



Offshore vind tema:

**MULIGHEDER
OG FREMTIDS-
PERSPEKTIVER**

SIDE 4-11



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**BORTVISNING
ÆNDRET TIL VAR-
SLET OPSIGELSE**

SIDE 14

**CHIKANE OG
MOBNING FYLDER
I HANDELSFLÅDEN**

SIDE 24-25

**SØMAND I BLO-
DET MEN UDEN
SØFARTSBOG**

SIDE 28-29

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

INDSATS VIRKER OG VI FORTSÆTTER

EFTER en del forsinkelser landede undersøgelsen om krænkelser og chikane i den danske handelsflåde i oktober.

Af de knap 19.000 søfarende i den danskflagede handelsflåde har 3.470 svaret på spørgeskemaet. Antallet af besvarelser er ikke imponerende, hvorfor en del af konklusionerne i rapporten er baseret på 32 informant interviews.

Det er rigtig godt, at af ca. 1.300 kvindelige søfarende har ca. 1/3 svaret på spørgeskemaet.

Ingen kan bestride, at rapporten tydeligt viser, at der er problemer i handelsflåden med chikane og mobning, når 17 pct. har været udsat for mobning og 11 pct. for chikane. Rapporten viser også - ret skræmmende, at 8 pct. af søfarende har været udsat for trusler om vold.

MANGE OVERSKRIFTER

Straks efter rapportens offentliggørelse skabte den en masse overskrifter og diverse såkaldte eksperter udtalte sig i pressen. Hovedlinjen i alle disse overskrifter var, "hvor står det forfærdeligt til i handelsflåden" og "nu skal erhvervet begynde at gøre noget."

Som aktiv organisation i erhvervet med central placering i "maskinrummet" er vi i CO-Søfart forbløffet over omgivelsernes udsagn om, at "NU skal der gøres noget."

Fakta er, at erhvervet har haft emnet som primært fokuspunkt siden 2018.

I 2019 startede Søfartens Arbejdsmiljøråd kampagnen "Be a Buddy-Not a Bully", som blev udsendt til 95 rederier.

Samme år iværksatte Søfartens Arbejdsmiljøråd en "hjælpelinje for søfarende", hvor søfarende, der er udsat for krænkende adfærd kan ringe til for hjælp.

FÆLLES INDSATS HAR EFFEKT

Derudover har rederierne, rederiforeningen og de faglige organisationer haft et løbende samarbejde og dialog om krænkende adfærd i rederierne.

Mange af de danske rederier har i de seneste år brugt mange ressourcer på tiltag for at sikre, at der i deres skibe er et godt og krænkelserfrit arbejdsmiljø. Der er indført whistleblower ordninger, kontakt til alle søfarende, der afmønstrer skibene for at høre deres oplevelser på seneste udmønstning, interne spørgeskemaundersøgelser af rederiets søfarende om arbejdsmiljøet osv.

Den fælles indsats har haft effekt. Det viser datasamlingen til rapporten tydeligt. 52,5 pct. af de søfarende i undersøgelsen mener, at der er sket forbedringer i forhold til mobning og chikane inden for de sidste 12 måneder (vinteren 2021 - vinteren 2022), mens 24 pct. mener, at der er sket mindre forbedringer.

POSITIVE RESULTATER

Det er værd at bemærke, at hele 47,3 pct. af de søfarende ikke mener, at der er behov for mere information om mobning og chikane. Der er flere positive resultater i undersøgelsen, som totalt mangler i den offentlige dækning.

F.eks. får skibsførerne generelt et markant klap på skulderen. 87,7 pct mener, at skibsføreren gør en indsats for at skabe et godt arbejdsmiljø ombord. Søfarende, der føler sig efterladt uden nogen hjælp eller støtte af deres nærmeste foresatte ombord udgør kun 3,9 pct.

STADIG BEHOV FOR INDSATS

Der kan imidlertid ikke herske tvivl om, at der fortsat er behov for en stor indsats fra alle i erhvervet, rederier, foreninger og søfarende for at sikre, at alle søfarende i danske skibe kan arbejde trygt i et chikane-, mobbe- og voldsfrit miljø.

Lige nu arbejder der to arbejdsgrupper i Søfartsstyrelsen med forslag til nye tiltag for at sikre dette. Men der er ikke nogen quick fix, som gør, at man fra den ene dag til den anden kan ændre 19.000 individers opførsel. Det er et langt sejt træk med meget nudging, oplysning, uddannelse og tillæring af de søfarende.

Rapporten har sine mangler, f.eks. mangler der en undersøgelse af hvordan de 60, der oplyser, at de ikke betragter sig som et bestemt køn, oplever deres arbejdsmiljø i danske skibe.

Fra CO-Søfart vil vi fortsat samarbejde med det øvrige erhverv om at forbedre arbejdsmiljøet og have dette som et primært fokuspunkt.

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 16. februar eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 15. marts og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Offshore fartøj i Esbjerg Havn
Foto: Esbjerg Havn



Offshore vind:

EN BRANCHE FOR MANGE REDERIER

Side

6

SØMAND UDEN SØFARTSBOG

Side

28



KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

| | |
|---|-----------|
| LEDER | 2 |
| OFFSHORE VIND | |
| EN DANSK SUCCESHISTORIE | 4 |
| OFFSHORE VIND | |
| MANGE REDERIER INVOLVERET | 6 |
| OFFSHORE VIND | |
| SÅDAN SER FORSYNINGSKÆDEN UD ... | 7 |
| OFFSHORE VIND | |
| ESBJERG HAVN ER ET KNUDEPUNKT | 8 |
| OFFSHORE VIND | |
| RØNNE HAVN ER FREMTIDSSIKRET | 10 |
| SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING | 12 |
| NYT OM TILLIDSVALGTE | 12 |
| BORTVISNING | |
| ÆNDRET TIL OPSIGELSE MED VARSEL ... | 14 |
| JOBSKIFTE: KONTAKT METAL MARITIME | 15 |
| OK23: STATUS KATTEGATRUTEN | 16 |
| OK23: NYT OM OVERENSKOMSTER ... | 17 |
| OK23: EFTERREGULERING AF HYRE ... | 18 |
| OK23: BESØG AF ROYAL ARCTIC LINE ... | 20 |
| SUNDHEDSBEVIS INDDRAGET | 21 |
| RAPPORT: PROBLEMATISK KULTUR | 24 |
| VIS MIG DIN SØFARTSBOG | 28 |
| SKIBET DER FORSVANDT | 30 |
| NYT OM NAVNE | 31 |
| FÆRGE I NY FORKLÆDNING | 32 |



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

Danmark har altid været et foregangsland i forhold til vindenergi, og herunder også offshore vind. Foto: Colourbox



EN DANSK SUCCESHISTORIE MED MANGE JOBMULIGHEDER

DANMARK HAR IGENNEM 50 ÅR VÆRET ET FOREGANGSLAND I FORHOLD TIL VINDENERGI. I DAG ER DET ISÆR OFFSHORE VIND, DER PRIORITERES. POTENTIALET ER ENORMT OG JOBMULIGHEDERNE FOR SØFARENDE MANGE. VI SÆTTER PÅ DE KOMMENDE SIDER FOKUS PÅ OFFSHORE VINDINDUSTRIEN.

Hvis vi tager de store historiske briller på og tager et tilbageblik på udviklingen af vindenergi i Danmark, så skal vi faktisk 50 år tilbage i tiden, for at finde den milepæl som indirekte kick-startede den vindindustri, som i dag udgør mere end 40 procent af den samlede danske elproduktion.

Den globale oliekrise, der ramte i 1973, førte nemlig til en målsætning om at blive uafhængig af olieimport. Målsætningen førte tre år senere til, at der blev afsat midler til forskning og yderligere to år senere til afprøvningsfaciliteter. I 1984 indføres der økonomisk støtte til opførsel af vindmøller og efterfølgende til elproduktion, hvilket især kom private, der ønskede at opstille en vindmølle, til gode. I 1987 opnås der i

Brundtlands rapporten international politisk opbakning til vind.

FØRSTE HAVVINDMØLLEPARK

Hele vindindustrien er på daværende tidspunkt præget af en teknologisk konsolidering, og den økonomiske krise, der prægede på daværende tidspunkt, bremser udviklingen en smule. Danmark havde dog succes med satset på vindenergi, og allerede i 1991 etableres den første havvindmøllepark, som var Vindeby Havmøllepark ud fra Lollands kyst.

I sammenligning med de store havvindmølleparker, der etableres nu, var Vindeby Havmøllepark med sine 11 møller, som leverede strøm til 2200 husstande, en lille

15 HAVVINDMØLLEPARKER I DRIFT

- Tunø Knob (1995) 10 møller, 5 MW
- Middelgrunden (2000) 20 møller, 40 MW
- Horns Rev I (2002) 80 møller, 160 MW
- Rønland (2003) 8 møller, 17,2 MW
- Nysted (2003) 72 møller, 165,6 MW
- Samsø (2003) 10 møller, 23 MW
- Frederikshavn (2003) 3 møller, 7,6 MW
- Horns Rev II (2009) 91 møller, 209,3 MW
- Avedøre Holme (2009/10) 3 møller, 10,8 MW
- Sprogø (2009) 7 møller, 21 MW
- Rødsand II (2010) 90 møller, 207 MW
- Anholt (2013) 111 møller, 399,6 MW
- Nissum Bredning forsøgsmøller (2018) 4 møller, 28 MW
- Horns Rev 3 (2019) 49 møller, 400 MW
- Kriegers Flak (2021) 72 møller, 604 MW

KOMMENDE HAVVINDMØLLEPARKER (MINIMUM 9 GW)

Udbudsbetingelserne for de 9 GW planlægges offentliggjort omkring årsskiftet. Alle parker skal stå klar i 2030. For Hesselø er det i 2029. De 9 GW er minimums kapacitet, da der for alle sites er mulighed for overplantning, hvis den kommende koncessionsejer ønsker det.

- Hesselø Havvindmøllepark (1 GW)
- Energjø Bornholm (3 GW)
- Kriegers Flak 2 (1 GW)
- Kattegat Havvindmøllepark (1 GW)
- Nordsøen I (3 GW).

Kilde: Energistyrelsen

parentes, men den havde som den første havvindmøllepark i verden enorm betydning for udviklingen af industrien.

15 AKTIVE HAVVINDMØLLEPARKER

Verdens første havvindmøllepark er ikke længere aktiv, da Ørsted valgte at pille parken ned tilbage i 2017 efter 26 års tro tjeneste.

Havvindmølleparken var altså den spæde begyndelse på en global industri, som i de sidste mange år er ekspanderet voldsomt. De enkelte møller bliver større, og det samme gør havvindmølleparkerne.

Danmark har i dag 15 aktive havvindmølleparker, hvoraf den største er Kriegers Flak, der begyndte produktionen i 2021. Den består af 72 møller, som producerer 604 MW, hvilket betyder, at den kan servicere 600.000 husstande med miljøvenlig strøm - en enorm forskel i forhold til de 2200 husstande, der kunne få strøm fra verdens første havvindmøllepark.

Proportionerne er i dag enorme, og den udvikling fortsætter bare med de anlægsprojekter, der allerede er i støbeskeen.

