio. kr.

Rederiet blev efter umanerlig lang sagsbehandling i det danske retssystem dømt for overtrædelse af udlændingelovgivningen i Odense Byret i 2018. Den sag var syv år undervejs. Rederiet ankede dommen med henvisning til, at det danske lovkrav om at udlændinge om bord på DIS-skibe skal have dansk arbejdstilladelse, hvis skibet anløber dansk havn mere end 25 gange om året, var i strid med EU-lovgivningen. Det argument fejede EU-domstolen af bordet med en dom i 2021. Der er intet EU-stridigt i dansk lovgivning på området.

Herefter kunne Østre Landsret gå i gang med ankesagen. Langsommelighed i det danske retssystem har betydet, at sagen ikke er blevet behandlet og nu er den så frafaldet som følge af rederiets konkursbegæring. Det oprindelige bødekrav fra anklagemyndigheden i sagen lød i sin tid

på godt 6 mio. kr. Sagsomkostningerne ved retssagen får de danske skatteydere nu lov at betale.

NÆGTER AT BETALE ARBEJDSKADE

Det er også de danske skatteydere, der har sikret, at en filippinsk kok, der pådrog sig en invaliderende arbejdsskade, har fået erstatning. Rederiet har vedholdende nægtet at betale de knap 700.000 kr., som det måtte finde i egen pengekasse, da rederiet på ulykkestidspunktet i 2013 ikke havde nogen lovpligtig arbejdsskadeforsikring for de henved 100 søfarende i rederiet. Rederiet havde kun én mand forsikret - direktøren på kontoret.

Det påfaldende er, at rederiet først anfægtede anerkendelsen af arbejdsskaden, da det stod klart, at de ikke var forsikrede og at erstatningen skulle findes i egen lomme. Derfra har Sirius Shippings advokatfirma gang på gang anket sagen med stadig mere kreative argumenter. Et af de nyere argumenter lyder, at Sirius Shipping Aps sådan set slet ikke var reder.

HVAD SKAL VI MED DEM?

Jeg har tidligere her på lederpladsen påpeget, at Danmark og DIS på ingen måde har brug for rederier som Sirius Shipping Aps - eller VAS Shipping, som de ændrede navn til, da Søfartsstyrelsen langt om længe begyndte at kigge det såkaldte rederi efter i sømmene i 2018. I forbindelse med retssagen i Odense Byret havde en tidligere direktør, der var indkaldt som vidne, forklaret at han sådan set bare var stråmand,

at rederiet blev drevet fra Sverige, og at han som direktør havde fået 10.000 kr. om måneden for at gå med en telefon i lommen, der stort set aldrig ringede.

Da Søfartsstyrelsen i 2018 varslede kontrol af, om rederiet nu også opfyldte lovens krav om at have fuldgyltig rederidrift i Danmark, mente rederiet fra den ene dag til den anden, at tiden var inde til igen at flage flåden hjem til Sverige.

Ifølge Erhvervsstyrelsen har Sirius Shipping i de 13 år, de har tilbragt i Danmark erlagt nul kroner i selskabsskat.

Den svenske sæbeopera har været langstrakt og som i en anden tv-serie af tvivlsom karakter, opstod der i hver episode nye forviklinger, som end ikke den mest kreative serieforfatter ville have fantasi til at opfinde. Som de siger i Amerika: You can't make this stuff up.

GRÆNSELØS DANSK NAIVITET

Dansk naivitet er eneste forklaring på, at denne sæbeopera har kunnet fortsætte med så mange fantasifulde afsnit, som tilfældet er. Slutningen på historien - konkursen - har været forudset længe.

Det var med tvivlsomme aktører som Sirius Shipping i baghovedet, at CO-Søfart stillede sig mere end kritisk overfor den yderligere lempelse i DIS, som blev indført i 2018, hvor kravet om rederidrift fra Danmark blev ophævet. Hvad skal vi med rederier, der lader hånt om lov og krav - og bare trækker konkurs-kortet, når nettet strammer til?

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 27. oktober eller efter aftale.

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

Næste nummer
Udkommer fredag 24. november og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Inspektionsskibet 'VÆDDEREN'
Foto: Sophia Bianca Salskov Jakobsen

INDHOLD

LEDER	2
SØVÆRNET MANGLER FAGLÆRTE	4
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	6
FRIDØGN: REFUNDERING VED SYGDOM	8
NYT OM TILLIDSVALGTE	8
SKIFT FRA LANGFART TIL HOLDDRIFT ..	9
ARBEJDSULYKKER	
HJÆLP TIL SØFARENDE PÅ DIS-SKIBE	10
OK23: FORHANDLING OG MEDSEJLADS	12
OK23: MERE FORÆLDREORLOV	12
TJEK ALTID KONTRAKTEN	14
MEDLEMMER	
VEJLEDES VED EGEN OPSIGELSE	15
DANSK METAL	
HAR ALTID ORGANISERET SØFARENDE ..	17
BESØG FRA USA	18
NY HOVEDOVERENSKOMST	20
FEJRING AF 'BEDSTE HOLDSPILLERE' ...	22
REKORDMANGE MEDLEMSBESØG ...	24
MEDICINKISTER	
FÅ INDFLYDELSE PÅ INDHOLDET	25
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
UDSTILLING: SKIBE PÅ FLASKER	30
NYT OM NAVNE	31
HISTORISK SKONNERT MED NY EJER ...	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION



Ny hovedoverenskomst:

FOR OFFICERER I VINDOFFSHORE

Side

20

SKIBSMODELLER I FLASKER

Side

30



KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

TEKST: MARTIN VAN DIJK

FAGLÆRTE MED LYST TIL EN MARITIM KARRIERE ER EN MANGELVARE I SØVÆRNET, HVOR 35% AF SERGENTER OG KONSTABLER ER FAGLÆRTE, SVARENDE TIL CIRKA 550 ANSATTE.

SØVÆRNET HAR BRUG FOR FAGLÆRTE

SOM ANSAT I SØVÆRNET KAN MAN GØRE TJENESTE I TRE ESKADRER

- 1. Eskadre: Tørnen er typisk seks uger ude seks uger hjemme. Det er inspektionsskibe og fartøjer, der typisk sejler i farvandede omkring Færøerne og Grønland, hvor de også fungerer som redningstjeneste.
- 2. Eskadre: Her er opgaven ikke på forhånd så fastlagt. Opgaverne er typisk politisk bestemte (eksempelvis beskyttelse mod pirater i Adén-bugten eller sejlads som eskortefartøj med allierede hangarskibsgrupper) og tørnen kan vare op til fire måneder.
- 3. Eskadre: Sejler typisk i farvandede tæt på Danmark (Nordsøen, Kattegat og Østersøen), hvor der løses forskellige opgaver. Tørnen er typisk 14 dage ude 14 dage hjemme.

SMEDE, mekanikere, tømrere, murere, skibsmaskinister, skibsmontører, kokke, bagere og så videre. Listen over hvilke typer af faglærte, man gerne vil ansætte i søværnet, er lang. Manglen er stor, for søværnet har behov for flere faglærte i forhold til andre værn, og der er langt fra nok faglærte i de cirka 175 værnepligtige, der aftjener deres værnepligt hvert år.

”De værnepligtige med en faglært baggrund, de bliver tilbudt fast job med fuld løn og fagtillæg fra dag et, så stor er manglen,” siger Simon Forum Sonnichsen, orlogskaptajn i Søværnskommandoens Uddannelsessektion.

VÆRNEPLIGT INGEN FORUDSÆTNING

Hvis man som nuværende skibsmaskinist eller faglært inden for jern- og metal, elektriker, kok eller bager, finder Søværnet interessant, men aldrig har aftjent sin værnepligt, så er det ikke et problem. Søger man job i Søværnet som faglært, så er der en helt klar procedure, der skal forberede og klargøre den ansatte til jobbet om bord på et af Søværnets skibe. En del af proceduren er et tre måneders grundforløb på Søværnets Center for Maritim Uddannelse og Skibssikkerhed i Frederikshavn.

”Søværnet er en uniformeret arbejdsplads, og man skal vide, at man ud over sin rolle som faglært også er soldat. Derfor skal man lære at gå i uniform, skyde med våben, røgdykning og hvad der ellers hører

Som faglært i Søværnet har man også mulighed for at tage forskelle andre uddannelser. Det kan blandt andet være som røgdykker eller skibsdykker.

Foto: Christian Valverde



med. Det lærer man i løbet af de tre måneder, hvor man får fuld løn plus fagtillæg,” siger Simon Forum Sonnichsen.

UDVIKLING OG UDDANNELSE

Som nytiltrådt faglært får man rang af konstabel, men der er gode muligheder for at stige i graderne, hvis man har ambitioner om det. Kurser og uddannelser er en naturlig og gratis del af jobbet i Søværnet.

”I Søværnet er vi vant til at udvikle mennesker, så har man lyst til at specialisere sig eller blive leder fx som sergent eller officer, så er mulighederne gode. Har man ikke de ambitioner, giver Søværnet stadig mulighed for en lang række spændende jobs og vi diskriminerer ikke på alder. Det eneste alderskrav er, at man skal være fyldt 18 år,” siger Simon Forum Sonnichsen.

VIL DU VIDE MERE

Har du lyst til at vide mere om tjenesten som faglært i Søværnet, kan du kontakte Søværnets Center for Maritim Skibssikkerhed på følgende email adresse:
sc-cms-chke@mil.dk

Der kan desuden også læses mere på internettet på Karriere i Forsvaret.



Christoffer Egeberg Elkjær håber på en lang karriere i Søværnet.

CHRISTOFFER DRØMMER OM EN LANG KARRIERE I SØVÆRNET

MULIGE STOPKLODSE

Hvis man søger job i Søværnet som faglært, så kigges der selvfølgelig på den faglige baggrund, men det er sjældent en stopklods i sig selv. Der er dog andre ting, som kan spænde ben for en karriere i Søværnet. For det første skal man kunne sikkerhedsgodkendes, da det er et job i uniform. Herefter er der en afprøvning, som består af tre trin, alle ansøgere skal igennem. Første trin er en helbredsundersøgelse, andet trin er et interview med en psykolog, da et job i Søværnet kræver en vis psykisk robusthed, da man potentielt kan komme i farlige situationer. Tredje trin er en fysisk test.

"De to første trin kan i første omgang være en stopklods, mens den fysiske test selvfølgelig også skal bestås, men hvis det kniber i første omgang, så har vi de tre måneder i grundforløbet til at få rettet op på det. Testen tager desuden også højde for alder," siger Simon Forum Sonnichsen, der har en afsluttende opfordring.

"Det er i hvert fald ikke noget, der skal afholde nogle fra at søge, hvis man har lyst til en karriere eller job i Søværnet, så søg. Mulighederne er mange, og lønmæssigt er Søværnet også fint med, selvom jeg godt ved, at det er et af de temaer, vi kæmper med"

MED sit sorte svendebrev i hånden som bevis på en uddannelse som klejnsmed valgte den dengang 21-årige Christoffer Egeberg Elkjær i 2019 at aftjene sin værnepligt. Ønsket var at aftjene i Søværnet, men det lykkedes ikke i første omgang, men efter syv måneder, hvoraf de tre af dem var som sergentelev, kunne han i foråret 2020 mønstre som marinekonstabel i Søværnet. Et væsentligt karriereskifte fra jobbet som klejnsmed på land, men et helt bevidst valg, da Søværnet for ham tilbyder det, han søger efter i et job.