TRE GANGE NUVÆRENDE KAPACITET

Den samlede kapacitet af de 15 danske havvindmølleparker er i dag 2298 MW. De fremtidige planer for udvidelsen af kapaciteten fra havvindmølleparker frem mod 2030 er yderligere 9 GW (9000 MW), som er i udbud.

” *De kommende 9 GW er fordelt over fem forskellige udbud. Der er altså planer om, frem mod 2030, at etablere havvindmølleparker med en kapacitet, der er mere end tre gange den, de nuværende 15 havvindmølleparker har.*

AMBITIØS MÅLSÆTNING

De ambitiøse planer for udvidelse af havvind stopper dog ikke ved de 9 GW. For Danmark har sammen med Holland,

Belgien og Tyskland underskrevet Esbjerg deklARATIONEN, som blandt andet lover 35 GW havvind i Nordsøen frem mod 2050. Alle disse møller skal opstilles, serviceres og vedligeholdes, og der skal transporteres personale frem og tilbage.

Det samme gør sig gældende for de nuværende havvindmølleparker, og det er alt sammen opgaver, der kræver søfarende, så jobmulighederne i offshore vindindustrien er mange. Blandt de rederier, der har travlt, og må forventes at få ekstra travlt i takt med at de mange havvindmøller skal opstilles og vedligeholdes, er Cadeler, DEME Offshore, Esvagt, Northern Offshore Services, Offshore Wind Service, MHO og Ziton.

SYV REDERIER

Du kan læse mere om de syv rederier på de næste sider i vores tema om offshore vind, hvor vi blandt andet også ser nærmere på to af de havne, som spiller en helt central rolle i udbredelsen af havvindmøller.

AF MARTIN VAN DIJK



Northern Offshore Services har en flåde af CTV'er, som transporterer personale til og fra havvindmøllerne.

Foto: Northern Offshore Services

NORTHERN OFFSHORE SERVICES SER LYST PÅ FREMTIDEN

ANTALLET AF FARTØJER I FLÅDEN ER VOKSET MARKANT SIDEN 2008, OG HOS NORTHERN OFFSHORE SERVICES TROR MAN PÅ, AT UDVIKLINGEN FORTSÆTTER I TAKT MED, AT DEN AMBITIØSE PLAN OM UDVIDELSE AF OFFSHORE VINDENERGI SKAL INDFRIES.

MED en flåde på 42 fartøjer er Northern Offshore Services et af de store rederier, der har specialiseret sig inden for offshore vind industrien.

Northern Offshore Services har designet størstedelen af deres flåde selv, siden den første CTV'er (Crew Transfer Vessel) blev søsat tilbage i 2008.

Det er planen, at alle Northern Offshore Services fremtidige fartøjer skal være optimeret til at kunne blive 100 procent elektriske.

"Inden for shipping taler vi om at være fossilfri i 2050, men i vores branche går omstillingen meget hurtigere, og vores kunder ønsker at blive fossilfri længe før det. Vores fartøjer skal være rollemodeller, da vi vil være en seriøs topspiller, der leder den grønne omstilling," siger David Kristensson, administrerende direktør for Northern Offshore Group.

Som en del af flåden er også seks multifunktionelle fartøjer, der kan bruges til alt fra ambulance fartøj og isbrydning i havne og ved havvindmøller, til transport

af brændstof, kraner og diverse gods til havvindmølleparkerne.

STOR EFTERSPØRGSEL

Flåden er vokset og vokset i løbet af de sidste 15 år i takt med, at efterspørgslen på transport af personale til og fra havvindmøller er vokset. Hos Northern Offshore Services er det forventningen, at efterspørgslen vil forsætte med at stige, når de enorme planer om mere offshore vindenergi skal realiseres.

"Vi ser en stor efterspørgsel på markedet for grøn energi, og Danmark er førende, hvad angår havvindkraft og den grønne omstilling. Samtidig er der hård konkurrence, ikke kun i vores segment, men også blandt vores kunder. For at imødekomme fremtidige generationers energibehov bliver vi nødt til at samarbejde på tværs af grænser, og mange positive tiltag er allerede i gang," siger David Kristensson.

AF MARTIN VAN DIJK

EKSEMPEL PÅ ANDRE REDERIER INDEN FOR OFFSHORE VIND

OFFSHORE WIND SERVICE

Holder til i Thyborøn og har en flåde på 10 Fob Swath (Small Waterline Area Twin Hull) fartøjer. Fartøjerne fungerer som CTV'er, der transporterer mandskab til og fra havvindmøllerne.

ESVAGT

Holder til i Esbjerg og har siden 2002 været beskæftiget med offshore vind. Med en flåde på ni SOV'er (Safe Operations Vessels) transporterer Esvagt mandskab til og fra havvindmøllerne, og SOV'erne er blandt udstyret med kran og lagerplads.

DEME OFFSHORE

Internationalt rederi med dansk kontor i Fredericia. Transporterer og installerer havvindmøller, og har fartøjer og mandskab til at udføre alt fra forberedelse af havbunden til installation af havvindmøllen.

ZITON

Holder til i Horsens og har fire jack-up fartøjer, som servicerer offshore vind branchen med alt fra transport og installation af vindmøllerne til nedtagelse, når møllerne er blevet for gamle eller er gået i stykker.

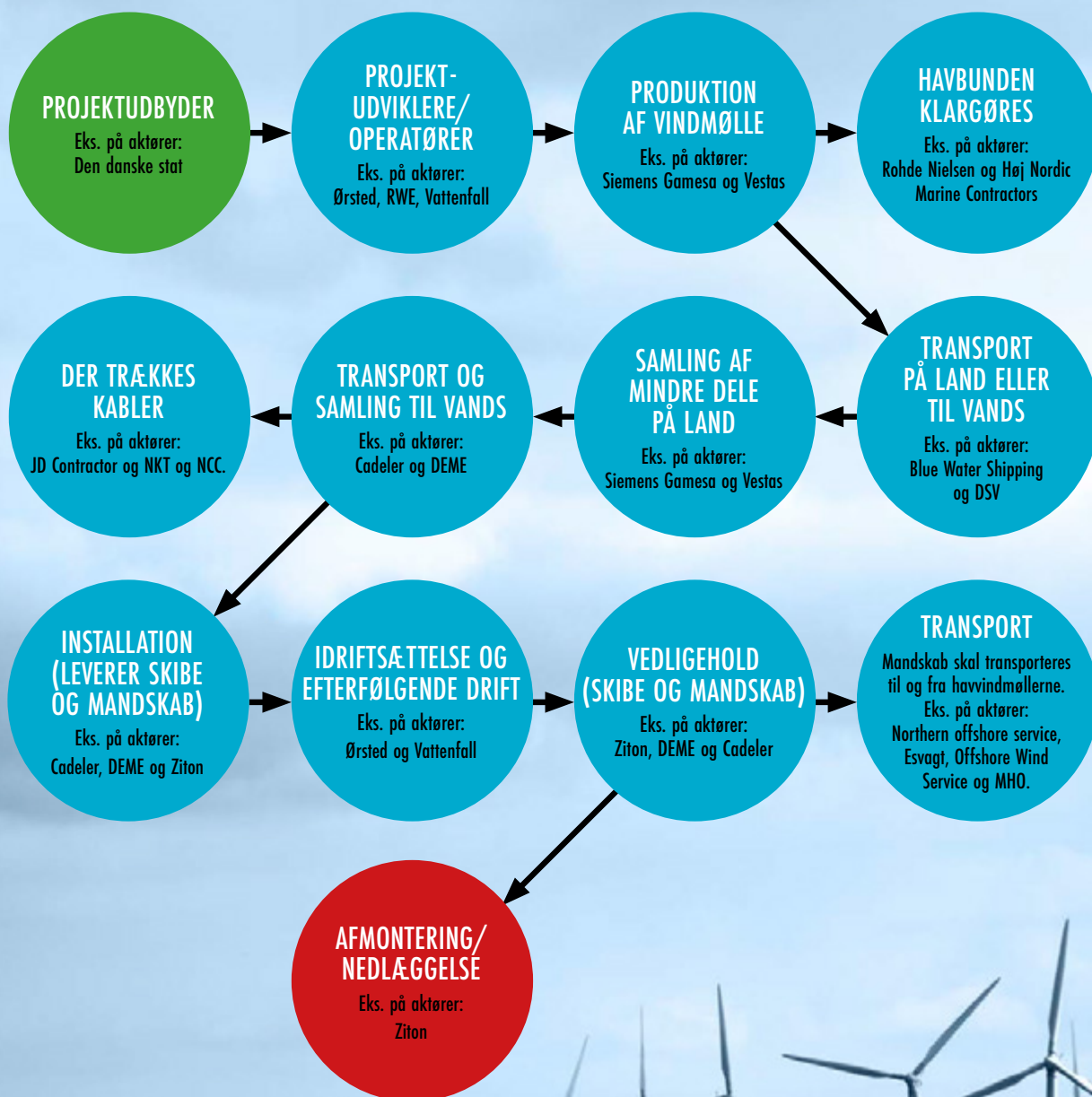
CADELER

Hovedkontor i København og råder pt. over to jack-ups, mens to yderligere er i pipeline, som kan transportere og installere de største havvindmøller i verden. Cadeler gør sig også i nedtagning af gamle eller ødelagte havvindmøller.

MHO

Rederi fra Esbjerg med otte CTV'er til transport af medarbejdere til og fra havvindmøllerne. De to nyeste er hybrid CTV'er.

FORSYNINGSKÆDE OFFSHORE VIND





Esbjerg havn har en arealkapacitet på 4,5 millioner kvadratmeter, og offshore vind fylder mere og mere af de mange kvadratmeter.

Foto: Esbjerg havn

ESBJERG HAVN ER CENTRAL FOR UDVIDELSE AF OFFSHORE VIND I EUROPA

DE ENORME PLANER FOR UDVIDELSEN AF OFFSHORE VIND I DE NÆSTE MANGE ÅR, KAN OGSÅ MÆRKES I HENHOLDSVIS ESBJERG OG RØNNE HAVN. DE TO HAVNE ER CENTRALT PLACERET I FORHOLD TIL UDVIDELSEN I HENHOLDSVIS NORDSØEN OG ØSTERSØEN. LÆS HER OG PÅ DE NÆSTE SIDER MERE OM PLANERNE I DE TO HAVNE, DER SPILLER NØGLEROLLER I FREMTIDENS ETABLERING AF HAVVINDMØLLEPARKER.

ESBJERG Havn er med sin placering helt central i udbygningen af havvindmøller i hele Nordsøen. Det har havnen sådan set været siden den første havvindmøllepark blev etableret i Nordsøen tilbage i 2002, hvor Horns Rev 1 blev sat i drift, og fra nul arbejdspladser ved årtusindskiftet har Esbjerg Havn skabt mere end 4.200 arbejdspladser i vindindustrien.

I skrivende stund er hele 59 havvindmølleparker blevet installeret med udgangspunkt fra Esbjerg Havn, og meget mere er planlagt i både nær og fjern fremtid. Ikke kun havvindmølleparker etableret på dansk sokkel, men også havvindmølleparker i Storbritannien, Tyskland, Holland og Belgien, og alene installationen af de mange vindmøller forventes at skabe i omegnen af 4.000 jobs.