"Jeg fandt hurtigt ud af, at det med at møde ind det samme sted hver dag og lave den samme type af opgaver, det var ikke noget for mig. Her i Søværnet er det en meget mere varieret hverdag. Opgaverne er varierende, og det samme er den geografiske placering, og denne variation passer mig rigtig godt," siger han.

DIVERSE OPGAVER I MASKINEN

Som marinekonstabel og med en faglært baggrund som klejnsmed løste Christoffer Egeberg Elkjær diverse opgaver i maskinen og andre steder om bord, hvor der kunne drages fordel af hans faglærte kompetencer. Det gør han stadig, men i dag har han rang af marineoverkonstabel, og drømmer om at uddanne sig yderligere i Søværnet og stige i graderne. Det næste karriereskridt er skridtet til marinespecialist, hvilket kræver fire års erfaring.

"Jeg føler mig hjemme her, og nyder de muligheder, der er i Søværnet. Som jeg har det nu, så forestiller jeg mig, at det er her, jeg skal gøre karriere. Det næste skridt er marinespecialist, som kræver en høj grad af praktisk viden og erfaring, og så må vi se," siger Christoffer Egeberg Elkjær.

DYKKER OG REDDER

Udover sit sorte svendebrev, varetager han også en anden vigtig funktion om bord på inspektionsskibet THETIS, der typisk sejler nordpå ved Grønland, Færøerne, Norge og til tider til Canada. Som en af de mange muligheder i Søværnet er han nemlig blevet uddannet skibsdykker og foretager jævnligt forskellige inspektionsdyk.

"Det er igen en af de muligheder, jeg har fået, fordi jeg har valgt at gøre karriere i Søværnet. Uddannelsen til skibsdykker fik jeg gratis og med fuld løn," siger Christoffer Egeberg Elkjær, og fortsætter omkring de mange forskellige muligheder, der er i Søværnet.

"Vi fungerer også som redningstjeneste, hvis skibe kommer i havsnød, og der er det mig, der i givet fald bliver hejst ned fra helikopteren for at bjærge de nødstedte. Det er et rigtig godt eksempel på, hvor varieret en hverdag, jeg som faglært har i Søværnet, og jeg er meget glad for det" siger Christoffer Egeberg Elkjær.

TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK

I FAGLIG AFDELING

DER ER FOR ALVOR VED AT VÆRE GANG I DEN IGEN I FAGLIG AFDELING EFTER SOMMERFERIEN. KALENDEREN ER BLANDT ANDET FYLDT MED FORHANDLINGER OMKRING FORSKELLIGE SÆROVERENSKOMSTER, OG BESØG AF EN RÆKKE INTERNATIONALE FAGFORENINGER, DA METAL MARITIME SPILLER EN CENTRAL ROLLE I DET INTERNATIONALE FAGFORENINGSSAMARBEJDE.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

MED håbet om at I alle er kommet godt og tørskoet gennem sommeren får I her seneste nyt fra faglig afdeling i Metal Maritime.

I skrivende stund har det meste af afdelingen fået afholdt deres sommerferie, så nu er vi friske og parate til igen at tørne ud i medlemmernes tjeneste.

I løbet af sommeren har der naturligvis hele tiden været bemanning i afdelingen, så medlemmerne har haft mulighed for at ringe eller skrive om eventuelle problemer eller spørgsmål ude fra skibene.

Der er kommet en del opgaver til i perioden og sammen med det fortsatte arbejde omkring overenskomstfornyelserne har vi haft nok at se til og det ser ud til at fortsætte også i den kommende tid.

OK23

I perioden op til sommerferien nåede vi at forhandle en del særoverenskomster på plads, ligesom vi fik taget hul på forhandlinger af enkelte officersoverenskomster. Dette arbejde er stadig i gang, da vi fortsat har en del uafsluttede særoverenskomster og enkelte andre forhandlinger, som først lige er blevet påbegyndt.

Blandt overenskomster, som pt. er afsluttet kan nævnes Esvagt (kokke, skibsassistenter, maskinister og navigatører), Maersk Supply Service (menige), DFDS (menige), Fjord Line (menige), Cadeler

(menige og officerer), Macro Offshore, Torm, ligesom mange lokalprotokollater på færgeområdet også er på plads.

Derudover foregår der endnu i skrivende stund forhandlinger for blandt andet DFDS-officerer, Fjord Line officerer, Offshore Windservice, Femern Link Contractors, og i den kommende tid er der planlagt forhandlinger vedrørende Royal Arctic Line, Svitzer, Ørsted m.fl.

Det skal nævnes, at selvom der er indgået protokollater og aftaler for fornyelserne, så mangler vi flere steder fortsat den endelige redigering af overenskomstteksterne og derfor er alle fornyede overenskomster endnu ikke lagt ud på hjemmeside mv.

På flere overenskomster er der desuden indgået aftaler om oprettelse af diverse arbejdsgrupper i den 2-årige overenskomstperiode. Blandt andet om seniorordning og natarbejde. Så der vil i den kommende periode komme opgaver i den forbindelse. Og så er der faktisk kun et års tid til, at vi går i gang med forberedelserne til næste overenskomstforhandling i 2025...

INTERNATIONALT ARBEJDE

Som jeg skrev i sidste nummer, er det internationale fagforeningssamarbejde kommet tilbage på sporet. Da både søfart og offshore er globale brancher med mange relationer på tværs af landegrænser, har vi i

CO-Søfart altid haft fokus på det internationale arbejde.

Tidligere på året udsendte landene Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Storbritannien, Norge, Irland og Luxembourg en samlet erklæring om at nå 134 gigawatt offshore-vindenergi inden 2030. Det var en udmelding, der gav en masse omtale, også for Esbjerg Havn, som er den førende havn på verdensplan, når vi taler offshorevind.

FAGLÆRT ARBEJDSKRAFT

En så storstilet plan kræver massive investeringer på flere forskellige områder. Der bliver blandt andet behov for en masse faglært arbejdskraft, og planerne vil naturligt føre til øget internationalt samarbejde. Først og fremmest mellem landene, men også blandt arbejdsgiverne oplever vi et øget internationalt samarbejde, ligesom vi jo ser rederier som DEMA, Van Oord og Boskalis operere på såvel Femern-forbindelsen som på vindprojekter i både Nordsøen, i USA og flere andre lande.

” *Det er en af årsagerne til, at det internationale fagforeningssamarbejde er vigtigt. Når arbejdsgiverne fra forskellige lande samarbejder eller det simpelthen er de samme rederier, der opererer forskellige steder rundt om i verden, så er det vigtigt at vi på vores side af bordet snakker sammen og kender til forholdene og vilkårene i USA, Australien, Storbritannien, og at de omvendt kender de danske forhold.*

Formand for CO-Søfart og Metal Maritime, Ole Philipsen, og faglig leder Christian Petersen, er involveret i en række forskellige internationale samarbejder. Her på billedet er de samlet i New York sammen med repræsentanter fra amerikanske søfarts- og havnearbejderorganisationer samt repræsentanter fra Ørstedes amerikanske afdeling.



På den måde sikres ens standarder og de bedst mulige vilkår for søfarende og offshore medarbejdere i Danmark og i resten af verden. Derfor tager vi i CO-Søfart det internationale samarbejde alvorligt, men det skal naturligvis ikke overtage fokus fra vores øvrige arbejde herhjemme.

STOR BEVÅGENHED

Det er nok ikke nogen overraskelse at netop vind-området for tiden har den største bevågenhed i medier, blandt politikere og virksomheder - og dermed også i det internationale fagforeningssamarbejde. Formand Ole Philipsen og undertegnede har i den forbindelse for nylig deltaget i møder i USA med de amerikanske søfarts- og havnearbejderorganisationer og Ørstedes amerikanske afdeling. Her er der problemer med at få overført Ørstedes gode intentioner og standardvilkår for medarbejdere

i Danmark til USA. Da Dansk Metal og Ørsted i Danmark har et godt samarbejde og vi samtidigt samarbejder med de amerikanske forbund via ITF, har vi fra Metal Maritimes side ydet førstehjælp for at få samarbejdet mellem de amerikanske forbund og Ørsted US tilbage på sporet.

INTERNATIONALE MØDER

Vi deltog også i det første møde i den nyoprettede amerikanske offshore task force gruppe i ITF. I det europæiske ITF-samarbejde har vi haft en sådan gruppe i mange år. Det er en gruppe, hvor vi sammen med kolleger i Norge, Storbritannien og andre lande særligt omkring Nordsøen udveksler erfaringer om løn- og arbejdsvilkår, hvilket er af stor værdi, da området er kendetegnet ved at arbejdsgivere og dermed også medarbejdere ofte flytter rundt og opererer i de forskellige lande. Nu er det så lykkedes

også at få en sådan gruppe oprettet på det amerikanske kontinent.

Som endnu et tegn på det velfungerende samarbejde, har de amerikanske forbund for hhv. navigatører, maskinmestre og menige netop været på besøg i Danmark. De var meget interesserede i at høre mere om vores måde at gøre tingene på og igen med særligt fokus på vindområdet, ligesom de også ønskede at blive præsenteret for danske virksomheder og danske organisationer, som spiller store roller inden for offshorevind på verdensplan. Vi havde derfor sammensat et interessant program, hvor der blev holdt møder og oplæg med blandt andre Energistyrelsen, Ørsted, CIP, Cadeler, Siemens Gamesa, Blue Water Shipping samt rundtur på Esbjerg Havn. Der kan læses mere om besøget andet steds i fagbladet.

Der har været problemer for en række kaptajner hos Maersk i forbindelse med, at de er blevet tilbudt nye kontrakter.

Foto: Colourbox



REFUNDERING AF FRIDØGN I FORBINDELSE MED SYGDOM I HJEMMEPERIODE

KAPTAJNSMEDLEMMER på 'International kontrakt' med Maersk har fået refunderet fridøgn, som rederiet havde ladet dem afvikle i forbindelse med sygdom i deres hjemmepriode.

Sagen involverer en række kaptajner, der fik tilbudt nye 'Internationale kontrakter' med Maersk i 2020 og handler grundlæggende om, at man som ansat må forvente at kunne orientere sig om sine ansættelsesforhold ved at læse sin kontrakt og overenskomst, når en sådan er knyttet til ansættelsesforholdet, samt eventuel 'medarbejder håndbog' i rederiet.

IKKE NÆVNT I KONTRAKT

I 2014 informerede Maersk de på den tid ansatte på 'International kontrakt' om, at hvis de var syge i en hjemmepriode forsætter fridøgnsafviklingen de første 14 dage af en sådan sygeperiode. Maersk praktiserede så også dette for dem, der var ansat på nye 'Internationale kontrakter' i 2020, uagtet at det ikke stod i kontrakterne, og informationen ikke var tilgængelig andre steder. Metal Maritime mener derfor, at de ansatte på de nye kontrakter med god ret kan sige, at når ændringerne i 2014 ikke var tilføjet eller nævnt på anden måde

i deres kontrakt, var de ikke omfattet af det. De kan i vores forståelse med god ret i henhold til deres kontrakt holde på, at de ikke skal afvikle frihed i forbindelse med sygdom i en hjemmepriode. Maersk er og var ikke enige i vores tolkning af de nye kontraktforhold, men har i første omgang accepteret, at refundere fridage i forbindelse med sygdom i en hjemmepriode for de kaptajnsmedlemmer på 'International kontrakt', der har henvendt sig til rederiet.

AF CASPAR MOSE, 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. Siden udgivelsen af det seneste fagblad er der gennemført følgende valg.

NOBLE DRILLING

Hos Noble Drilling er der valgt en ny tillidsmand for dæk og maskine på 'NOBLE RESOLVE'. Valget er faldet på Scott Devlin,

der blev valgt den 6. juni. Vi byder Scott velkommen og glæder os til samarbejdet.

DFDS

Hos DFDS har der været valg til suppleant for skibsassistenterne på 'CROWN SEAWAYS'. Valgt blev Oliver Frederik Jespersen, som nu fungerer som suppleant for tillidsrepræsentant Henrik Ipsen. MVDP



Et medlem skulle skifte fra langfart til holddrift på en kommunal færge og søgte vejledning.
Foto: Colourbox

FRA LANGFART TIL HOLDDRIFT

ET medlem ringede og spurgte til, hvordan arbejdsdage og fridage forholdet er på en holddrift/timebaseret overenskomst i forhold til at sejle på langfart i forbindelse med overvejelser om jobskifte.

En ting er at færge og holddriftssejlads er noget helt andet end at sejle langfart i forhold til, hvordan hverdagen er. Noget andet er at omstille sig fra tjenestedage med fridagsoptjening til en timeplan med et aftalt antal arbejdstimer indlagt, samt lidt fleksibilitet fra måned til måned. Holddrift er hovedsageligt på færger i danske farvande og er på kommunale eller

private overfarter. Metal Maritime har mange holddriftsoverenskomster med Færgerederierne og andre for cateringpersonale, menige på dæk- og maskinområdet og har heraf et indgående kendskab til holddrift og derudover også indgående erfaring og viden om overenskomster med fridagsoptjening fra vores andre overenskomster.

ANBEFALING TIL AT ORGANISERE SIG

I den konkrete sag handlede det hovedsageligt om, at medlemmet havde behov for

en forvisning om, at medlemmet forstod de nye arbejdsforhold på holddrift rigtigt.

Det nye job var på en kommunal færge og udover samtalen om, hvordan holddrift fungerer, sluttede samtalerne med en opfordring til medlemmet om, at vedkommende overvejer at organisere sig i den fagforening, som har overenskomsten på den nye arbejdsplads. På helt samme måde som vores anbefaling til personer ansat på Metal Maritimes overenskomster er, at de organiserer sig hos os. ■

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



SEMINAR 2023

6. - 8. december

FOR BESTYRELSER, TR, AMR OG SUPPLEANTER FRA:

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

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

Arbejdsulykker

METAL MARITIME BISTÅR OGSÅ UDENLANDSKE SØFARENDE PÅ DIS-SKIBE IGENNEM HELE PROCESSEN

AF CORLIS HANSEN, FAGLIG KONSULENT

HENHOLD til DIS-Hovedaftalen bistår Metal Maritime udenlandske søfarende, der er forhyret på skibe registreret i DIS, i arbejdsskadesager og hvad der følger deraf.

I henhold til DIS-Hovedaftalens §7, stk. 3 skal rederier i tilfælde af, at udenlandske søfarende udsættes for arbejdsskader eller dødsfald orientere den relevante danske faglige organisation. Er der tale om en ulykke, der kan give anledning til, at en sag skal bringes til Arbejdsmarkedets Erhvervs-sikring, bistår Metal Maritime den søfaren-de i en sådan sag.

UDEN FOR EUROPA

En arbejdsskadesag for en udenlandsk søfarende fører mange andre opgaver med sig - herunder blandt andet sygedagpenge. For borgere bosiddende uden for Euro-pa er det Søfartsstyrelsen, der udbetaler sygedagpenge. Med Søfartsstyrelsen har vi et rigtigt godt samarbejde. Udfordringen er, at mange rederier har lagt den del af HR-opgaven ud til udenlandske aktører, som ikke er bekendt med forpligtigelser i henhold til dansk lovgivning, og i mange tilfælde må vi bede disse om at anmode om sygedagpenge til den tilskadekomne, før det kommer på plads. I nogle tilfælde er vi desværre blevet kontaktet af uden-landske søfarende så sent i forløbet, at muligheden for sygedagpenge fra Søfarts-styrelsen er forpasset, da der skal anmodes uden unødigt ophold.

I EUROPA

For borgere bosiddende i Europa udbetales sygedagpenge af kommunen, hvor rederiet er hjemmehørende. Her er udfordringerne mange. Jobcentrene sender blandt andet

breve og blanketter, som skal udfyldes, til tilskadekomne på dansk. Det opleves også, at enkelte Jobcentre indkalder disse borgere til personlig samtale på Jobcentret i Dan-mark. Hvilket er uhensigtsmæssigt taget i betragtning, at der er tale om borgere, som aldrig har været bosiddende i Danmark, og ej heller har sat ben i Danmark, men blot været forhyret på et dansk registreret skib.

UMULIGT UDEN MITID

Når en søfarende modtager sygedagpenge eller andre ydelser fra Danmark, så som løbende ydelser tilkendt i erstatning fra Ar-bejdsmarkedets Erhvervs-sikring, er disse, som for alle danskere skattepligtige. Det giver udfordringer med oprettelse af skat-tekort, forskudsopgørelser og årsopgørel-ser, og dertilhørende kommunikation med Skat. Som bekendt skal man bruge MitID for at bruge Skats selvbetjeningsløsninger, og det er ikke muligt for en udenlandsk borger at få MitID uden personligt at møde op på borgerservice - dermed sagt næsten umuligt. Denne del er yderligere uforstå-eligt for en borger, der har været ansat på DIS vilkår, og dermed ikke er bekendt med det danske skattesystem.

ENDNU EN UDFORDRING

Udbetaling af ydelser fra kommune og eventuel returskat kræver NemKonto, det er i mange tilfælde også en udfordring. En filippinsk, indisk eller polsk borger har som regel ikke en dansk bankkonto. Her skal udfyldes en blanket for registrering af udenlandsk konto som NemKonto. Der sendes så fra Digitaliseringsstyrelsen et såkaldt aktiveringsbrev til borgeren. Aktiveringsbrevet er almindeligvis gyldigt

i 30 dage, men det er lykkedes at få denne gyldighed forlænget til 60 dage. Selv med 60 dages gyldighed kommer brevet dog for sent frem til adresser i f.eks. Filippinerne, og så er der kun at udfylde ny blanket og begynde forfra. I nogle tilfælde når Aktive-ringsbrevet aldrig frem.

FORNUFTIGT SAMARBEJDE

Sagsbehandlingen i selve arbejdsskadesa-gen indebærer assistance i kommunikation med Arbejdsmarkedets Erhvervs-sikring, udfyldelse af diverse spørgeskemaer, indhentning af lægeerklæringer og funk-tionsattester. Her er der i de fleste tilfælde et fornuftigt samarbejde med de forsik-ringsselskaber, hvor rederierne har deres lovpligtige danske arbejdsskadeforsikring.

” Udfordringen i forhold til Arbejdsmarkedets Erhvervs-sikring er usædvanligt lange sagsbehandlingstider, som kan være svære for en tilskadekomne at forstå og forholde sig til. Det er svært at skulle vente år på afgørel-ser, når man er kommet til skade og ikke længere kan varetage sit job.

Arbejdsmarkedets Erhvervs-sikrings sagsbehandlingstid kan vi desværre ikke gøre meget ved. Opprioritering af en sag kræver, at man er økonomisk trængt, og



Er ulykken ude og en udenlandsk søfarende på et DIS-flaget skib kommer til skade på jobbet, så hjælper Metal Maritime den søfarende.

Foto: Colourbox

CORLIS HANSEN

Hos Metal Maritime er det faglig konsulent Corlis Hansen, som tager sig af de udenlandske søfarende, når de har været ude for en arbejdsulykke. Corlis Hansen har arbejdet hos Metal Maritime siden oktober 1999, så hun har en enorm erfaring inden for arbejdsulykkeområdet, hvor hun igennem årene har hjulpet rigtig mange søfarende igennem det danske system.



det skal dokumenteres ved f.eks. huslejersancer, trusler om tvangsauktion, budgetoversigt der viser større underskud måned for måned eller brev fra bank om, at kredit er opbrugt og ikke kan forhøjes.

HØJESTERETSDOM

Filippinere er i henhold til filippinske regler dækket af det, der hedder POEA aftalen (Philippine Overseas Employment Administration), her kan en filippiner få erstatning i forbindelse med arbejdsskade eller sygdom. Der er regler for, at en erstatning i henhold til POEA skal falde efter 120 dages sygefravær, der kan dog forlænges op til 240 dage. Udbetalingen af denne erstatning kommer fra såkaldte P&I Clubs, som er en forsikring, der dækker det enkelte skib. I henhold til overenskomsten med den filippinske fagforening AMOSUP kan udbetaling fra P&I Club ikke finde sted, før en eventuel udbetaling fra Arbejdsmarkedets Erhvervs-

sikring, og denne kan modregnes udbetalingen. Det har ikke tidligere været muligt at modregne den anden vej, men det blev ved Højesterets dom af 27. april 2022 muligt at modregne erstatning i henhold til POEA i en erstatning for erhvervsevnetab tilkendt af Arbejdsmarkedets Erhvervssikring.

TVIST OM RETTIGHEDER

Oftest afgøres udbetaling af erstatning for arbejdsskade i henhold til POEA-reglerne ved forlig via de filippinske domstole. Metal Maritime har erfaret, at P&I Clubs beder filippinske tilskadekomne om at frasige sig ethvert krav i henhold til dansk lovgivning og påfører dem tavshedspligt vedrørende dette, for de vil indgå forlig, dette med henvisning til § 10 i AMOSUP overenskomsten. Dette har Metal Maritime anmodet AMOSUP om at påtale for P&I Club, da dette ikke er, hvad der fremgår af omtalte

paragraf. At der kan foretages modregning i erstatninger, er ikke ensbetydende med at tilskadekomne skal frasige sig rettigheder.

STATISTIK

Metal Maritime har siden 2006 lavet statistik over indkomne anmeldelser af arbejdsskader for udenlandske søfarende i DIS registrerede skibe. De seneste år er antallet af modtagne anmeldelser faldet noget. Desværre antages det ikke, at det skyldes færre ulykker, men snarere at de udenlandske aktører på HR-området ikke er gjort bekendt med DIS-hovedaftales §7, stk. 3 og de dertil hørende ansvarsområder.

DIS-lovgivningen og den tilhørende DIS-hovedaftale er det, der afholder det danske DIS-flag i at blive erklæret FOC flag.

OVERENSKOMSTFORHANDLINGER OG MEDSEJLADSER

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

FORBINDELSE med overenskomst- og lokalforhandlinger i flere forskellige rederier blev der i år heldigvis tid til en rundrejse for undertegnede og faglig konsulent Caspar Mose. Vi begyndte vores tur den 27. juni, hvor vi var på medsejlad på Bøjden-Fynshav overfarten. Det var rart at få tid til en god snak med vores medlemmer på ruten, og overalt i skibet blev vi vel modtaget. Tilbage i land kørte vi til Millinge strandcamping, hvor vi havde et medlemsmøde med et medlem fra Bjørnø færgen. Her står overenskomstforhandlingerne for døren, da den nuværende overenskomst udløber 30. september.

Den 28. juni var vi på medsejlad på Spodsbjerg-Tårs ruten og fortsatte herfra til Rødby, hvor vi mødtes med personaleledelsen for Scandlines og fik forhandlet lokalaf-talerne på plads for ruterne Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden overfarterne. Efter forhandlingerne var der heldigvis også tid til en medsejlad sammen med vores tillidsrepræsentant Jonny Smiszek. Også her blev vi vel modtaget i hele skibet og fik en grundig rundvisning samt snakket med

de skibsassistenter, der var på vagt på det pågældende skib.