”Esbjerg Havn har i dag booket mere end 10 Gigawatt havvind, som skal installeres fra havnen frem mod 2029. Der er tale om

udbygninger af havvindparker i Danmark, Tyskland og Storbritannien, og vi forventer flere bookinger, og det er vi ved at opruste os til,” siger Dennis Jul Pedersen, direktør i Esbjerg Havn.

FORBEREDELSENE ER I GANG

Ifølge Esbjerg deklARATIONEN, der er underskrevet af Danmark, Tyskland, Belgien og Holland skal der installeres hele 65 GW offshore vind i Nordsøen før 2030.

Ambitionerne er dog endnu større, da der tidligere i år på North Sea Summit blev underskrevet en aftale mellem Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Storbritannien, Norge, Irland og Luxembourg om hele 134 GW offshore vind i Nordsøen inden 2030. Disse enormt ambitiøse målsætninger vil Esbjerg Havn, som Europas største havn for udskibning for havvindmøller, have en meget central rolle i, og

OFFSHORE VIND UDSKIBET FRA ESBJERG HAVN

Fire femte dele af den havvindkapacitet, der er installeret i Europa i dag, er udskibet fra Esbjerg Havn. Ud over Horns Rev I og Horns Rev II, har Esbjerg Havn været basehavn for en række udenlandske havvindmølleparker. Det gælder blandt andet:

- Butendiek: Er placeret i Nordsøen vest for øen Sylt. Havvindmølleparken består af 80 møller med en samlet effekt på 288 MW.
- Northwind: Er placeret i Nordsøen og består af 72 møller, med en samlet effekt på 216 MW.
- Sandbank: Er placeret i den Tyske Bugt 90 km vest for Sylt. Parken består af 72 møller med en samlet effekt på 288 MW.
- Dantysk: Er placeret vest for Sylt. Havvindmølleparken består af 80 møller med en samlet effekt på 288 MW.
- Humber Gateway: Er placeret 8 km ud for kysten i øst Yorkshire. Parken består af 73 møller med en samlet effekt på 219 MW.
- Westermost Rough: Er placeret 8 km ud for kysten nord for Hull. Parken består af 35 møller med en samlet effekt på 210 MW.

I 2020 blev havvindmøller med en samlet kapacitet på 1.100 MW udskibet fra havnen. Ved udgangen af 2021 har Esbjerg Havn været involveret i udskibningen af komponenter til mere end 4.000 havvindmøller. Havnen har siden 2001 været involveret i udviklingen af mere end 22,5 GW offshore-baseret vedvarende energi.

det er en fremtid, havnen allerede er i gang med at forberede sig på i form af blandt andet uddybning af sejlrenden.

”Uddybningen skal blandt andet sikre, at de største installationsskibe i fremtiden kan anløbe Esbjerg havn,” siger Dennis Jul Pedersen, direktør i Esbjerg havn

ENORME STØRRELSER

Esbjerg Havn har i sommerens løb haft besøg af verdens i øjeblikket største installationsskib med navnet 'VOLTAIRE', som blev klargjort i havnen. 'VOLTAIRE' er 182 meter langt, 60 meter bredt og stikker op til 7,5 meter, men det må forventes, at installationsskibene i fremtiden vokser i størrelse, i takt med at havvindmøllerne bliver større – og det gør de, det kræver blot et kig på udviklingen i løbet af de sidste 30 år.

Da den førte havvindmøllepark blev installeret tilbage i 1991 havde den enkelte

mølle en højde på 35 meter og en kapacitet på 0,35 megawatt (MW). I dag måler de største havvindmøller 220 meter og har en kapacitet på 12 MW.

Når vi kommer til 2025 er havvindmøllerne plus 250 meter og har en kapacitet på 15 MW. Det er enorme størrelser, og stiller krav til lagerkapaciteten.

Man forventer hos Esbjerg Havn at behovet for plads til opbevaring af havvindmøller er 5,5 gange større i 2028 kontra 2023.

Derfor har havnen også løbende investeret i havneudvidelser og planlægger yderligere investeringer. I dag har havnen en arealkapacitet på 4,5 millioner kvadratmeter, men det er altså formentlig ikke nok til at kunne efterleve fremtidens krav i forbindelse med opbevaring og udskibning af de enorme havvindmøller.

DEN TREDJE GULDALDER

I dag råder Esbjerg Havn over specialbyggede faciliteter og fleksible arealer til transport, forsamling, udskibning og servicering af havvindmøller.

”Mulighed for produktion af komponenter til havvindmøllerne, er ligeledes et udviklingsområde for Esbjerg Havn. Med de mange installationsprojekter er området her også interessant for produktion af hav-

vindmøllekomponenter, og senest har vi set, at Esbjerg Havn er valgt til bygningen af jackets-fundamenter til de havvindprojekter, som skal opføres i USA. Så vi arbejder selvfølgelig også med at skabe mulighed for yderligere produktion på og omkring havnen via opførelse af faciliteter og sikre, at vi kan efterleve det behov for lagerkapacitet, vi forventer bliver nødvendigt, men det kræver også samarbejde med andre havne, og det er vi i fuld gang med at udvikle,” siger Dennis Jul Pedersen.

Havvindmøller har potentialet til at blive 'den tredje guldalder' i Esbjerg Havn. Historisk har fiskeriet og efterfølgende gas- og olieindustrien fyldt i Esbjerg Havn. Havvindmølleindustrien er i gang med at overtage denne rolle, og industrien har enorm betydning, ikke bare for Esbjerg Havn, men for en lang række af aktører. Der eksisterer nemlig en klynge på mere end 60 virksomheder i Esbjerg, som servicerer havvindindustrien, og med de enorme projekter, der er i pipeline, må de forventes at få masser af lave de kommende mange år.

AF MARTIN VAN DIJK

LÆS OM PLANERNE I RØNNE PÅ NÆSTE SIDE →

Havnearealet er løbende blevet udvidet for at gøre plads til offshore vind. Udvidelserne er sket ved at bygge ud i vandet.

Foto: Colourbox



RØNNE HAVN ER FREMTIDSSIKRET OG KLAR TIL OFFSHORE VIND EVENTYRET

93 GW HAVVINDENERGI I ØSTERSØEN ER EU MÅLSÆTNINGEN FREM MOD 2050. DET ER 30 GANGE DEN KAPACITET, DER I ØJEBLIKKET ER INSTALLERET I ØSTERSØEN. RØNNE HAVN FORVENTES AT SPILLE EN CENTRAL ROLLE I DEN FREMTIDIGE UDBYGNING OG ER KLAR TIL DE MANGE FREMTIDIGE PROJEKTER.

AF MARTIN VAN DIJK

RØNNE Havn er med placeringen centralt i Østersøen en oplagt base havn for installations-, logistik- og servicefartøjer i forbindelse med udvidelsen af havvindenergi i hele Østersø-regionen.

Der har allerede været udskibet vindmøller og fundamenter i forbindelse med installationen af Danmarks største havvindmøllepark, Kriegers Flak, den tyske havvindmøllepark Arcadis Ost 1, og den 1. oktober blev de første komponenter til den kommende tyske havvindmøllepark Baltic Eagle lodset på Rønne Havn.

Selvom der er gang i mange vindmølleprojekter på havnen i Rønne er hele offshore vind eventyret stadig relativt nyt. De første planer og tanker om at få en central rolle i Østersøens vind eventyr blev tænkt for knap ti år siden, da der blev udarbejdet en Masterplan 2050 for havnen. Her fremgår det bl.a., at der skal laves en fremtidssikring af havnen for at kunne

gøre havnen til en central havn til at kunne håndtere offshore vind projekter som installationshavn.

"Vi har nu gennemført de første to etaper af fremtidssikringen og er i fuld gang med at planlægge de næste to etaper. Vi forventer at have gennemført en stor del af Masterplanen i 2025, altså 25 år før oprindelig planlagt. Det kan lade sig gøre, fordi vi kan se, at der er en kæmpe interesse i at bruge vores havn," siger Jeppe la Cour, der er forretningschef for offshore vind i Rønne Havn.

TRE FASER

Den første etape af udvidelsen af havnen var færdig i 2019 og gav blandt andet 150.000 kvadratmeter dedikeret primært til offshore vind-projekter. Anden etape blev færdig i slutningen af 2022 og gav blandt andet yderligere 100.000 kvadratmeter

EKSEMPEL PÅ DANSKE HAVNE INVOLVERET I OFFSHORE VIND

- Esbjerg Havn: En af verdens førende havne inden for offshore vind. Siden 2001 har havnen været involveret i mere end 22,5 GW.
- Greenå Havn: Var den primære havn i forbindelse med montering og installation af havvindmølleparken Anholt.
- Hvide Sande Havn: Fungerede som base havn i forbindelse med installationen af Horns Rev 3.
- Rønne Havn: Installationshavn i forbindelse med Kriegers Flak og Arcadis Ost 1, samt det igangværende Baltic Eagle projekt.
- Aalborg Havn: Danner rammerne for research og testing af vinger til både off- og onshore vindmøller.
- Rømø Havn: Base havn i forbindelse med de to havvindmølleparker, Butendik og Amrumbank.
- Aabenraa Havn: Udslibning af vindtårne.
- Lindø Havn - Odense: Specialiseret havn til testning af naceller og andre komponenter til havvindmøller.
- Nyborg Havn: Var hovedhavn i forbindelse med nedlæggelsen af verdens første havvindmøllepark, Vindeby.
- Rødbyhavn Havn: Servicehavn for havvindmølleparken Rødsand II.
- Køge Havn: Fungerede som base havn for installations fartøjer og SOV'er i forbindelse med Kriegers Flak.
- Klintholm Havn: Fungerer som servicehavn for Kriegers Flak.
- Thyborøn Havn: Servicehavn for Horns Rev 3 og udset til central rolle i forbindelse med den kommende havvindmøllepark, Thor.
- Thorsminde Havn: Valgt til servicehavn for havvindmølleparken, Thor.
- Frederikshavn Havn: Specialiseret havn i forhold til nedlæggelse af havvindmølleparker.

projektareal og om et års tid tilføjes yderligere 100.000 kvadratmeter. De første to etaper bringer det samlede areal dedikeret primært til offshore vind-projekter i Rønne Havn op på samlet 350.000 kvadratmeter. Udvidelse af havnens projektareal i Sydhavnen er kun en del af fremtidssikringen. En anden del handler også om at kunne udvide ydre moler og sikre en nemmere indsejling og indre manøvreringsrum inden for molerne. Derved gøres Rønne Havn sikker at besejle for alle skibe, der anløber havnen.

”Overordnet handler hele vores udbygning om en fremtidssikring af havnen, så vi kan sikre vækst og udvikling til Bornholm. Det er det, vi er sat i verden for. Med de nye arealer bliver vi en styrket offshore havn i Østersøen, og vi bliver i stand til at håndtere de offshore vind projekter, vi allerede har i pipeline til de kommende år og de projekter, som kommer i de næste 20 eller måske 30 år fremme i tiden, hvor møllerne har en helt anden størrelse og kapacitet, end det vi kender i dag,” siger Jeppe la Cour.