Dagen efter var det tid til at sige farvel til det sydfynske, og det gjorde vi med en afskedsfrokost for overenskomstchef Ole John Andersen fra Molslinjen. Ole udtræder af rederiet for at gå på pension efter 14 års tjeneste. Vi takker Ole for vores mangeårige gode samarbejde, både i tiden hvor rederiet hed Færgen og senere blev til Molslinjen. Vi vil komme til at savne Ole i det daglige samarbejde i faglig afdeling

OVERENSKOMSTFORHANDLINGER

Vel hjemme igen var der yderligere en overenskomstforhandling den 4. juli i Odense. Denne gang var det Bjørnø færgens ledelse, vi mødtes med. Forhandlingerne foregik i lånte lokaler hos Metal i Odense. Indtil videre er vi stort set enige om resultatet, men få emner skal undersøges yderligere, førend forhandlingerne kan afsluttes. Det blev aftalt at forhandlingerne genoptages efter sommerferien.

Den 7. juli blev det så tid til at forhandle

lokalprotokollater med ForSea Ferries i Helsingør. Her mødte undertegnet, sammen med tillidsrepræsentant Klaus Nielsen personaleledelsen for overfarten. Også her blev forhandlingerne gennemført og afsluttet.

Den 7. juni blev der forhandlet lokalprotokollat for Molslinjens Kattegat rute. Her mødtes undertegnede, sammen med tillidsrepræsentant Michael Fredenslund Jensen, rederiets personaleledelse. Vi kom godt igennem forhandlingerne og er godt tilfredse med det opnåede resultat. Når teksterne ikke er færdige endnu, så skyldes det, at der kommer til at ske en del større ændringer i lokalprotokollatet denne gang. Dels er der indgået en aftale om en ændring af uniformsprogrammet, og dels sker der en større ændring af den måde, afløserne fremover aflønnes på. Der er også små ændringer for natskibsassistenterne, som resultat af voldgiftskendelsen tilbage i december 2022. Det tager lidt tid at få disse ting formuleret på skrift, på grund

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

OVERENSKOMSTFORNYELSER OG DERMED MERE FORÆLDREORLOV

FORÆLDRE til børn født den 1. juli 2023 eller senere kan nu med overenskomstfornyelserne afholde mere forældreorlov. Der gives to ugers forældreorlov

mere til den forælder, der ikke afholder barselsorloven og to ugers forældreorlov mere til deling mellem forældrene.

Hvis du er blevet forælder eller snart bli-

ver det, så ring eller skriv til os for at høre, hvad det har af betydning for dig. Vi kan

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

Kirsten Østergaard og Caspar Mose var blandt andet på medsejlad hos Alslinjen.
Foto: Caspar Mose



af sommerferie og det faktum, at rederiet har skiftet overenskomstchef undervejs i forløbet.

LÆS MERE PÅ HJEMMESIDEN

Resultaterne af de forhandlinger, der er afsluttet, kan ses på vores hjemmeside co-sea.dk. Hjemmesiden er opdateret med alle resultaterne.

For så vidt angår forhandlingerne for teamledere ansat i Bornholmslinjen, samt reparatører og elektrikere ansat i Molslinjen/Bornholmslinjen, så er forhandlingerne planlagt til at finde sted efter den 16. august. Ligeledes gælder gastronomlæringer, der er ansat i Bornholmslinjen. Der udestår også lokalforhandlinger for skibsassistenter, der er ansat i Bornholmslinjen. Disse forhandlinger finder også sted

efter den 16. august med deltagelse af de lokale tillidsrepræsentanter for de berørte overenskomster. Hyrebilag for skibsassistenter, assistenter, kranførere, kokke og menig catering ansat i DEME Offshore er også forhandlet på plads. Hyrebilagene kan findes på vores hjemmeside.

samtidig hjælpe dig med de spørgsmål du måtte have i forbindelse med graviditets-, barsels-, fædre- og forældreorlov, og det er ikke unormalt, hvis du skulle have spørgsmål, da det kan være svært at holde styr på alle reglerne på området.

AF EMILIE MUNCH OHLESEN,
JURIDISK KONSULENT



FOTO: COLOURBOX

Tjek alle formaliteter i din kontrakt



EKSTRATUR UDSKUDT MED KORT VARSEL

ET medlem ansat hos Aramark henvendte sig med et spørgsmål i forbindelse med, at vedkommende havde sagt ja til en ekstra dags arbejde i en hjemmeperiode. Den aftalte udrejsedag var med en dags varsel blevet flyttet en dag frem.

”*Da medlemmet fik sin kontrakt, var det den nye udrejsedato, der stod på denne, og ikke den oprindeligt aftalte dato som vedkommende ellers havde forventet.*”

Medlemmet havde først henvendt sig til Aramark, men havde ikke fået et tilfredsstillende klart svar, og medlemmet henvendte sig derfor til os, inden kontrakten skulle godkendes digitalt.

KORREKT DATO

Medlemmet henvendte sig som udgangspunkt for at få en afklaring på, hvad der var det rigtige i situationen, og ikke fordi medlemmet som sådan mente, at sagen var håndteret forkert af Aramark. Hos Metal Maritime mener vi, at kontrakten for fastansatte i sådan en situation skal løbe fra den oprindeligt aftalte udrejsedato,

fordi det er der, hvor den ansatte stillede sin arbejdskraft til rådighed.

Efter aftale med medlemmet henvendte jeg mig på medlemmets vegne til Aramark med vores tolkning. Sagen nåede ikke så meget længere, for kort efter fik jeg mail fra medlemmet om, at der var kommet en ny kontrakt med den oprindeligt aftalte udrejsedato. Dagen efter fik jeg også mail fra Aramark om, at de allerede havde sendt en ny kontrakt til godkendelse hos medlemmet.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

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



MEDLEMMER VEJLEDES I FORBINDELSE MED EGEN OPSIGELSE

MANGE MEDLEMMER BENYTTET SIG AF MULIGHEDEN FOR AT KONTAKTE OS, FØR DE OPSIGER DERES STILLING. LIGEGYLDIGT HVAD BAGGRUNDEN ER FOR OPSIGELSEN, SÅ ER DET ALTID EN GOD IDE AT KONTAKTE OS FØRST

FLERE medlemmer har gjort god brug af muligheden for at kontakte os inden egen opsigelse, og vi er glade for, at så mange gør brug af denne mulighed.

Indledningsvist vejleder vi om rettighederne i forhold til overenskomst, kontrakt og lovgivning. Der er dog mange forskellige grunde til, at man ønsker at opsiges sin stilling, og både det og andre forhold i situationen kan have betydning.

ALT SKAL PÅ BORDET

Det er derfor vigtigt, at man hjælper os med at fortælle alt om forholdene i forbindelse med opsigelsen. Det giver os mulighed for at give den bedste vejledning og sparring i den konkrete situation.

Jeg oplever, det er rart at kende sine rettigheder og muligheder inden dialogen med rederiet, eller opsigelsen sendes afsted.

” I de fleste tilfælde er det mit indtryk, at rederierne er professionelle i disse situationer og til tider også fleksible.

Jeg mener, det er væsentligt at huske på, at når man overholder de varsler, der er aftalt i overenskomst og kontrakt, så overholder man de aftaler, man på forhånd har med hinanden, uanset at resultatet er, at ansættelsesforholdet afbrydes.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



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



Er der en Skibsfører i din horisont

Uddan dig som

- Kystskipper
- Færgenavigatør
- Sætteskipper
- Skibsfører

Du kan tilmelde dig
frem til studiestart
www.marnav.dk

Meld dig
til NU!



**MARSTAL
NAVIGATIONS
SKOLE**

Kystskipper
Et semester

Skibsfører
1. semester

Skibsfører
2. semester

Skibsfører
3. semester

Skibsfører
4. semester

MARTEC KAN NOGET

Hvis du vil være

MASKINMESTER • SKIBSFØRER
SKIBSINGENIØR • SKIBSMASKINIST
FISKE-, KYST- OG SÆTTESKIPPER



martec

MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

SE MERE PÅ MARTEC.DK

Online efteruddannelse?

Se alle vores online kurser
på simac.dk/training

Læs mere på SIMAC.DK/TRAINING



SIMAC
TRAINING

DANSK METAL HAR ALTID ORGANISERET SØFARENDE OG OFFICERER

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

DE kontinuerlige generationsskifte blandt medlemmerne, og udskiftningen af de ansatte/valgte af organisationerne, betyder desværre ofte, at en stor del af de faglige organisationers historie går tabt.

Nogle vil mene, at der ikke altid er nogen grund til at vægte en organisations historie, da det er fremtiden, der tæller, hvilket der kan være en vis sandhed i.

Nogle gange bør man dog stoppe op og reflektere over, hvor man kommer fra. Især i disse tider hvor mange 'kloge åger' dominerer sociale medier og ofte kommer med påstande, udtalelser og erklæringer, som intet har med virkeligheden at gøre. Uimodsagt bliver det hurtigt til en alternativ 'sandhed', som intet har med virkeligheden at gøre.

IKKE HOLD I VIRKELIGHEDEN

I Dansk Metal/Metal Maritime bliver vi ofte konfronteret med påstanden om, at vi intet har med søfart at gøre og først for nyligt har trængt os ind i erhvervet.

En tidligere formand fra Lederne Søfart påstår endda, at vi aldrig har haft noget med officerer at gøre, før hovmestrene kom ind i Dansk Metal i 2011.

Som mange andre påstande og udtalelser, der er blevet til 'sandheder', er det desværre uden hold i virkeligheden og har intet med fakta at gøre.

Dansk Metal har haft søfarende siden sin stiftelse i 1880, da de maskinister, som var i handelsflåden alle var maskinarbejdere, der havde taget den i 'Lov om Eksamen for Maskinister af 10. april 1874' fastsatte eksamen.

Ved sønæringsloven i 1916 kom der bestemmelser for udstedelse af sønæringsbeviser for maskinister, maskinmestre og navigatører. Maskinmesteruddannelsen (udvidet maskinisteksamen) kræves alene i passager- og udvandringskibe.

Maskinmestrenes Forening var stiftet af maskinmestre i DFDS og optog primært maskinofficererne i passagerskibsrede-

rierne, mens maskinisterne primært var maskinofficerer i handelsskibene og var overenskomstdækket af Dansk Smede- og Metalarbejder Forbund.

Som motorerne i skibene blev større i løbet af 1920'erne ændrede dette sig således, at maskinmestrene gradvist overtog maskinchef og 1. mester stillingerne på alle større skibe, mens maskinisterne sejlede som 2., 3. & 4. mester og maskinassistenter på disse. I den mindre handelsflåde, hvor skibene havde mindre end 2.000 hk, var det stadig maskinisterne, som bestred alle stillingerne.

OPDELING SOM I DAG

Da sønæringsloven blev revideret i 1954, kom der en opdeling, som vi mere kender den i dag.

Maskinbesætningerne var dengang meget større end nu, og derfor var der på alle større skibe mønstret et antal maskinassistenter, som svarer til vor tids juniormester.

Disse var maskinister eller maskinarbejdere og indgik i officersbesætningen, jf. aftale af 15. oktober 1950 mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Smede- og Metalarbejder Forbund. Samtidig sejlede mange maskinister som 1. og 2. mester på dispensation i skibe af alle størrelser, da der ikke var uddannede maskinmestre nok.

” *Dansk Metal har i alle årene været overenskomstparten for maskinister, og derfor har det altid været og er stadig Dansk Metal, som har maskinofficersoverenskomsten i det tidligere DROII og ikke Maskinmestrenes Forening.*

På samme vis som Dansk Metal i mere end 50 år har haft en maskinistoverenskomst med DROI. Dansk Metal var og er stadig også en del af Nordiska Maskinbefalsfederationen.

DE MENIGE

Dansk Metal fik først menige søfarende ind i forbundet i 1981, da Dansk Maskinbesætnings Forbund (Søfyrbødernes Forbund) fusionerede med Dansk Metal.

Ved fusionen hed det i Søfyrbødernes Forbunds blad "Faklen", at 'Dansk Metal har 1600 søfarende maskinofficerer, mens Søfyrbøderne selv har 1400 medlemmer, som sejler som motormænd, donkeymænd og pumpemænd.'

Ved fusionen stiftes forbundsafdelingen Metal Søfart, som i 1981 har 3000 medlemmer (55% officerer og 45% menige).

ANDEN OPDELING

I løbet af 1980'erne og 1990'erne reduceres besætningerne, opdelingen mellem matros/motormand ophører og erstattes af skibsassistenter, og maskinassistenterne forsvinder fra skibene, og dermed blev fordelingen mellem officerer og menige i Metal Søfart anderledes.

Men fakta er, at Dansk Metal siden sin stiftelse i 1880 har haft søfart og søfarende, som en del af sit område.

De første 100 år alene som en officersorganisation og fra 1981 både menige og officerer.

Så påstandene om, at Dansk Metal ikke har noget at gøre i søfarten, og aldrig har hørt til der, er noget vrøvl og savner historisk grundlag.

Den amerikanske delegation var blandt andet på besøg i Esbjerg, hvor havnedirektør Dennis Pedersen (nummer fem fra højre i forreste række) fortalte mere om havnens rolle i hele udviklingen af vind-offshore. Med på billedet er også repræsentanter fra 3F samt faglig leder i Metal Maritime, Christian Petersen.



CO-SØFART FIK BESØG AF AMERIKANSKE FAGFORBUND

FORMAND FOR METAL MARITIME OG CO-SØFART, OLE PHILIPSEN, VAR SAMMEN MED FAGLIG LEDER CHRISTIAN PETERSEN VÆRTER FOR EN DELEGATION AF REPRÆSENTANTER FRA AMERIKANSKE FAGFORBUND. DELEGATIONEN HØRTE BLANDT ANDET MERE OM 'DEN DANSKE MODEL'.

TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK

SAMARBEJDET med internationale fagforbund har altid været vigtigt i den maritime branche, hvor samarbejdsrelationer på tværs af landegrænser er en væsentlig forudsætning. Vi er desuden i en tid, hvor offshorevind industrien fylder mere og mere i Danmark og globalt. Det kalder på endnu mere samarbejde på tværs af landegrænser, og i slutningen af august havde CO-Søfart besøg af de amerikanske forbund for navigatører, menige og maskinmestre.

BESØG HOS VIRKSOMHEDER

Udgangspunktet for besøget var, at de amerikanske forbund meget gerne ville have et større indblik i den måde, tingene fungerer på i Danmark, med særlig fokus på vindoffshore, som er et område, hvor vi i Danmark er langt fremme. Det inkluderede besøg hos flere af de store danske virksomheder og organisationer på vind-offshore-området, som har en central rolle på globalt niveau.

"Det har været et meget lærerigt og givtigt besøg. Vi har fået en rigtig fin introduktion til, hvordan hele offshorevind branchen igennem en lang årrække er opbygget og udvidet i Danmark," siger Roland Rexha, der er formand for den nyoprettede amerikanske offshore task force gruppe i ITF og forbunds kasserer MEBA.

LÆRER AF DANMARK

Sammenlignet med offshore industrien i USA er vi langt fremme i Danmark, da offshore vind har fyldt meget i Danmark igennem mange år. Det er ikke tilfældet i USA.

"Vi er måske, hvor Danmark var for 20 år siden i udviklingen af offshore vind. Så den viden vi nu kan tage med hjem, kan bruges til rigtig meget i den videre udvikling af hele offshore industrien og den nødvendige arbejdskraft," siger Roland Rexha.

TJM gør bilforsikring nemt



Scan QR-koden, eller læs mere på
tjm-forsikring.dk/bilforsikring



Sammenhold
betaler sig



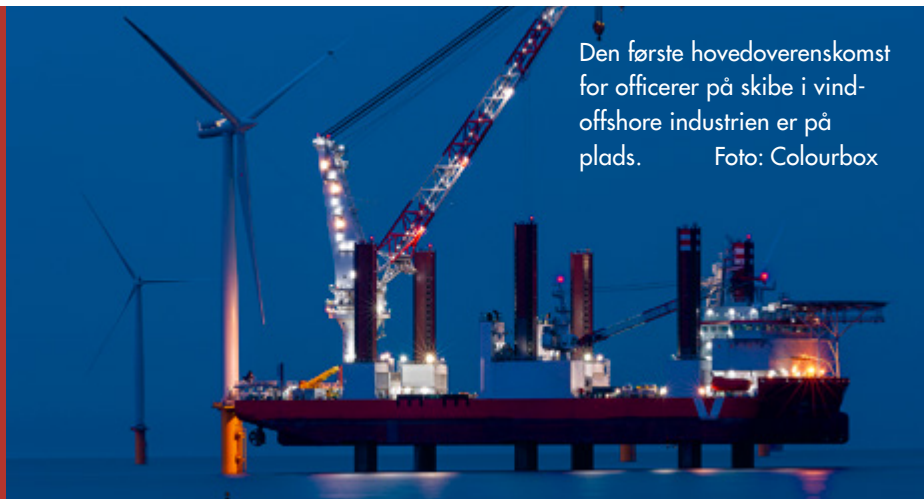
Vi har tjekket din pension for dig

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

METAL MARITIME,
MASKINMESTRENE FORENING
OG DANSK EL-FORBUND
HAR MED DANSKE REDERIER
INDGÅET DEN FØRSTE
HOVEDOVERENSKOMST FOR
OFFICERER PÅ SKIBE I VIND-
OFFSHORE INDUSTRIEN.



Den første hovedoverenskomst for officerer på skibe i vind-offshore industrien er på plads. Foto: Colourbox

HOVEDOVERENSKOMST FOR OFFICERER PÅ SKIBE I VIND-OFFSHORE INDUSTRIEN

VIND-OFFSHORE branchen er vokset enormt de seneste år, og alt tyder på, at denne udvikling blot vil fortsætte de næste mange år. Danmark har en central position i branchen, og sådan skal det gerne fortsætte med at være fremadrettet. Efterspørgslen på søfarende er allerede stor, og den vil blot vokse de næste mange år. Vind-offshore branchen vil med andre ord komme til at fylde mere og mere, og det har for både arbejdstagerorganisationerne og arbejdsgiverorganisationen været vigtigt at få lavet en hovedoverenskomst.

”De højt specialiserede fartøjer i Offshore vind, stiller store krav til kompetencerne ombord og er dermed meget interessante for danske maskinmestre. Vi mærker allerede en stor interesse fra vores medlemmer, så det har været vigtigt at sikre ordnede forhold for alle om bord,” siger Lars Hansen, formand for Maskinmestrenes Forening.

Hovedoverenskomsten er indgået efter konstruktive forhandlinger mellem de involverede parter, som alle har været indstillet på, at det har været nødvendigt at tænke nyt. Vind-offshore branchen er et nyt område, og selvom der naturligvis har været uenighed om detaljer undervejs, har det været tydeligt, at begge parter har

været indstillet på at få lavet en hovedoverenskomst for officerer på skibe i vind-offshore industrien, og det har resulteret i en speciel hovedoverenskomst.

EN SÆRLIG HOVEDOVERENSKOMST

Når der sædvanligvis laves en hovedoverenskomst mellem arbejdsgiver og arbejdstager, så er den DIS-begrænset, forstået således at den kun gælder for folk, der betragtes som boende i Danmark. Her skiller den nye hovedoverenskomst for officerer på skibe i vind-offshore industrien sig ud på et væsentligt område. Den dækker samtlige officerer på skibe i vind-offshore industrien uanset nationalitet, hvilket fra begyndelsen var et ufravigeligt krav fra arbejdstagers side.

”Det er først og fremmest for at sikre, at der gælder lige vilkår, og at Danmark fremadrettet kan bibeholde en plads i hele offshore-industrien, da vi undgår løndumping. Derfor er det i denne sammenhæng også væsentligt at nævne, at der i den nye overenskomst for philippinske og indiske søfarende står, at de ikke er gældende for offshore-vind fartøjer. De er i stedet dækket af den nye hovedoverenskomst,” siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime.

Hos dansk EL-Forbund, der er den tredje arbejdstagerorganisation, der har været en del af forhandlingerne, er der ligeledes stor tilfredshed med resultatet.

”I Dansk El-Forbund er vi rigtig godt tilfredse med, at det nu er lykkedes at indgå en ny banebrydende overenskomst for vores sejllende elektrikere og de andre faggrupper hos Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime. Nu ser vi frem til, at den nye hovedoverenskomst skal ud og leve på arbejdspladserne og komme vores medlemmer til gavn”, siger forbundssekretær i Dansk El-Forbund Martin Frank Frederichsen.

HOVEDOVERENSKOMST FOR MENIGE

Med hovedoverenskomsten for officerer på plads begynder arbejdet med at få lavet en for de menige. Arbejdet er ikke påbegyndt endnu, men alle parter er enige om, at det er næste skridt.

AF MARTIN VAN DIJK

Så meget kunne Mia og Casper have sparet med deres PlusKort

Ved et lille rækkehus i en forstad til en større by i Danmark møder vi Mia Bjergskov Nielsen [35], Casper Jensen [37] og deres datter Ida på fire måneder. Casper har haft PlusKort gennem sit fagforeningsmedlemskab siden 2017. Vi er taget på besøg for at overraske familien med besparelser, som de kunne have haft glæde af i hverdagen, hvis de havde handlet med PlusKort rabat.



Inden vi møder Casper og Mia i deres rækkehus, har vi spurgt ind til parrets forbrug, og på den baggrund har vi beregnet potentielle besparelser ved brug af PlusKort. Vi har bl.a. lavet beregninger på tøj, forsikringer og billån, bilreparationer samt ferie og hotelophold. Samlet set løber besparelserne op i 7.000 kr. om året.

"Det er også en slags penge," udbryder Mia Bjergskov Jensen, da hun bliver præsenteret for tallene. "Det kunne jo f.eks. betyde en ekstra weekendtur et eller andet sted hen."

Besparelser på tøj kan betyde råd til endnu mere tøj

Dykker man ned i tallene, kan parret spare ca. 1.000 kr. på tøj ved brug af deres PlusKort. Udover tøj til hverdagsbrug har Casper ofte brug for nyt løbetøj eller sportstøj til fodboldtræningen, og efter der er kommet en lille ny til i den

lille familie, er det en post, der kommer til at fylde endnu mere i budgettet: "At vi kan spare 1.000 kr. på tøj – det er meget -, og nu hvor der er kommet en lille til, skal der bruges endnu flere penge på tøj," uddyber Mia. Besparelserne får hende til at overveje, om hun fremadrettet skal købe lidt dyrere tøj eller mere tøj, og Casper overvejer også at udskifte fodboldstøvlerne lidt oftere.

Et månedsforbrug af benzin sparet

På posten 'forsikringer og billån' kan parret spare helt op til 1.700 kr. "Det synes jeg er meget, for vi har umiddelbart billige forsikringer i forvejen," siger Mia. Og på posten 'auto og transport' kan der spares 500 kr. om året, hvilket ifølge Casper svarer til et månedsforbrug af benzin eller en hel tankfuld.