DET DOBBELTE I PIPELINE

Østersøen er et af de områder, hvor der

er store planer om opsætning af vindmøller, og i øjeblikket er der opsat knap tre GW havvindmøller i hele Østersø-regionen. Men planerne er store for udvidelsen i hele Østersø-regionen. Ifølge EU er der fundet plads til installation af 93 GW i Østersøen frem mod 2050, og da der er offentliggjort projekter frem mod 2030 på cirke 2,5 GW om året, er det ensbetydende med, at der fra 2030 til 2050 skal installeres 3,5 GW om året. De fyldte ordrebøger mærker man også i Rønne Havn.

” Vi har i dag mere end det dobbelte af de tre GW, der er installeret i Østersøen, i vores ordrebøger til udslibning fra Rønne Havn.

Vi ser samtidig ind i en fremtid, hvor der hvert år skal installeres mere vindenergi i Østersøen, end der er gjort de seneste 25 år tilsammen, og det er selvfølgelig en opgave, vi ikke kan klare alene,” siger Jeppe la Cour, der håber, at andre havne i Østersøen kommer med. For alene kan Rønne Havn

ikke håndtere mere end cirka 1 GW om året, når havnen er fuldt udbygget.

”Vi ser ikke andre havne som konkurrenter men som kollegaer. Der er ingen, som kan håndtere udbygningen af havvindmølleparker alene. Vi har alle det samme mål om at øge den grønne omstilling, og gøre det så smidigt som muligt,” siger han.

UNDGÅ FLASKEHALSE

Med det enorme fremtidige marked for offshore vind er der en risiko for, at de nuværende projekter i pipeline, og dem der må forventes at komme fremadrettet, kan blive forsinket på grund af diverse flaskehalse. Det kan eksempelvis være manglende lagerplads i havnene, manglende installationskibe eller mangel på arbejdskraft, der kan udgøre en fremtidig flaskehals.

”De flaskehalse vi kan gøre noget ved, arbejder vi på at løse. Vi er forberedte på fremtiden, og hvis alle aktører i hele processen fra produktion til installation er det samme, så kan vi forhåbentlig også undgå flaskehalse, når målsætningen om 93 GW havvindenergi i Østersøen i 2050 skal indfries,” siger Jeppe la Cour.

I FAGLIG AFDELING

I FAGLIG AFDELING ER DER STADIG GANG I FORSKELLIGE OVERENSKOMSTFORHANDLINGER, MEN HVERDAGEN TAGER SIG EFTERHÅNDEN MERE ALMINDELIG UD. DER KOMMER EN GOD MÆNGDE AF FORSKELLIGE SAGER IND, SOM DE FAGLIGE MEDARBEJDERE TAGER SIG AF. DESUDEN ER PLANLÆGNINGEN AF VORES ÅRLIGE SEMINAR I FULD GANG.

AF CHRISTIAN PETERSEN, FAGLIG LEDER

EFTER en lang periode i overenskomstforhandlingernes tegn er faglig afdeling nu inde i en fase med mere normal fagretlig sagsbehandling i de daglige opgaver.

Vi ser ret typisk, at der kommer mange sager ind til os i efteråret, og det har også været tilfældet i år. Så de faglige medarbejdere i Metal Maritime har haft nok at se til med mange forskellige typer af sager. Flere af disse sager kan I læse om på andre sider i dette sidste fagblad i 2023.

SAGER PÅ VEJ

For mit eget vedkommende så har jeg for tiden primært sager inden for offshore-området. Her er der efter al sandsynlighed en større sag på vej om manglende udbetaling af tillæg for ventetid hos Macro Offshore, mens der også er en sag på vej mod Noble

Drilling om fejl i hyresatser og muligvis også om fejlregistrering af arbejdstimer.

I begge sager har vi et godt samarbejde med både tillidsfolk og medlemmer, som bidrager aktivt med baggrundsviden og dokumentation. Det er vigtigt med et godt samarbejde i denne type sager, hvor tillidsfolkene og medlemmerne har den praktiske viden, som vi fra kontoret ikke har mulighed for at kende til i samme detaljerede grad.

STATUS OK23

Selvom "hverdagen" er vendt tilbage, så har vi også i sensommeren og efteråret arbejdet videre med at få de sidste overenskomsttaftaler i hus. Det gælder deciderede forhandlinger af aftaler særligt på officersområdet, som jo altid forhandles til sidst. Af disse kan nævnes at alle officersaftaler

i DFDS er på plads, og det samme gælder officersgrupper i Fjord Line, Royal Arctic Line, Esvagt og MH Simonsen.

Derudover er der blevet arbejdet med den endelige redigering af de øvrige indgåede aftaler både for menige og officerer. Således er de fleste hovedoverenskomster og nogle særoverenskomster blevet trykt og lagt på hjemmesiden, mens resten af særoverenskomsterne med de enkelte rederier og virksomheder er på vej.

” *Endelig er vi tæt på at nå endeligt i mål med aftaler for et par af de nyere overenskomstområder i Metal Maritime, nemlig Offshore Wind-service, som er et CTV-rederi, der arbejder inden for offshorevind-området og Femern Link Contractors, som snart påbegynder arbejdet på søen i forbindelse med anlæggelsen af Femern-forbindelsen.*

I skrivende stund mangler vi fortsat enkelte overenskomster, men vi forventer, at de kommer på plads meget snart, og når det

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 og valgt følgende tillidsrepræsentanter, talsmænd og suppleanter.

DFDS

Hos DFDS har der været valg til ny tillidsrepræsentant for menigt catering på DFDS 'PEARL SEAWAYS'



Sidste års seminar for tillidsrepræsentanter, arbejdsmiljørepræsentanter og sikkerhedsrepræsentanter blev afholdt i september. I år finder det sted fra 6.-8. december og i faglig afdeling er planlægningen i fuld gang.

Foto: Martin van Dijk

sker, kan de selvfølgelig læses på vores hjemmeside.

OFFENTLIGE OVERENSKOMSTFORHANDLINGER

I 2024 er det så tid til de offentlige overenskomstforhandlinger. Det har potentiale til at blive en endnu større gyser end dette års overståede forhandlinger på det private område.

Heldigvis har vi ikke mange offentlige overenskomster på det offentlige område, men vi har dog aftaler for henholdsvis kokke/hovmestre og skibsassistenter på Skoleskibet DANMARK, så det bliver en af opgaverne i det kommende år.

STOR MØDEAKTIVITET

Derudover byder den kommende tid på en del forskellige møder og arrangementer i kalenderen. Først og fremmest afholder vi i starten af december vores årlige seminar for tillidsrepræsentanter, arbejdsmiljørepræsentanter og bestyrelsesmedlemmer.

Dette seminar er på mange måder hjertet i det faglige og øvrige samarbejde mellem kontoret og de mange frivillige tillidsfolk, som har valgt at bruge en del af deres tid på fagligt arbejde. Det sætter vi stor pris på, og derfor arbejder seminar-gruppen i denne tid grundigt med at få et interessant og varieret program på plads til årets seminar.

Det internationale samarbejde fortsætter ligeledes i efteråret med diverse møder i ITF-regi, i Danmark er der besøg

på de maritime skoler, møde i Det Maritime Uddannelsesråd, møde i CO-Søfarts Competenceudviklingsfond, Arbejdsmiljøkonference, Organiseringskonference og sidst men ikke mindst så har Barno Jensen fortsat sin uendelige række af skibsbesøg i perioden.

FAGLIGE SAGER FORTSÆTTER

Endelig forventer vi at de øvrige faglige sager, såsom uenigheder på arbejdspladserne, løntjek, fortolkningsspørgsmål samt de mere alvorlige opgaver som opsigelser og arbejdsskader, vil fortsætte også i dette efterår og i vinteren, der kommer.

Valgt blev Torben Sorth, som tager over for Karin Bjerregaard.

Karin Bjerregaard har igennem en lang årrække med stort engagement virket som tillidsrepræsentant, og vi vil gerne takke Karin Bjerregaard for den store indsats, hun har gjort igennem årene. Vi byder

Torben Sorth velkommen til, og vi ser frem til det fremtidige samarbejde.

MAERSK

Hos Maersk har der været valg af ny talsmand for de polske kaptajner i rederiet. Valgt blev Jacek Burzynski, der tiltrådte

i den nye rolle den 1. september. Jacek Burzynski overtager fra Milosz Ryszard Dacewicz. Vi vil gerne takke Milosz Ryszard Dacewicz for det gode samarbejde, og vi byder Jacek Burzynski velkommen til, og ser frem til et godt fremtidigt samarbejde.

MVD

BORTVISNING ÆNDRET TIL OPSIGELSE MED VARSEL

EN BORTVISNING FRA ARBEJDSPLADSEN ER NOGET AF DET ALVORLIGSTE, MAN SOM ANSAT KAN BLIVE MØDT MED FRA SIN ARBEJDSGIVER. NETOP DET OPLEVEDE ET AF VORES MEDLEMMER.

Vi blev kontaktet af et medlem, der fortalte, at han havde modtaget en mail fra rederiet om, at han var bortvist. En bortvisning medfører, at man er afskediget, og hyren stopper øjeblikkeligt den dag, man bliver bortvist.

Vores medlem forklarede, at han pludselig var blevet syg om bord, hvorefter han havde forladt skibet uden en forudgående aftale med kaptajnen eller overstyrmanden om en sygeafmønstring. Da han ikke var om bord, da skibet lagde fra kaj, blev han af rederiet betragtet som agterudsejlet.

HÅRD KONSEKVENNS

En søfarende der uden forudgående aftale med kaptajnen ikke er om bord ved afgang, kan blive betragtet som enten at have rømmet skibet eller agterudsejlet.

Det kan medføre øjeblikkelig afskedigelse (bortvisning), i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold § 17, stk.

1, nr. 2. Som ansat er man forpligtet til at møde på arbejde eller om bord til aftalt tid. Er man forhindret, er det vigtigt, at man får varsloet det, efter de regler arbejdsgiveren har fastsat.

MULIGT KRAV OM ERSTATNING

Som søfarende er der ud over den ansættelsesretlige del det forhold, at skibet risikerer at blive usødygtigt og ikke kan afgå.

” *Det er derfor yderst alvorligt at bringe skib og besætning i en sådan situation. Er skibet ikke i stand til at afgå, kan den søfarende blive stillet over for krav om erstatning.*

Erstatningen skal dække rederens udgifter til at skaffe en søfarende, der skal træde i stedet for den udeblevne, samt andre udgifter i forbindelse med det forlængede havneophold.

KONTAKT TIL REDERIET

Metal Maritime tog straks kontakt til rederiet for at indlede en forhandling. Efter dialog med inddragelse af nogle særlige omstændigheder i det konkrete tilfælde og forhandling med rederiet, lykkedes det at få ændret bortvisningen til en opsigelse med varsel.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

Online efteruddannelse?
Se alle vores online kurser
på simac.dk/training

Læs mere på SIMAC.DK/TRAINING

SIMAC
TRAINING

KONTAKT ALTID METAL MARITIME HVIS DU SKAL SKIFTE JOB

ER DU BLEVET OPSAGT, VIL DU OPSIGE DIN STILLING ELLER ER DU BLEVET TILBUDT ET NYT JOB? SÅ RING ELLER SKRIV TIL OS, DA DER ER MANGE OVERVEJELSER AT GØRE, FØR DU TRÆFFER DEN ENDELIGE BESLUTNING OM DIN FREMTIDIGE KARRIERE.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

DER kan være mange overvejelser og tanker, hvis du er blevet opsagt, overvejer at opsige din stilling eller er blevet tilbudt et nyt job. og det er vigtigt, at du kender til dine rettigheder og pligter.