Flere feriedage og gode oplevelser

Inden for ferie- og hotelkategorien kan Mia og Casper spare ca. 1.400 kr. om året. Det ville f.eks. betyde, at de kunne tage en ekstra overnatning, spise lidt finere eller prøve nogle aktiviteter, som de ellers ikke havde prioriteret. Og aktiviteterne kan de selvfølgelig også få rabat på gennem PlusKort.

"Nu hvor vi ved, hvor meget, der kan være at spare, så vil jeg da gå ind og tjekke rabatter hver gang, jeg skal bruge nogle penge," konkluderer Mia på baggrund af at blive præsenteret for de mange forskellige besparelser med PlusKort.



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



PlusKort.

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

Jakob Leander Jensen dimitterede som ubefaren skibsassistent fra Svendborg Søfartsskole og var glad for præmien som 'bedste holdspiller'.



MODTAGERE AF PRÆMIEN: BEDSTE HOLDSPILLER

FRA METAL MARITIME JUNI & JULI 2023

JAKOB LEANDER JENSEN

Ubefaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

MARTIN ULRICH

Befaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

ANDERS PAULSEN

Kystskipper, Marstal Navigationskole

HENRIK FOGELBERG BLUME

Professionsbachelor skibsfører, SIMAC

DAVID WILLIAM CHRISTENSEN

Professionsbachelor skibsfører, SIMAC

PER SØRENSEN

Sætteskipper, MARTEC Skagen

GABRIEL DYNGVOLD MARCHER

Skibsassistent med svendebrev, MARTEC Kragholmen

SIFF HEDE PIHL

HF Søfart, Svendborg Søfartsskole

Dimissioner juni og juli

BEDSTE HOLDSPILLERE HÆDRET OG FEJRET

BEDSTE HOLDSPILLERE ER IGEN BLEVET FEJRET PÅ DE FORSKELLIGE MARITIME UDDANNELSESINSTITUTIONER. METAL MARITIME VAR TIL STEDE FOR AT OVERRÆKKE PRÆMIERNE TIL DE STOLTE MODTAGERE, SOM ALLE HAVDE GJORT SIG POSITIVT BEMÆRKET.

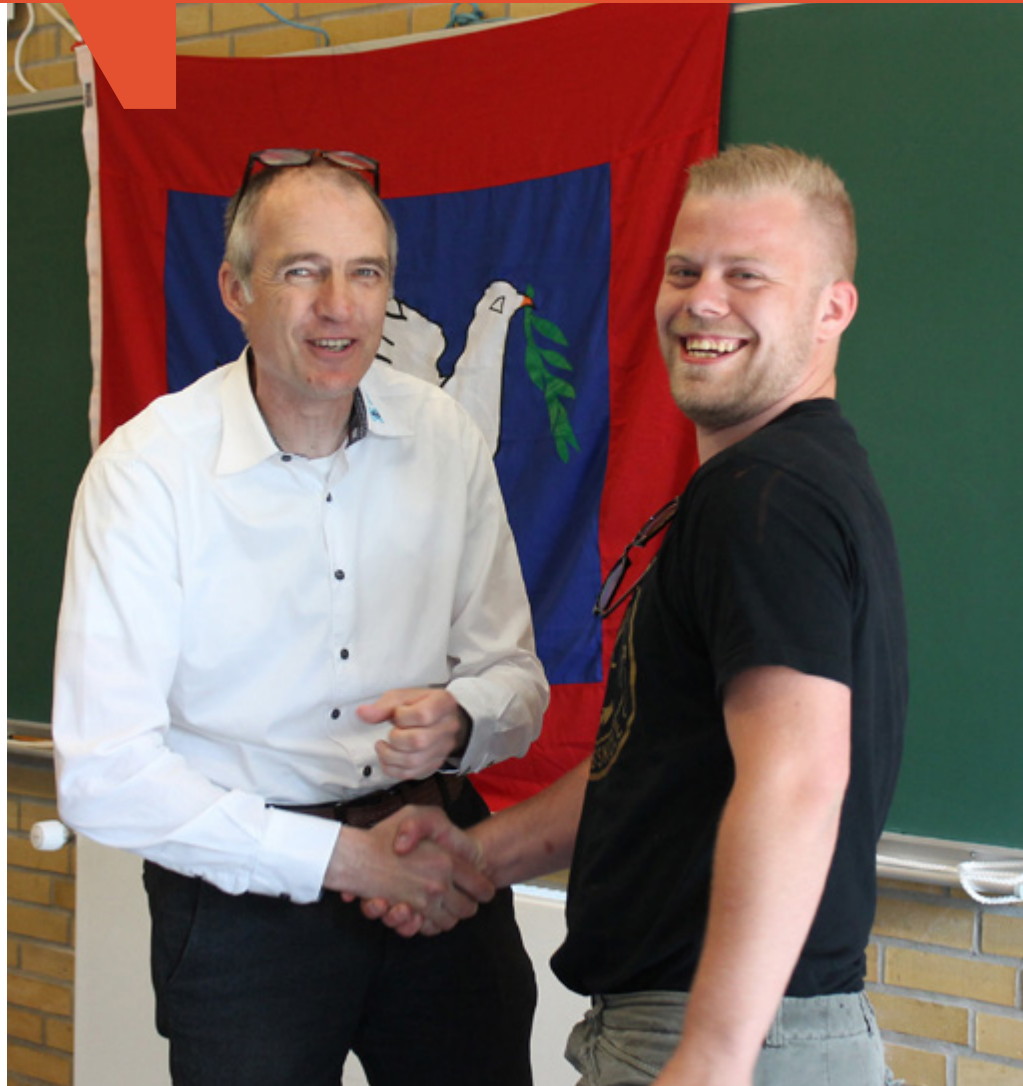
TEKST: MARTIN VAN DIJK

TRADITIONEN tro var Metal Maritime til stede på de forskellige maritime uddannelsesinstitutioner og overrække eksamenspræmier til de elever, underviserne havde valgt som 'bedste holdspiller'. Præmien gives til elever og studerende, som har skilt sig positivt ud ved at få hold/klasse til at spille sammen, på trods af, at det til tider er lig med tilsidesættelse af egne

Gabriel Dyngvold Marcher fik tildelt 'bedste holdspiller' på Martec for sin evne til at samle sine medstuderende.



Martin Ulrich afsluttede som befaren skibsassistent på Svendborg Søfartsskole, hvor han blev hædret med præmien som 'bedste holdspiller'.



mål. En af dem, som modtog hæderen og det medfølgende gavekort på 700 kroner var 27-årige Martin Ulrich, som fik papir på uddannelsen som befaren skibsassistent på Svendborg Søfartsskole. En præmie han satte høj pris på.

”*Det var en overraskelse og bestemt ikke noget, jeg havde regnet med, men det betød meget for mig,” siger Martin Ulrich.*

som blandt andet fik præmien som 'bedste holdspiller' for sin store hjælpsomhed.

”Jeg hjalp især de andre, når der var undervisning på værkstedet. Her har jeg lidt erfaring i forvejen, da jeg tidligere har taget grundforløbet som tømrer, og er vokset op med en far, der er elektriker,” siger Martin Ulrich, der altså har fået det håndværksmæssige ind med blodet, og det er disse egenskaber, han især har hjulpet sine medstuderende med.

SEJLE SOM BEFAREN SKIBSASSISTENT

For Martin Ulrich begyndte den maritime karriere tilbage i 2018, hvor han fik arbejde som opvasker hos Fjord Line. Livet til søs

viste sig lige at være ham, og siden 2021 har han arbejdet hos Esvagt, hvilket han regner med at gøre fremadrettet.

”Nu har jeg papir som befaren skibsassistent, og det er min plan at sejle som befaren skibsassistent, men jeg er kun 27 år, så måske jeg får lyst til at videreudanne mig senere, men jeg er sikker på, at jeg gerne vil sejle, for jeg er meget glad for livet til søs. Opdelingen med at man arbejder en længere periode, for så efterfølgende at have fri en længere periode, det passer mig rigtig godt,” siger han.

TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK

EFTERÅRETS MEDSEJLADSER

- Uge 35: Stena Line
- Uge 38 & 40: DFDS/Fjord Line
- Uge 43: DFDS
- Uge 45: DFDS, Göteborg Havn og Bornholmslinjen
- Uge 47: Esbjerg Lufthavn og Esbjerg Havn

Det fyldestgørende program kan ses på co-sea.dk, som løbende opdateres



Barno Jensen i samtale med et medlem på en tidligere medsejlads.

METAL MARITIME PÅ BESØG HOS REKORDMANGE MEDLEMMER

MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG VÆGTES HØJT HOS METAL MARITIME, SOM I LØBET AF FORÅRET OG SOMMEREN HAR VÆRET UDE PÅ SKIBENE OG MØDT REKORDMANGE MEDLEMMER.

SIDST i juni afmønstrede rejsesekretær Barno Jensen den sidste medsejlads i forårets/sommerens program. Det skete, da han den 30. juni anløb København med 'PEARL SEAWAYS' fra Oslo. Det markerede afslutningen på en sæson, hvor han har været på rekordmange medsejladser og skibsbesøg hos DFDS, Fjord Line, Stena Line, Esvagt og Bornholmslinjen. Han har desuden været til stede i Esbjerg Lufthavn for at møde ansatte i Offshore industrien.

OK23 RESULTATER

Med 34 medsejladser eller skibsbesøg plus tilstedeværelsen i Esbjerg Lufthavn har Me-

tal Maritimes rejsesekretær haft historisk travlt og haft kontakt med flere medlemmer og mulige kommende medlemmer, end tidligere.

”Noget af det, der har fyldt meget i samtalerne rundt omkring på skibene, er resultaterne af OK23. Både i forhold til de færdigforhandlede hovedoverenskomster og de forskellige særoverenskomster ude i de enkelte rederier.

ANDRE PÅ FARTEN

Ud over Barno Jensens mange medsejladser og skibsbesøg, så har en række af Metal Maritimes faglige konsulenter også været på skibsbesøg. Per Gravgaard og Caspar Mose har været på en række skibsbesøg hos Royal Arctic Line, både under deres

besøg hos rederiet i Grønland, og når en række af skibene har ligget for kaj i Aarhus. Derudover har Caspar Mose sammen med Kirsten Østergaard været på medsejlads på ruten Bøjden - Fynshavn, samt på Langelandslinjen og på Rødby - Puttgarden.

Så når det samlede antal skibsbesøg og medsejladser gøres op, så er der ingen tvivl om, at Metal Maritime aldrig har været ude og møde så mange medlemmer og mulige nye medlemmer i løbet af en sæson med skibsbesøg og medsejladser.

KOMMENDE MEDSEJLADSER

Efter sommerferien er rejsesekretær Barno Jensen gået i gang med at gentage det travle program med skibsbesøg og medsejladser. Der er som altid også planer om forskellige skolebesøg. Programmet for både skibsbesøg, medsejladser og skolebesøg kan som altid læses på vores hjemmeside co-sea.dk under Metal Maritime, og derefter "Metal Maritime fælles". Programmet opdateres løbende i takt med, at der kommer ændringer.

STYREGRUPPEN FOR MEDICINSK DIALOGFORUM

- Jan Vork, Radio Medical Danmark
- Anne Weltz Straarup, Søfartsstyrelsen
- Flemming Christensen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd
- Karsten Mølgaard, Fiskeriflåden
- Steffen Friis, Lægefaglig repræsentant, Rederi

AF MARTIN VAN DIJK



Anne Weltz Straarup underviser de nyuddannede navigatører i den medicinske uddannelse, og igen når uddannelsen skal opfriskes hvert femte år.