OPSAGT

Er du blevet opsagt, gennemgår vi din opsigelse og kontrakt og sikrer os, at det er foregået rigtigt, og at der er givet det korrekte opsigelsesvarsel. Derudover gennemgår vi din slutafregning, så vi sikrer dig, det du er berettiget til i forhold til hyre, ferie- og fridøgnsafregning samt eventuel fratrædelsesgodtgørelse.

Hvis du overvejer at opsige din stilling, kan der være forhold, du skal være opmærksom på,

hvorfor det er vigtigt, at du forinden ringer eller skriver til os. Vi kan hjælpe dig med råd og vejledning i dit konkrete tilfælde, og når ansættelsesforholdet er ophørt, vil vi sikre, at du er blevet korrekt slutafregnet.

JOBTILBUD

Overvejer du et jobtilbud, ser vi din kontrakt igennem og gennemgår den med dig, og vi sikrer, at du bliver omfattet af den aktuelle overenskomst og indplaceret med den korrekte hyre.

Så tøv ikke - ring eller skriv til os.



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





Det forventes i skrivende stund, at der snart er en færdig overenskomst for skibsassistenter og natskibsassistenter på Molslinjen Kattegatruten.
Foto: Molslinjen

Status på

OVERENSKOMSTEN FOR SKIBSASSISTENTER OG NATSKIBSASSISTENTER PÅ MOLSLINJEN KATTEGATRUTEN

OVERENSKOMSTEN FOR SKIBSASSISTENTER OG NATSKIBSASSISTENTER PÅ MOLSLINJEN KATTEGATRUTEN ER INDE I DEN ABSOLUT SIDSTE FASE. OVERENSKOMSTEN INDEHOLDER EN DEL ÆNDRINGER, OG DET HAR SAMMEN MED ANDRE OMSTÆNDIGHEDER BETYDET, AT PROCESSEN ER TRUKKET LIDT UD.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

DEN 7. juni 2023 blev der forhandlet lokalprotokollat for Molslinjens Kattegatrute, gældende for skibsassistenter herunder natskibsassistenter.

Efter denne forhandling, hvor parterne opnåede enighed, har det knebet med at få overenskomsten på skrift, så medlemmerne kan læse forbedringerne i denne. Da der er indgået en ny aftale for 100 timers afløsere samt timelønnede afløsere og en ny aftale omkring tøjpoint, er det vigtigt, at rederiet og Metal Maritime er helt enige om formuleringerne.

MODTAGET UDKAST

Da rederiet samtidigt har skiftet overenskomstchef i perioden, har det taget meget lang tid og yderligere et møde mellem parterne for at få overenskomsten på papir med de forholdsvis mange ændringer, der

er forhandlet i denne overenskomstperiode. Det lysner nu, da vi har modtaget et udkast til overenskomsten og kun har få ændringer til udkastet. Så ved bladets deadline er det vores håb, at overenskomsten er færdigredigeret og klar til offentliggørelse.

OFFENTLIGGØRES

De fleste lønsatser er dog tidligere ajourført og reguleret indtil dato, dog er der et fleksibilitetstillæg til natskibsassistenterne, der endnu ikke er udbetalt og som derfor skal tilbagereguleres til 1. marts 2023. Ditto gælder en kontant honorering af tøjpoint fra 1. september 2023. Lige så snart overenskomsten er færdigreguleret, vil den blive offentliggjort på CO-Søfarts hjemmeside.



En del overenskomster på blandt andet Bornholmslinjen afventer stadig, at Maskinmestrenes Forening når til enighed med Færgerederierne.
Foto: Bornholmslinjen

Status på

FORSKELLIGE OVERENSKOMSTER PÅ HENHOLDSVIS BORNHOLMSLINJEN OG MOLSLINJEN KATTEGATRUTEN

OVERENSKOMSTERNE FOR TEAMLEDERE, REPARATØRER OG ELEKTRIKERE PÅ HENHOLDSVIS MOLSLINJENS KATTEGATRUTE OG BORNHOLMSLINJEN, AFVENTER STADIG, AT MASKINMESTRENE FORENING NÅR TIL ENIGHED MED FÆRGEREDERIERNE. OVERENSKOMSTERNE FOR SKIBSASSISTENTER OG GASTRONOMLÆRLINGE PÅ BORNHOLMSLINJEN ER HELLER IKKE FÆRDIGE ENDNU.

SOM nævnt i sidste fagblad angående forhandlingerne for teamledere ansat i Bornholmslinjen, samt reparatører og elektrikere ansat i Molslinjen på Kattegatruten samt på ruterne til og fra Bornholm, er forhandlingerne planlagt til at finde sted lige så snart Færgerederierne og Maskinmestrenes Forening har opnået et såkaldt gennembrudsforlig.

GENNEMBRUDSFORLIG

Et gennembrudsforlig er et forlig, som er opnået med den fagforening, der har den største medlemskategori i den berørte arbejdsgiverforening/rederi.

I dette tilfælde er det Maskinmestrenes Forening, der, når parterne er enige, opnår et gennembrudsforlig. Herefter er det vores tur til at forhandle med det berørte rederi, i dette tilfælde Molslinjen. De lokale tillids-

repræsentanter for henholdsvis reparatører og elektrikere samt teamledere, vil deltage i forhandlingerne, når vi kommer til forhandlingsbordet.

GASTRONOMLÆRLINGE

Ligeledes gælder det for gastronomlærlinge på både DAS og DIS, samt skibsassistenter der er ansat i Bornholmslinjen. Disse forhandlinger er ikke planlagt endnu, da der formentligt ikke er de store ændringer til teksterne, som vi kender dem i dag.

Når disse forhandlinger finder sted, vil det blive med deltagelse af de lokale tillidsrepræsentanter for de berørte overenskomstområder. Vi håber, at forhandlingerne om disse fornyelser kan finde sted inden udgangen af 2023.

■
KØJ

EFTERREGULERING AF HYRE I FORBINDELSE MED OK-FORNYELSE FOR KOKKE I ESVAGT

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

FORLÆNGELSE af overenskomstfornyelsen for kokkene i Esvagt har vi udført nogle enkelte løntjek. Hyren var efterreguleret rigtigt, og rederiet havde også rettet efterreguleringen af det nye pensionsbidragstillæg på 400 kr. pr. måned, for kokke. På lønsedlen for kokke i Esvagt hedder det "Særligt Pensionsbidragstillæg".

FORGLEMMEELSE

Esvagt havde dog overset at efterregulere rederiets øgede pensionsbidrag, der

steg med 60 kr. pr. måned 1. marts 2023, svarende til samlet 300 kr. i perioden fra marts til juli.

Da vi gjorde Esvagt opmærksom på fejlen, svarede de hurtigt tilbage, at vi havde ret i, at rederiet havde overset den del af reguleringen.

Rederiet ville efterfølgende udbetale den manglende efterregulering med kokkenes hyre for september måned.

Løntjek i forbindelse med regulering af overenskomsterne er en vigtig del af vores arbejde. Udover at vi ved løntjek sikrer,

at den enkelte får det i løn, som er aftalt, så giver det os også mulighed for at følge op på, om reguleringen er som det aftalte, og den endelige udmøntning af rederiets fortolkning af de indgåede aftaler.

FORTOLKNINGSRET

Det er, som et aftalefundament i den danske arbejdsmarkedsmodel, arbejdsgiverne der har ledelses- og fortolkningsretten, og dermed også dem der i første omgang fortolker de indgåede aftaler, også når det

Vidste du ...

... at forsikringspakken
hos TJM Forsikring
er Bedst i Test?



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

 Sammenhold
betaler sig



En række løntjek viste, at kokkene i Esvagt er efterreguleret korrekt.
Foto: Esvagt

drejer sig om overenskomstfornyelserne. Vi (fagforeningen med overenskomsten) har så en indsigelses mulighed over for arbejdsgiverens fortolkninger.

Det er blandt andet gennem løntjek, vi kan se, hvordan arbejdsgiveren fortolker aftalerne, og dermed er løntjek et vigtigt redskab til, at vi kan påberåbe os eller

opdage, hvis en arbejdsgiver fortolker aftalerne anderledes, end vi gør.

Når efterreguleringen af stigningen i pensionsbidrag/indbetaling sker ved, at rederiets stigning i pensionsbidrag udbetales som løn, får den enkelte mulighed for selv at afgøre, om vedkommende vil sætte pengene ind på pensionsordningen eller

bruge pengene på anden vis. Ved selv at indbetale pengene har man mulighed for at få kompensation fra Udligningskontoret.

Det ville man ikke have kunne drage nytte af, hvis rederiet havde indbetalt stigningen i rederi- og eget bidrag direkte til pensionsordningen.



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



Faglige konsulenter Per Gravgaard og Caspar Mose har tidligere besøgt bemandingschef Hans Peter Poulsen (tv) i Grønland, i september var rollerne byttet om

BESØG AF ROYAL ARCTIC LINE PÅ MOLESTIEN

VI HAR HAFT BESØG AF ROYAL ARCTIC LINE, HVOR DER BLANDT ANDET BLEV TID TIL OK-FORHANDLINGER.

DEN 15. september havde vi besøg fra Grønland i form af bemandingschefen og HR-chefen i Royal Arctic Line. Som en del af opholdet i Danmark benyttede de lejligheden til at hilse på de faglige organisationer, som rederiet har overenskomster med. Det vil sige 3F Sømandene, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime.

Besøget var ikke kun et socialt visit, i det vi også forhandlede hyretilbud for navigatører og overenskomster for skibsassistenter, skibsmekanikere, kabysassistenter og hovmestre på plads.

Tilstede ved mødet var også talsmand for hovmestrene og bestyrelsesmedlem i Metal Maritime Martin Baarts, og forud havde der været en dialog med tillidsrepræsentanten for skibsassistenter Jimmy Steffensen.

Mødet trak ud længere end forventet, og det blev hen ad aften, inden vi sluttede. På mødet var der en del diskussion, og flere punkter vi ikke kunne blive enige om.

Parterne skiltes dog i en god tone, om end trætte, og der er blevet aftalt hyrestigninger og lidt forbedringer/præciseringer af kurser for skibsassistenter.

Rederiet arbejder i skrivende stund på højtryk for at regulere alle stillingsgrupper så hurtigt, som det er muligt i forhold til rederiets kapacitet.

Det er forventningen, at alle er løn- og efterreguleret inden årets udgang. Stewardesserne i Royal Arctic Line er ansat på hovedoverenskomsten og er allerede blevet reguleret tidligere i år.

CAMS

ok23

KORT NYT

UBEFARNE SKIBSASSISTENTER I FÆRGEREDERIERNE

Til overenskomstforhandlingerne i 2023 blev det aftalt, at ubefarne skibsassistenter fremadrettet omfattes af en sundhedsforsikring i PFA. PFA er kontaktet og er ved at gøre klar til at modtage betaling fra rederierne på denne ordning. Forhåbentligt med ikrafttrædelse 1.10.2023.

KØJ

NCC FORHANDLINGER

Forhandlingerne forventes at starte i november 2023. Overenskomsten er udløbet 1. juli 2023 men fortsætter uændret indtil det nye forhandlingsresultat er opnået.

KØJ

OVERENSKOMST FOR BJØRNØFÆRGEN A.M.B.A

Forhandlingerne om fornyelsen af Bjørnøfærgens overenskomst er afsluttet, inden overenskomsten udløb med udgangen af september 2023. Overenskomsten er fornyet for en toårig periode med et resultat meget lignende Transportforligets resultat. Dog lykkedes det at få fritvalgskontoen på niveau med øvrige overenskomster, så denne konto ender på ni procent ved overenskomstens udløb. Det er også lykkedes at få forbedret overtids-paragraffen, hvilket betyder, at flere særlige dage udløser overtid ved sejlsads. Overenskomsten i sin helhed kan findes på hjemmesiden CO-Søfart.

KØJ



En kok ansat hos DFDS har fået inddraget sit sundhedsbevis. Foto: DFDS

MEDLEM FIK INDDRAGET SIT SUNDHEDSBEVIS

METAL MARITIME HAR ANKET
BESLUTNINGEN OM ET
INDDRAGET SUNDHEDSBEVIS
TIL ANKENÆVNET FOR
SØFARTSFORHOLD. VI
AFVENTER STADIG DEN
ENDELIGE AFGØRELSE.

EN kok ansat i DFDS havde fået inddraget sit sundhedsbevis på grund af helbredsmæssige årsager.

Vi ankede straks denne inddragelse til Ankenævnet for Søfartsforhold, og vi håber, sagen snart slutter med et positivt resultat til kokkens fordel.

Med et positivt resultat kan han igen arbejde til søs, men vi kender endnu ikke tidshorizonten for en afgørelse af vores anke.

OPLEVER DU DET SAMME?

Hvis du som medlem kommer i en situation, hvor dit sundhedsbevis bliver inddraget, så kontakt os straks, da vi så kan hjælpe med at anke sagen hos Ankenævnet, og der er en chance for, at du kan få dit sundhedsbevis igen.

KØJ



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

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

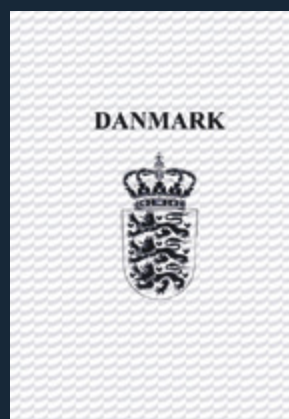
- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



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



Kystskipper Online

- Du kan sejle mens du læser
- Læs i dit eget tempo, når det passer dig
- Egen vejleder – følger dig gennem forløbet

Du er velkommen på skolen også udover de obligatoriske dage



**MARSTAL
NAVIGATIONS
SKOLE**

Du kan tilmelde dig her www.marnav.dk

Se hvordan
du kommer
i gang

– læs mens du
er på farten

martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

Videregående uddannelser:

- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibsingeniør
- 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

Benyt dit PlusKort, og få rabat hele vinteren

– se alle rabatterne på pluskort.dk

PlusSport.

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

25%



PlusHerretøj.

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

4%

TØJ | eksperten

PlusMode.

Få rabat på gavekort til Zalando, og brug det oveni udsalg og kampagner på tøj, sko og andet fra flere tusinde brands.

10%



PlusFritid.

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

9%



PlusBriller.

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

5-20%



PlusPolo.

U.S. Polo Assn. forener det sporty og det sofistikerede i alt fra klassiske poloer og skjorter til kjoler og stilfuldt overtøj.

30%



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

PlusKort.

Skal du have en ekstra julegave i år?

Spil med i PlusKort julekalenderen fra 1. december og frem til jul, og vind skønne præmier fra PlusKorts samarbejdspartnere.

Åbn lågen, svar rigtigt på spørgsmålet, så er du med i dagens lodtrækning. Samtidig, samler du lodder og øger chancen for at vinde årets hovedpræmie - et gavekort til Apollo Rejser på 20.000 kr.

PlusKort donerer 1 kr. pr. deltager i julekalenderen til Dansk Folkehjælps Julehjælp, så spil med og støt samtidig en god sag.



Tilmeld dig nu!





RAPPORT: MEGET PROBLEMATISK KULTUR I DEN DANSKE HANDELSFLÅDE

DEN VENTEDE UNDERSØGELSE AF CHIKANE OG MOBNING PÅ DANSKFLAGEDE SKIBE PEGER PÅ EN PROBLEMATISK KULTUR MED MOBNING OG CHIKANE I DEN DANSKE HANDELSFLÅDE. EN KULTUR DER SKAL RYDDES OP I, OG DERFOR VIL DE OVERENSKOMSTBÆRENDE PARTER SAMMEN MED SØFARTSSTYRELSEN OG DANSKE REDERIER INDGÅ DRØFTELSE OM FREMTIDIGE TILTAG.

DER forekommer mobning, chikane, trusler om vold og faktisk fysisk vold om bord på skibe i den danske handelsflåde. Det samlede omfang af disse tilfælde tyder på, at det ikke drejer sig om enkeltpersoner, enkeltrederier eller enkeltsegmenter, men derimod om et generelt problem i branchen, sådan står der i den rapport, som Erhvervsministeriet den 6. oktober præsenterede.

Rapporten er resultatet af den undersøgelse af udbredelsen af seksuel chikane, racisme, diskrimination af religion, kulturel baggrund og seksuel orientering i hele den danske handelsflåde, som blev søsat af tidligere erhvervsminister Simon Kollerup (S) og videreført af Morten Bødskov (S), da han overtog ministerposten for et år siden i forbindelse med Folketingsvalget 2022.

”Det her er fuldstændig uacceptabelt, og jeg er ærlig talt overrasket over omfanget. Rapporten antyder endda, at der på trods af undersøgelsen stadig kan være et mørketal. Det her er et problem, som branchen er nødt til at sætte ind over for

med det samme. Der skal simpelthen gøres mere, for det kan ikke passe, at man som søfarende skal frygte chikane og mobning - hverken på baggrund af ens køn eller etnicitet. Jeg har derfor bedt Søfartsstyrelsen om at gå i dialog med erhvervets parter for at finde de tiltag, der både på kort og længere sigt kan sikre et trygt arbejdsmiljø. Og derefter er vi i regeringen også meget åbne over for at kigge på initiativerne sammen,” sagde erhvervsminister Morten Bødskov i en pressemeddelelse i forbindelse med offentliggørelsen af rapporten.

DYBT BEKLAGELIGT

Rapporten peger blandt andet på, at der om bord på de dansk flagede skibe kan være problemer med en kultur præget af mobning og chikane på grund af blandt andet køn og kulturforskelle. Der er tilmed i tre tilfælde tale om søfarende, der melder, at de har været udsat for voldtægt eller voldtægtsforsøg.

”Det er dybt beklageligt, at søfarende på dansk flagede skibe skal opleve den slags, når de er på arbejde. Det kan vi selvfølgelig ikke acceptere, og vi har sat os sammen med de andre overenskomstbærende organisationer, Danske Rederier og Søfartsstyrelsen for at se på, hvad der skal gøres fremadrettet, så vi kan få ændret på kulturen,” siger Ole Philipson.

DET VISER RAPPORTEN

- Antallet af tilfælde af trusler om vold, chikane og mobning er så omfattende, at det næppe kan tilskrives enkeltindivider, enkeltrederier eller specifikke segmenter i industrien.
- 3.470 ansatte i dansk søfart har medvirket i en rundspørge, der viser, at seks procent af mænd og 26 procent af kvinderne mindst én gang inden for de seneste år har fået uønskede seksuelle kommentarer til deres krop, tøj eller livsstil.
- To procent af mændene og 16 procent af kvinderne har fået uønskede berøringer med seksuelle undertoner, mens en procent af mændene og 13 procent af kvinderne har fået tilbud om en date, selv om de tidligere har sagt nej.
- Der er tale om en afrapportering af et betydeligt antal tilfælde af mobning, chikane, såvel som trusler om og reel fysisk vold.
- De hyppigst udsatte er den yngste aldersgruppe under 31 år, kvinderne, dem med kortest sejltid, juniorofficerer og dem fra fragtsegmentet.
- En større procentdel af de kvindelige ansatte rapporterer om vold, mobning, chikane og uønsket seksuel opmærksomhed sammen lignet med mænd. Dog er der på grund af den skæve kønsfordeling langt flere mænd, der udsættes for vold, mobning og chikane end kvinder.
- I cirka to ud af tre tilfælde af oplevet chikane og vold var udøveren en seniorofficer/teamleder, og i cirka 60 procent af tilfældene af mobning var udøveren en kollega, og i omkring 30 procent af tilfældene var det en seniorofficer.

OM UNDERSØGELSEN

Initiativet til undersøgelsen blev taget af tidligere erhvervsminister Simon Kollerup (S) i kølvandet på sagen om den tidligere Mærsk-kadet Hope Hicks, som blev voldtaget af en overordnet på et amerikansk flaget Mærsk skib. Derfor bad Søfartsstyrelsen med opbakning fra arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne Center for Maritim Sundhed og Samfund på SDU om at lave undersøgelsen.

Undersøgelsen bestod af et spørgeskema som blev sendt ud til cirka 17.000 medarbejdere på dansk flagede skibe. Undersøgelsen var delt op i forskellige sektorer, da den både omfatter søfarende på international langfart, færge-selskaber og de helt små Ø-færger.

Rapporten viser blandt andet også, at dem der oftest udsættes for chikane, mobning eller vold er de yngste søfarende under 31 år. Risikoen for at blive udsat for disse ting stiger yderligere, hvis man er en kvinde.

DÅRLIG LEDELSE

I to ud af tre tilfælde er det en seniorofficer eller teamleder, som har været udøver af chikane, eller volden, og dårlig ledelse nævnes ofte som en forklaring på chikane og volden.

”Man kunne overveje obligatoriske, certificerede kurser for seniorofficerer, hvor de skal gennemgå dansk sølov, håndtering af chikane-sager, adfærdskodeks for hvad der er god ledelse og arbejdskultur, inden de kommer om bord på et skib. Det skal også gælde udenlandske søofficerer, der skal sejle på danskflagede skibe,” siger Ole Philipsen, der også mener, at man med fordel kunne give Søfartsstyrelsen øgede beføjelser

”Søfartsstyrelsen skal kunne reducere

sønæringsbeviset, eller man kan gå skridtet videre og suspendere sønæringsbeviset eller tage det fra de søfarende, så de ikke kan arbejde til søs. Det er sådan den amerikanske kystvagt kan gøre i tilfælde med systematisk chikane, mobning eller voldelig adfærd, men der skal selvfølgelig være en anken mulighed i tilfælde med suspendering af sørettighederne,” siger han.