Medicinkister

ALLE KAN NU GIVE INPUT TIL INDHOLDET

SØFARENDE MED INTERESSE FOR DE LOVPLIGTIGE MEDICINKISTER HAR NU MULIGHED FOR AT BLIVE EN DEL AF MEDICINSK DIALOGFORUM, OG DERMED GIVE SIT BESYV MED PÅ DET FREMTIDIGE INDHOLD.

BANDAGE, sprøjter og medicin, det er blot nogle af de remedier, de forskellige medicinkister skal indeholde. Søfartsstyrelsen har nu åbnet op for, at hele det maritime erhverv har mulighed for at komme med input til, hvad det forskellige indhold specifikt skal være. Tidligere har det specifikke indhold været baseret på beslutninger truffet af Søfartsstyrelsen og Radio Medical ud fra nogle EU-direktiver og internationale konventioner. Disse er der stadig, men Søfartsstyrelsen har via medicinsk dialogforum åbnet op for, at alle nu kan komme med input.

”Søfartsstyrelsen har et ønske om at få inddraget brugernes forslag til, hvad der skal være i de forskellige kister. Vi vil gerne

høre om alle deres erfaringer og få deres input. Vi kan selvfølgelig ikke garantere, at vi kan opfylde ønskerne, men vi kan tage dem med i vores overvejelser,” siger Anne Weltz Straarup, der er afdelingssygeplejerske hos Center for Maritime Sundhedsvæsen, som hører under Søfartsstyrelsen.

ALLE KAN BIDRAGE

I første omgang er der inviteret repræsentanter fra forskellige organisationer, som repræsenterer søfarende, men håbet er, at mange flere kommer med, når de hører om muligheden. Som en del af medicinsk dialogforum indbydes man til to møder om året, til en orientering og gennemgang af styregruppens arbejde.

”Alle kan være en del af det medicinske dialogforum, det er bare at komme med sine input og erfaringer. Det kan man gøre ved at sende en mail til følgende adresse: medicinechest@dma.dk

ERFARING FRA COVID-19

Ideen til det nye medicinske dialogforum stammer blandt andet fra erfaringer med COVID-19. Da pandemien huserede, efterspurgte erhvervet en særlig COVID-19 medicinkiste, og det viste sig, at de almindelige kister kunne have gavn af noget af indholdet fra den særlige COVID-19 kiste. Her fik man for alvor en forståelse af, at brugernes erfaringer med indholdet i høj grad kan bruges til at sammensætte det mest optimale indhold, for der er mange ting at tage højde for i vurderingen af, hvad en medicinkiste skal indeholde.

”Det gælder først og fremmest om at sikre, at indholdet dækker de områder, der er foreskrevet i de relevante EU-direktiver og at det kan indkøbes worldwide. Men at beslutte præcis hvilken type af produkter er ikke altid det nemmeste, for der er mange forskellige interesser at tage højde for. Derfor er det en stor beslutning, hver gang der skal skiftes ud i kisterne, og det er blandt andet det, der diskuteres i det medicinske dialogforum,” siger Anne Weltz Straarup, der som afdelingssygeplejerske underviser de nyuddannede navigatører i den medicinske uddannelse, samt de erfarne, som skal have genopfrisket deres kursus hvert femte år.

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



SÆT KRYDS I KALENDEREN DEN 23. MAJ



PROGRAM

Torsdag 23. maj 2024 kl. 10.30 - 17.30

Metal Maritime inviterer igen medlemmerne på den traditionsrige udflugt. Udflugten indeholder en sejltur på Odense Å og efterfølgende frokost i Odense Zoo, samt selvfølgelig pakkeleg.

Senest Kl. 10.30: Ankomst Munkemose, Filsofgangen 30 B, hvor sejlturen begynder.

Kl. 11.00 -12.00: Sejltur på Odense Å med Odense Åfart.

Kl. 12.30 -15.30: Frokost i Odense Zoo, samt det store pakkespil.

Kl. 15.30 - 17.15: På egen hånd i Odense Zoo.

Kl. 17.30: Busafgang mod København og Aalborg.

Kørsel

Vi arrangerer bustransport, og der vil, afhængigt af antal tilmeldte i de enkelte byer, være mulighed for opsamling i følgende byer: Aalborg, Randers, Aarhus, Fredericia, København, Nyborg og Odense. En præcis opsamlingsplan offentliggøres tættere på dagen.

Tilmelding

Senest den 1. maj 2024 på telefon 3636 5585, eller på mail: maritime@danskmatal.dk. Ved tilmelding oplyses antal deltagere (ægtefælle/samlever er velkommen) samt om man kører selv eller vil med bus.

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



INDBYDELSE

Region Syd indbyder til en hyggelig dag i Svendborg.

Dagen byder på spisning og et arrangement, hvor alle kan være med. Arrangementet findes sted torsdag den 26. oktober med start klokken 14.00 i Metal Sydfyns lokaler i Svendborg. Transporten bliver betalt.

Tilmelding

Sker ved at ringe til Metal Sydfyn på tlf. nr. 62 21 10 99, senest 2. oktober.

Med venlig hilsen Henrik Purtoft



**REGION
SYDDANMARK**

AF MARTIN VAN DIJK

FØRSTE SEJLADS VAR MED KRIGSUDSTYR

MINNA VIBEKE LUNDS VEJ IND I DEN MARITIME BRANCHE VAR BESTEMT IKKE GIVET PÅ FORHÅND. HENDES PLAN VAR EN KARRIERE FYLDT MED BLOMSTER, MEN I STEDET BLEV DET HAVET OG LIVET TIL SØS SOM STEWARDESSE, DER BLEV HENDES LEVEVEJ.



MINNA Vibeke Lund' dåbsattest afslører, at hun i dag har rundet de 62 år, og dermed kan hun se tilbage på en karriere, som i skrivende stund byder på mere end 30 år til søs. Hun mønstrede nemlig ud første gang tilbage i 1991 i en alder af 29 år. Den relative sene alder for den første udmønstring skyldes, at hun egentlig er uddannet gartner og var glad for arbejdet, men kemikalierne hun arbejdede med gjorde, at hun var nødt til at skifte karrierespor, og da hun samtidig blev opsagt, var hun tvunget til at finde en ny vej. Det endte så med, at hun mønstrede ud som stewardesse en måned før sin 30-års fødselsdag.

1991



Søfartsbogen havde hun sikret sig i sommeren 1990, men der gik lidt mere end et halvt år, før hun første gang stævnedes ud som stewardesse, uden at have hverken erfaring eller den store viden om, hvad det vil sige at arbejde til søs. Det var tilmed ikke en helt normal mønstring, da det var en mønstring i krigens skygge. Hun mønstrede i Marchwood i England på 'MERCANDIAN SENATOR', som sejlede med krigsmateriale for den britiske flåde.

"Det var under Kuwait krigen, så vi skulle transportere materiale til den Persiske Bugt for den britiske hær, og man skulle være ældre end 25 år for at komme med, så det passede per-

fekt for mig," siger Minna Vibeke Lund, der ud over lidt søsyge havde en rigtig god oplevelse med sin første udmønstring.

I og med der var krigsmateriale om bord, så var en stor del af besætningen også fra flåden. Minnas opgave var at gøre rent på officerskammer og servere i officersmessen. Udmønstringen var på seks måneder, og hun holdt det hemmeligt for sin omgangskreds, hvor hun skulle hen, da der var en risiko forbundet med transporten af krigsmateriale.

MAFIA I MARSEILLE

Efter to måneder hjemme var Minna Vibeke Lund igen klar til at mønstre ud med samme skib. Denne gang under lidt fredeligere omstændigheder, da kursen var Middelhavet og blandt andet Marseille for at levere stykgods. Det skulle dog alligevel vise sig at være en lidt anderledes oplevelse.

"På daværende tidspunkt havde den kriminelle underverden enorm magt på havnen i Marseille, så alt gods blev først tjekket af en gruppe, uden at besætningen blandede sig. Sådan var det på daværende tidspunkt," husker hun.

Det var stadig ikke en oplevelse, der skræmte hende, og i de følgende tre og et halvt år sejlede hun for Mercandian i Caribien og langs den amerikanske kyst.

OPSIGELSE

Du hun tilbage i efteråret 1995 er tilbage i Danmark efter endnu en udmønstring bliver hun ringet op og spurgt om hun er klar til endnu en udmønstring. Blot fem dage senere ringede telefonen dog igen med en kedelig meddelelse om, at Mercandia havde valgt at frasælge hele flåden på otte skibe, og hun dermed var opsagt.

"Det var lidt et hårdt slag, og jeg skulle lige sunde mig, men så var jeg klar til at søge hos andre rederier. Det eneste jeg vidste var, at jeg ikke skulle sejle på passagerskibe, da det slet ikke passer til mit temperament," siger Minna Vibeke Lund.

KARRIEREDEFINERENDE

Det blev hos Royal Arctic Line hun fik hyre, og det skulle vise sig at være karrieredefinerende. Fra hun mønstrede første gang på 'MS NUKA ARCTICA' den 27. december 1995 og frem til i dag, er det kun Royal Arctic Line, der fylder i Søfartsbøgerne. Selvfølge-

lig på forskellige skibe og med forskellige typer af sejlads, og selv om hun kun har sejlet hos Royal Arctic Line har al sejlads faktisk ikke kun været arktisk orienteret.

"Tilbage i 1998 var to af RAL' skibe i charter i Middelhavet, og jeg var med om bord på det, der sejlede fra Norditalien til Malta. Det blev forlænget med yderligere tre måneder rundt om Sicilien, så det blev til seks måneder i alt. Det var virkelig en god oplevelse med godt vejr og tid til at nyde livet, da vi var færdige med arbejdet ved frokosttid" siger Minna Vibeke Lund.

2002





Minna Vibeke Lund er uddannet gartner, men har arbejdet som stewardesse langt størstedelen af sin aktive karriere. Hun har sejlet hos Royal Arctic Line siden 1995, og det får man også en klar indikation af, hvis man ser billederne på hendes telefon. Den er fyldt med naturbilleder og film fra den grønlandske natur, og netop de unikke naturoplevelser er for hende et kæmpe plus ved arbejdet som stewardesse.

MINNA VIBEKE LUND

FØDT 1961

1977

I lære som gartner

1979 – 1990

Arbejdede som gartner

1991 – 1995

Stewardesse, Mercandia

1995 – 2004

Stewardesse, RAL på 'NAJA' og 'NUKA ARCTICA' - Atlantifart

2004 – 2011

Stewardesse, RAL på 'MARY ARCTICA' – bl.a. den grønlandske vestkyst

2011 – 2017

Stewardesse, RAL 'ARINA ARCTICA' – bl.a. på den grønlandske østkyst

2017 - 2020

Stewardesse, 'MALIK ARCTICA'

2020 - 2022

Stewardesse, 'MARY ARCTICA'

2022- Nuværende

Stewardesse, 'NANOQ ARCTICA'

KOLDERE HIMMELSTRØG

Det meste af hendes maritime karriere har dog foregået under noget koldere himmelstrøg. Atlantifarten fra Danmark til Grønland var den faste arbejdsplads i perioden fra 1996 til 2004 på forskellige RAL skibe, altid som stewardesse. Selvom hun fik en hård ilddeb på jomfrurejsen med RAL, så var det ikke noget, der skræmte.

"Den første mønstring var fra Aalborg til Nuuk og retur i slutningen af december. På turen til Grønland var vejret fint, men på vej tilbage ramte en orkan i Nordsøen, hvor man forsøgte at søge i læ af den skotske og norske kyst. Det gik rigtig godt det meste af tiden, men den ene eftermiddag var det godt nok voldsomt, og jeg var ikke helt sikker på, at det var det rigtige. Men jeg var skibsansat og havde tre ture – og ja så var jeg ligesom i gang," siger Minna Vibeke Lund, som efterfølgende blev fastansat i rederiet.