TILFREDSHED MED TILTAG

Metal Maritime har sammen med de øvrige involverede arbejdstagerorganisationer undervejs i processen været ude og opfordre medlemmerne til at deltage i undersøgelsen. Det har dog vist sig ikke at have haft den ønskede effekt, og ud af de cirka 17.000 medarbejdere, som har fået tilsendt undersøgelsen, er det kun 3.500, som har svaret, og det er langt fra alle af dem, der har svaret på hele undersøgelsen.

”Det har været nødvendigt og godt med en undersøgelse, som både rederier og arbejdstagerorganisationer har bakket op

om. Derfor er vi også ærgerlige over den manglende opbakning blandt de søfarende, men det er omvendt meget positivt, at cirka en tredjedel af kvinderne i erhvervet har deltaget i undersøgelsen” siger Ole Philipsen, som også hæfter sig ved, at 24 procent har bemærket en høj grad af forbedring i forhold til mobning og chikane, mens yderligere 24 procent har bemærket en forbedring.

Det er desuden positivt, at 82 procent af respondenterne er positive over for de tiltag og den kommunikation, der har været omkring problematikken det seneste års tid.

”Det er positivt, at der er et overordnet positivt syn på de tiltag, der er iværksat, og nu vil vi arbejde for yderligere tiltag, som kan være med til at rette op på den problematiske kultur, rapporten peger på stadig eksisterer i den danske handelsflåde.”

AF MARTIN VAN DIJK

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: 300 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



JULEARRANGEMENT

Klub 8 Region Hovedstaden inviterer medlemmer til julehygge på Carlsberg besøgscenter

Den 9. december er der julehygge med traktement og socialt og fagligt samvær på Carlsberg besøgscenter.

Det er ikke nødvendigt med tilmelding. Hvis man ønsker at deltage, så skal man blot møde op på Carlsberg Station på Tapperitorvet 44, ved Føtex. Mødetidspunkt er kl. 12.00, og vi går den korte vej til Carlsberg.

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



SØMAND I BLODET MEN ALTID UDEN SØFARTSBOG

LARS DALSGAARDS KARRIERE HAR I LØBET AF DE SIDSTE Knap 40 ÅR BUDT PÅ 12 ÅR TIL SØS. DE HAR ALLE VÆRET I SØVÆRNET, FØR SEJLTIDEN KUNNE GODKENDES, SÅ DERFOR ER DENNE UDGAVE AF 'VIS MIG DIN SØFARTSBOG' OGSÅ EN SMULE ANDERLEDES. DEN MANGLENDE SØFARTSBOG ER DOG IKKE ENSBETYDENDE MED EN MANGLENDE KÆRLIGHED TIL LIVET TIL SØS, SOM FØLGENDE ARTIKEL VISER KLART OG TYDELIGT.

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

DA den i dag 56-årige Lars Dalsgaard som 17-årig kom ind i Søværnet, var det bestemt ikke med en tanke om, at det var her, han fremadrettet skulle gøre karriere. Valget af Søværnet blev ikke taget af ham selv, men af hans forældre, som syntes, han skulle til og i gang med noget, efter han havde afsluttet 10. klasse.

"Jeg var nok ikke så seriøs i skolen og brugte det meste af min tid på fodbold, køre knallert og feste i weekenderne. Så mine forældre mente, at to år og ni måneder i Søværnet var godt givet ud, for når jeg så var færdig, var jeg blot 20 år og havde aftjent min værnepligt," fortæller Lars Dalsgaard.

I PRAKTIK

Tanken om et liv til søs lå ham da heller ikke fjernt. Han er opvokset på Sydlangeland og kom ofte til Svendborg, hvor han stod og kiggede på skibsværftet og skibene. Han var tilmed i praktik på Kogtved Søfartsskole, så da han fik at vide, at han skulle i Søværnet, var der ikke den store modstand.

"Jeg havde en ide om, at jeg gerne ville ud og sejle, da jeg havde en udlængsel i forhold til det lille miljø, jeg voksede op i. Drømmen var nok ikke Søværnet dengang, men det var sådan det blev, og jeg nød det," siger Lars Dalsgaard.

SERGENTSKOLE

Livet i Søværnet viste sig at være præcis det, som Lars Dalsgaard gerne ville og havde brug for. De faste rammer, strukturen og tilgangen til opgaveløsning var noget han kunne relatere til. Det er dog erkendelser, han først har gjort sig efterfølgende, for da de to år og ni måneder var ved at være ovre, ville han gerne i lære som kok eller mekaniker, men hans overordnede havde andre planer med ham.

"De havde set lederpotentiale i mig, så de mente, at jeg på trods af mine kun 20 år, skulle på sergentskole, så sådan blev det," siger Lars Dalsgaard.

En beslutning der skulle vise sig at få afgørende betydning for hans videre karriere. For i dag nærmer Lars Dalsgaard sig sit 40-års jubilæum i Søværnet, hvor hans karrierevej har taget flere retninger, som han ikke havde forestillet sig, da han mødte op første gang som 17-årig.

LIVET TIL SØS

Det begyndte dog helt som forventet, da han efter sergentskolen sejlede i 10 år på Søværnets inspektionsskibe i Grønland og Færøerne. En tid med mange store oplevelser, som Lars Dalsgaard stadig husker tydeligt i dag.

"Jeg elskede livet til søs, og hele den uforudsigelighed, der er ved at sejle i Grøn-

land, som stiller store krav til sømandskabet. Det vi udøvede, som Søværnet stadig gør, det var samfundstjeneste. Det betød blandt andet at fra at ligge i læ i en bugt, så skulle vi pludselig have helikopteren i luften i hårdt vejr, hvis en borger havde brug for hjælp. Hele teamworket omkring sådanne operationer var fantastisk," husker Lars Dalsgaard, der i løbet af de 10 år, også nåede at opleve, hvordan livet til søs kan være, når moder natur viser tænder. Der er især en oplevelse, der har bidt sig fast, men som på ingen måde påvirkede hans lyst til at sejle.

"Vi havde været i Dublin og skulle retur til Færøerne til et bestemt tidspunkt. Mellem Shetlandsøerne og Færøerne rammer vi rigtig hårdt vejr. Der kom så meget vand ind, at det stod ned igennem skorstenen og ventilationsanlægget. Jeg var gået til køjs og lå og sov til rytmen fra motoren, der gik op og ned i omdrejninger i takt med, at vi ramte bølgerne, men pludselig gik de helt ud og nødbelysningen blev tændt. Der kom jeg op af sengen og fik fat i mit redningsudstyr, men motorerne kom i gang igen, og vi fik ændret kurs," siger han.

I LAND

Oplevelserne til søs er dog efterhånden mange år tilbage i tiden, da Lars Dalsgaard af familiære årsager (hans kone ventede



Lars Dalsgaard elsker livet til søs, men har trods en lang karriere aldrig fået en Søfartsbog.

barn nummer tre) i 1995 valgte at søge en stilling til lands i Søværnet. I løbet af de 10 år på inspektionsskibene havde han blandt andet fungeret som bådsmand og efterfølgende banjemester, hvilket havde vakt en interesse for medarbejderhåndtering og medarbejderpleje.

”Efter i mange år at have sejlet tørner med tre måneder ude tre måneder hjemme, var det nødvendigt at finde et job på land. Søværnet manglede en leder af personalekontoret, der fungerede som et forhyringskontor, så jeg og min familie flyttede fra København til Frederikshavn, siger Lars Dalsgaard

Livet til søs trak dog stadig i Lars Dalsgaard, og efter en årrække på kontoret i Frederikshavn blev udlængslen for stor. Med sin familie aftalte han, at han skulle til søs igen. De blev enige om en periode på fire år på Kongeskibet Dannebrog, men det

nåede aldrig at blive til noget. For i stedet fik Lars Dalsgaard mulighed for jobbet som banjemester på undervandsbådene.

”Det var et job, jeg ikke kunne sige nej til, og jeg var der frem til 2004, hvor undervandsbådene desværre blev skrottet som en del af forsvarsforliget,” siger Lars Dalsgaard.

DEN YNGSTE NOGENSINDE

Efter nedlæggelsen af undervandsbådene blev Lars Dalsgaard overflyttet til forsvarsministeriets personalestyrelse i Hjørring.

”Så sad jeg der som sømand og kiggede ud på en parkeringsplads på en kaserne. I den periode var lysten til livet til søs ret stor, og jeg havde svært ved at vænne mig til et 8.00 - 16.00 job,” siger Lars Dalsgaard.

Han fandt sig dog efterhånden til rette i jobbet, og i 2007 blev han i en alder af 39 år udnævnt til chefsergent, som den yngste i flådens historie. Derfor var han også godt klædt på, da han i 2010 fik jobbet som eskadreachefsergent, hvor hans primære funktion er at rådgive eskadreachefen om strategier og udvikling i forhold til sergent- og konstabelgruppen.

”Jobbet har ændret lidt karakter siden 2010. I begyndelsen arbejdede jeg meget med HR, men en admiral konstaterede, at officersuddannelsen var ændret, hvilket påvirkede stabiliteten af mandskabet om

bord på vores skibe. Inspirationen til en løsning fandt admiralen i USA, hvor der er et øget fokus på sergentgruppen, og hvor admiralerne går sammen med en sergent, som så rådgiver omkring uddannelse, udvikling og strategi,” siger Lars Dalsgaard.

VIGTIG ÆNDRING

Et af de tiltag Lars Dalsgaard har været med til at arbejde for er anerkendelse af sejltiden i Søværnet, så den også kan bruges i handelsflåden. Det har han blandt andet gjort via sit virke som bestyrelsesmedlem i CO-Søfart.

”Jeg har aldrig kunne forstå, hvorfor eksempelvis tre måneder i Nordatlanten på et af Søværnets skibe ikke kunne anerkendes som sejltid. Det har vi nu heldigvis fået ændret, hvilket er godt for stabiliteten i Søværnet, og så er det godt for sammenhængskraften i Danmark, at Søværnet nu er en del af det blå Danmark,” siger Lars Dalsgaard, der er meget glad for den karriere han har fået, men som alligevel stadig kan mærke udlængslen efter livet til søs. ”Den kommer især, når jeg ser skibene komme i havn og drage afsted igen, der kan jeg godt mærke, at jeg stadig er sømand i blodet,” siger han.

SKOLESKIBET 'KØBENHAVN' – SKIBET DER FORSVANDT SPORLØST

UDSTILLINGEN SKIBE PÅ STRIBE ER NETOP ÅBNET PÅ M/S MUSEET FOR SØFART. EN AF UDSTILLINGENS STJERNER ER DEN STORE MODEL AF SKOLESKIBET 'KØBENHAVN', DER FORSVANDT PÅ VERDENSHAVET FOR SNART 100 ÅR SIDEN.

AF THORBJØRN THAARUP, MUSEUMSINSPEKTØR PÅ M/S MUSEET FOR SØFART

DEN 22. december 1928 var fjerdestyrmand Valdemar Henriksen om bord på skoleskibet 'KØBENHAVN' i telegrafisk kontakt med telegrafist Christian Krogh på det norske dampskib 'WILLIAM BLUMER'. Begge søfolk befandt sig med deres skibe i Sydatlanten, og de havde også været i kontakt dagen før. Der var intet underligt i, at skibe sendte telegrafiske hilsner til hinanden på verdenshavene, når de var relativt tæt på hinanden, dog stadig langt uden for synsvidde.

Det usædvanlige bestod i, at meldingen om, at alt var vel om bord, blev det sidste livstegn fra 'KØBENHAVN' og de 60 mænd om bord.

Dagen efter forsøgte Christian Krogh atter at veksle et par ord med Valdemar Henriksen, men der kom intet svar. Og her næsten et århundrede senere er det stadig ikke kommet. 'KØBENHAVN' er væk. Til gengæld har vi et mysterium, der stadig optager sindene blandt søfartsinteresserede, og et mesterværk af en skibsmodel, der minder nutidige generationer om katastrofen.

SKIBET

Den femmastede bark 'KØBENHAVN' blev bygget i 1921 på værftet Ramage & Ferguson i Leith ved Edinburgh i Skotland. Det Østasiatiske Kompagni, (ØK), havde egentlig bestilt et skoleskib nogle år tidligere, men Første Verdenskrig kom i vejen, og det nye skib faldt på et tørt sted i en tid, hvor sejlskibene var ved at lide det endelige nederlag til de store dampskibe og til småskibe med motor.

De sidste sejlskibe, der kunne konkurrere på det åbne fragtmarked, var netop store barker som 'KØBENHAVN', der egnede sig

til langdistancetransport af bulkvarer som korn og cement, hvor de store besparelser ved ikke at skulle bunkre og fyre med kul opvejede den usikkerhed omkring tidsplanen, som sejlskibene nødvendigvis medførte, selvom man på baggrund af flere hundrede års erfaringer havde en rimelig idé om sejltid.

„ 'KØBENHAVN' var bygget som lastførende skoleskib. Skibet sejlede typisk ud med cement fra ØK's fabrikker i Nørresundby ved Limfjorden. På hjemturene bragte man bl.a. hørfrø fra Argentina, hvede fra Australien og salpeter fra Chile.

Men det var ikke altid, man kunne få last, og da skibet den 14. december 1928 sagde farvel til lodsens ud for Buenos Aires, var det i ballast bestående af stuvet sand og vand i store tanke.

DEN FORGÆVES EFTERSØGNING

Hos ØK begyndte man først at blive nervøse i løbet af februar 1929, da 'KØBENHAVN' endnu ikke var ankommet til Australien, og man intet havde hørt. Skoleskibet var berømt i Danmark, og kendt i søfartsmiljøer verden over, og rederiet fik hjælp af den engelske flåde til den første eftersøgning.

Siden sendte rederiet selv skibet "MEXICO" ud under ledelse af H.K. Christensen, der tidligere havde været kaptajn på

'KØBENHAVN'. Lige lidt hjalp det. 'KØBENHAVN' var forsvundet, og spekulationerne kunne begynde.

Var skibet løbet på et isbjerg, havde ballasten forskubbet sig, havde der været sygdom om bord? Vi ved det ikke. En del af de ulykkelige forældre krævede svar, mens de klyngede sig til håbet om at se deres sønner igen, men hverken søforhørene eller eftersøgningen kunne give dem det. Et efter et kom forældrenes breve til deres børn ubesvarede tilbage.

SKIBSMODELLEN DER HOLDER HISTORIEN I LIVE

Den store model af 'KØBENHAVN', der stod i rederihovedkontorets foyer, blev en belastning, efterhånden som tragedien gik op for ØK's ledelse.

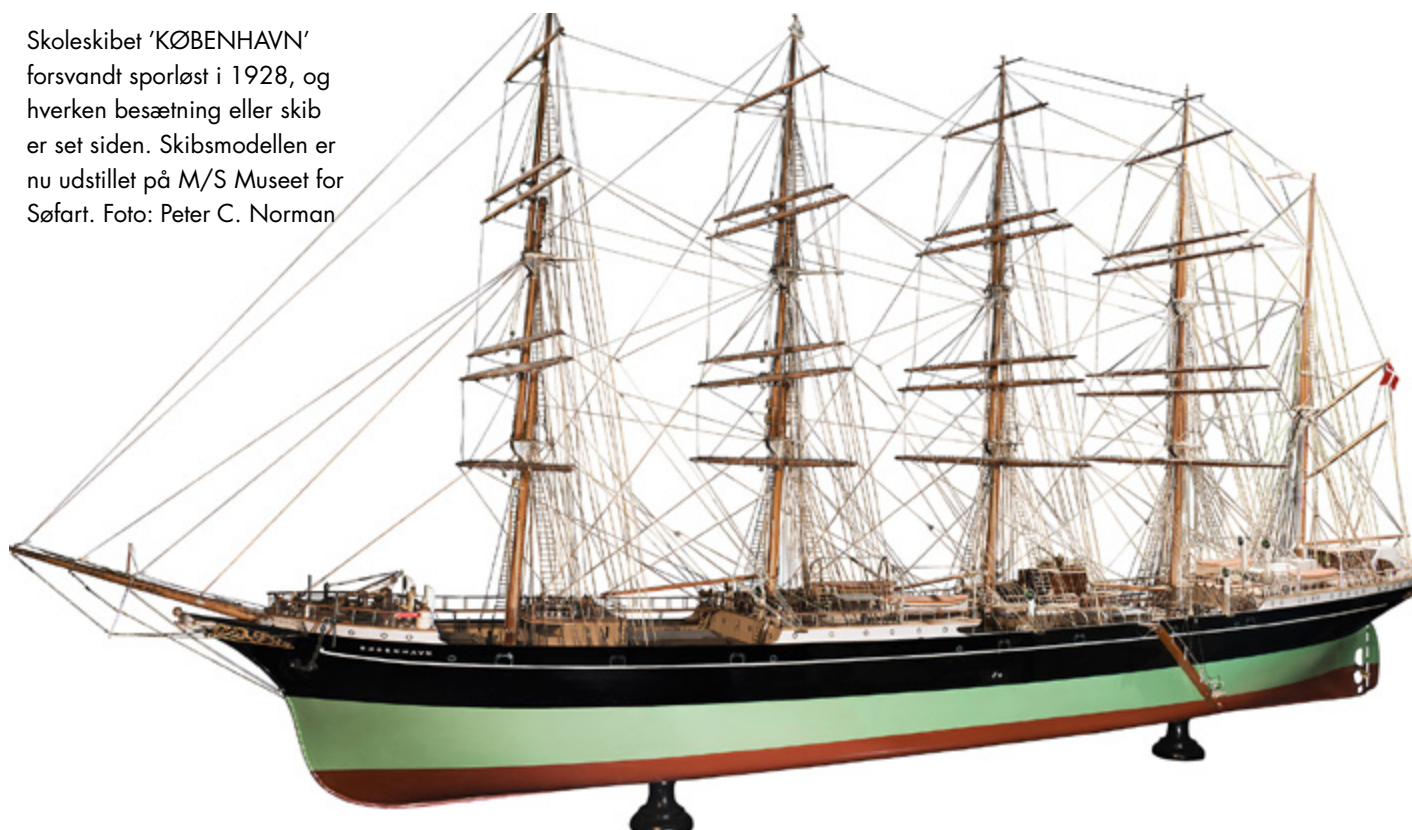
Modellen, mesterligt udført af den rutinerede modelbygger John McKenzie hos Ramage & Ferguson, repræsenterede ikke længere rederiets stolthed, men dets største sorg, og man besluttede at donere den til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Modellen af 'KØBENHAVN' stod i museets sidste årtier på Kronborg som centrum i et rum om navigation og uddannelse, i sin flotte, originale montre, omgivet af andre skoleskibe.

Da museet i 2013 flyttede ned om dokken fra det gamle Helsingør Skibsværft under navnet M/S Museet for Søfart, blev modellen placeret under gulvhøjde i en montre, der stak op gennem gulvet i udstillingsrummet.

Det var ikke alle de besøgende, der opdagede modellen. Det var en slags belønning til ivrige museumsgæster og et billede på, at skibet netop er væk og ligger på bunden af havet et sted. Til gengæld var der

Skoleskibet 'KØBENHAVN' forsvandt spørløst i 1928, og hverken besætning eller skib er set siden. Skibsmodellen er nu udstillet på M/S Museet for Søfart. Foto: Peter C. Norman



en del modelkendere og søfartsentusiaster, der anså det som en uværdig skammekrog og en hån mod både skib og modelbyg-

gerhåndværk. Så nu står 'KØBENHAVN' i en almindelig montre igen, i et af museets flotteste rum, og rundt om den bliver be-

sætningen bragt til live og mindet om dem fornyet - for hjem kom de aldrig.

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. marts - 31. maj.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 16. februar. Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

VI MINDES



Ole Nielsen

Født 31. august 1947 - er afgang ved døden 22. juli 2023

Jose Cebrian Lopez

Født 21. marts 1937 - er afgang ved døden 28. juli 2023

Svend Erik Petersen

Født 26. oktober 1944 - er afgang ved døden 23. august 2023

Uffe Pontoppidan Hansen

Født 9. oktober 1950 - er afgang ved døden 3. september 2023

ForSea er fortid, og nu er det Øresundslinjen eller Öresundslinjen, der sejler passagerer mellem Helsingør og Helsingborg. Navneændringen er en realitet, efter Molslinjens overtagelse af rederiet.

FOTO: ØRESUNDSLINJEN



FÆRGE I NY FORKLÆDNING

DET HAR VÆRET OFFENTLIGT KENDT SIDEN SEPTEMBER, OG NU KAN MAN OGSÅ FÅ SYN FOR SAGEN, HVIS MAN SKAL EN TUR MED FÆRGEN OVER ØRESUND. FORSEA HAR SKIFTET NAVN TIL ØRESUNDSLINJEN, OG FÆRGEN TYCHO BRAHE ER DEN FØRSTE, DER HAR FÅET NY FORKLÆDNING.

AF MARTIN VAN DIJK

FØRST skulle der ikke ske en navneændring, men så skulle der pludselig alligevel. I sommers lød det ellers fra Molslinjen, at overtagelsen af ForSea ikke ville føre til en navneændring, men tre måneder senere havde bølgeskulptet fået en anden lyd, og nu var meldingen, at Øresundslinjen var det nye navn på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg.

DANSK ELLER SVENSK?

Skulle der stadig være tvivlere derude, som ikke helt kunne finde rundt i den forvirrende kommunikation, så kunne de i begyndelsen af oktober få syn for sagen, da Tycho Brahe var tilbage i drift efter en tur i den store forandringskrukke – som i dette tilfælde var værftet i Landskrona.

Tycho Brahe var næsten ikke til at kende igen i helt nye farver og med Molslinjens logo på siden. Væk var også ForSeas genkendelige logo og navn, og i stedet var færrens side fyldt med navnet Øresundslinjen eller det svenske Öresundslinjen.

For som en smart lille 'gimmick' er færgen nemlig udstyret med både den danske og svenske udgave af navnet Øresundslinjen. Forskellen skyldes hverken en stavfejl eller uenigheder, for når man går om bord på svensk side, er det den svenske udgave af navnet, man kan se, og omvendt når man er på dansk side.

Så velkommen til Øresundslinjen eller Öresundslinjen som fremadrettet vil fragte passagerer over Øresund.