LYST TIL NOGET ANDET

Efter de mange år på Atlantifarten, hvor Minna Vibeke Lund kun havde oplevet Nuuk, Sisimiut og Aasiaat, ville hun gerne opleve noget andet af Grønland. Derfor gjorde hun rederiet opmærksom på, at hvis der manglede en stewardesse på et af de andre ski-

be, ville hun meget gerne flyttes. Det kunne dog ikke lige lade sig gøre.

"Jeg var kommet dertil, at så måtte jeg finde på noget andet at lave, men så fik jeg mønstring på 'MS MARY', som sejlede hele vejen op ad den grønlandske Vestkyst, og her var jeg i lidt over fem år, og det var lige, hvad jeg havde brug for," siger Minna Vibeke Lund

2009



Herefter blev hun flyttet over på 'MS ARINA' som sejlede i Thule-området og op ad Østkysten til Siriuspatruljen, hvilket var en helt ny del af Grønland, som hun aldrig tidligere havde set eller sejlet i.

"Det var guld værd og en helt fantastisk oplevelse. Det er ikke alle, der får mulighed for at opleve den del af Grønland, og nu har jeg i løbet af min karriere hos RAL sejlet i det meste af Grønland, og den helt unikke naturoplevelse er for mig et kæmpe plus ved mit arbejde. Det er fuldstændig fantastisk, og noget jeg ikke ville være foruden," siger Minna Vibeke Lund.

SET VERDEN

Udover de store oplevelser i den grønlandske natur, har Minna Vibeke Lund også sejlet i andre dele af verden med RAL skibe, når de har været chartret ud i vinterperioden, hvor der ikke er så meget godstransport til Grønland. Det har blandt andet bragt hende til Sydpolen og Cape Town, samt på rundfart i Middelhavet.

"Det er alt sammen oplevelser, jeg ikke havde fået, hvis jeg havde arbejdet som gartner, og når jeg ser tilbage på min arbejdskarriere, er jeg glad for, at langt størstedelen har været som stewardesse, da det har givet mig nogle helt unikke oplevelser," siger Minna Vibeke Lund.

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

6. OKTOBER ÅBNER M/S MUSEET FOR SØFART Udstillingen 'SKIBE PÅ STRIBE' MED FLERE HUNDREDE SKIBSMODELLER. MUSEUMSINSPEKTØR THORBJØRN THAARUP FORTÆLLER I DETTE FAGBLAD HISTORIEN OM EN HELT SÆRLIG TYPE AF SKIBSMODELLER



SKIBE PÅ FLASKE

Gotfred Larsen i de smukke, d... flasker.

Foto: Henrik Fr... Christensen

Kaptajn H.K. C... model af skoles... 'KØBENHAVN... selv været kapt... og han ledede... eftersøgning, d... forsvundet med...

Foto: Henrik Fr... Christensen

SKIBSMODELLER. Små skonnerter, fregatter og slagskibe fylder hobbyrum og værkstedskældre, nænsomt udstyret af pertentlige hænder. En del af dem sejler i flasker på små verdenshave. Forbi bittesmå fyrtårne.

På M/S Museet for Søfart arbejder vi for tiden med en ny udstilling, Skibe på Stribe, hvor vi præsenterer en lang række skibsm modeller, der ikke har været udstillet i mange år - hvis nogensinde. Et af målene med udstillingen er at fortælle, hvorfor mennesker gennem årtusinder har bygget skibsm modeller, og hvorfor vi stadig gør det. De er børns og voksnes legetøj, skibsingeniørens og skibstømmerens arbejdsredskaber, pral, tidsfordriv og mindeprojekter.

SØMANDSHUSFLIDENS GLANSNUMMER

De fleste skibsm modeller sejler ingen steder, men står alene uden noget om sig. Sådan er traditionen. Et skib er et skib, og så må man tænke sig til omgivelserne. Men sådan er det ikke med flaskeskibe. De sejler forbi små fyrtårne og mikroskopiske måger på deres rejse over de malede bølger. Flaskeskibe er et lille stykke magi. For hvordan i alverden er de kommet ind? Og hvordan kan barkedede sømandsnæver lave noget så fint?

Skibene er små, men alligevel er de for store til at komme ind i flasken. Sådan ser det i hvert fald ud. Hvis man rakte ind efter dem, og forsøgte at tage dem ud, ville man smadre dem i flaskens hals. Men alligevel er de kommet ind. Vi ved godt, at der bare

er tale om håndlag, men alligevel føles det magisk. Flaskeskibene er sømandshusflidens glansnummer, og vi er nysgerrige på at finde ud af, hvordan, modelbyggerne laver dem. Men samtidig ligger fascinationskraften også i mystikken, så vil vi virkelig lære tricket at kende? Mange af os vil nok bare helst hjælpe med at tømme flasken.

FRA KUNSTHÅNDVÆRK TIL MASSEFÆNOMEN

Det ældste flaskeskib, vi kender til, blev bygget af venetianeren Giovanni Biondo i 1784. Vi kender året præcist, fordi han daterede sine modeller tydeligt. Til gengæld kender vi ikke så meget til manden selv. På et af de tre flaskeskibe, som vi kender fra hans hånd, beskriver han sig selv som kaptajn, men det kan have været med et glimt i øjet, for han optræder ikke i datidens lister over søofficerer. Hans flaskeskib er en del anderledes end de gængse modeller, som vi kender i stort antal fra skippermuseer og souvenirbutikker. Det er et stort linjeskib, der er monteret på en bund, der går på tværs af flasken, der er monteret med halsen nedad. Selve flasken er rund, nærmest som en ballon uden bund til at stå på. Den lugter af at være fremstillet til formålet, og det er næppe en flaske, som en almindelig sømand ville have haft om bord på et skib. Verdens ældste flaskeskib er altså ikke lavet af en opfindsom søulk, der kedede sig, efter at flasken var tømt, fattig på brændevin og rig på tid, men derimod af en dygtig kunsthåndværker, der ikke nødvendigvis havde sejlet selv.

Mens det nok var de færreste ældre skibsm modeller, der blev lavet til søs, hvor man ikke havde så mange flasker tilovers, så blev der til gengæld, på landjorden, produceret et enormt antal op gennem det 20. århundrede, interessen for den nære fortids søfart voksede. Ofte blev den set med romantiske briller, der stadig præger vores syn på sejlskibenes tid i form af sørøvere med træben, sømandssange og idéen om "skibe af træ og mænd af jern".

Flaskeskibene er fantasifulde i deres detaljer, og de repræsenterer en forestilling om livet til søs, som det ikke længere er, men som det, måske, var engang. Samtidig er de forbløffende ens, når man ser mange af dem på en gang. Men de har også et personligt præg, og man fornemmer næsten tungen mellem læberne på sømanden, mens han koncentreret satte bittesmå dele ind i flasken med sin pincet. Samtidig blev flaskeskibene til en slags massehobby, der blev udbredt af populærtekniske magasiner med tusinder af læsere. I vores hoveder er alle flaskeskibene bygget af gamle sømænd, men i virkeligheden kan de lige så godt være lavet af drenge, der aldrig har sat deres fod på et skibsdæk. Og det er der ikke noget galt i.

GOTFRED LARSENS SKIBE

På M/S Museet for Søfart har vi en lille samling af flaskeskibe, bygget af ingeniøren Gotfred Larsen. Han var en kendt skikkelser i 1940'erne og 1950'erne. I hvert fald i

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

s flaskeskibe
dråbeformede

reek Kvist

ristensens
skibet

. Han havde
ajn på skibet,
den forgæves
a skibet var
l alle om bord.
reek Kvist



Humblebæk, hvor han boede. Han havde en lille spidsgattet lystbåd liggende i Sletten havn, men det var også alt han sejlede. Til gengæld byggede han mange flaskeskibe, og de er nogle af de smukkeste, vi har.

I den ene dråbeformede flaske sejler galeonen HAVFRUEN. Der er pivende medvind, og skibet lænser for fulde sejl. I den

anden flaske har Larsen bygget en kinesisk junke. Hvis man ser godt efter, kan man se, at det er et sørøverskib. Jolly Roger vajer fra mesanmasten.

Gotfred Larsen var i det hele taget meget fingernem. Han byggede også verdens allermindste elektromotor. Den var så lille,

at den kunne være inde i hullet på en gammel mældags tiøre.

Følg med næste gang, hvor vi kommer tæt på en af dansk søfarts helt store stjerner.

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: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Dansk Serviceforbund, 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. december - 29. februar.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 25. oktober. Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

VI MINDES



Karl-Otto Andersen

Født 1. oktober 1952 - er afgang ved døden 25. maj 2023

Henry Elgaard Olsen

Født 29. april 1938 - er afgang ved døden 20. juni 2023

Bo Lundgaard Pedersen

Født 2. januar 1967 - er afgang ved døden 4. juli 2023

Jens Christian Raassi Andersen

Født 22. april 1946 - er afgang ved døden 22. juli 2023



'NORTHERN GRACE' UNDER
DETTE ÅRS FYN RUNDT. FOTO:
SØREN STIDSHOLT NIELSEN

HISTORISK TREMASTET SKONNERT HAR FÅET NY EJER

EN AF DANMARKS SMUKKESTE TREMASTEDE SKONNERTER HAR FÅET NY EJER, SOM BLANDT ANDET VIL BRUGE SKIBET TIL AT SIKRE UDDANNELSE OG DET GODE GAMLE SØMANDSKAB. EJEREN HAR SELV RIGTIG GODE MINDER FRA DEN HISTORISKE SKONNERT, DER SENEST SEJLEDE UNDER NAVNET 'ZAR', MEN SOM HAN NU HAR DØBT 'NORTHERN GRACE'.

AF MARTIN VAN DIJK

MED mere end 70 år på havene er den tremastede skonnert, der senest sejlede under navnet 'ZAR', efterhånden en ældre dame. Skonnerten har seneste været ejet af Helsingør Kommune, der ville bruge skonnerten som skoleskibe, men projektet kuldsejlede. Nu har skibsreder Thomas Roed, der ejer offshore-rederiet Northern Survey, købt den historiske skonnert og døbt den 'NORTHERN GRACE', og han har faktisk selv i sine unge dage været matros og styrmand på den tremastede skonnert. Dengang hed den 'MADONNA' og det var en tid, der havde stor betydning for hans videre maritime karriere.

"Meget af det, jeg har lært om sømandskab, det har jeg lært her om bord. Det vil jeg gerne give videre til blandt andet unge og andre, som ikke har så meget, dem vil vi gerne give nogle rigtig gode oplevelser, og måske kan det vække interessen for en maritim karriere hos nogle," siger Thomas Roed.

OPLEVELSER OG UDDANNELSE

Den 40 meter lange, smukke historiske tremastede skonnert er godkendt til sejlad med 46 passagerer og synes årligt af Søfartsstyrelsen. Den nye ejer har da også planer om, at skonnerten skal bruges til sejlad med underleverandører, til særlige events, som charter og ikke mindst som uddannelsesskib for de ansatte i hans egen virksomhed.

"Vi vil være med til at bakke op om det gode sømandskab, man lærer om bord. Disciplinen og samarbejdet samt hele det praktiske sømandskab, som er guld værd," siger Thomas Roed.

'NORTHERN GRACE' var efter overtagelsen på værft i Svendborg frem til starten af juli måned, hvorefter de sidste småting og detaljer blev klargjort, så 'NORTHERN GRACE' var klar til deltagelse i Fyn Rundt i slutningen af juli måned.

