



5. maj 2025:

EN HELT SÆRLIG DAG I NYHAVN

SIDE 4-5



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**OK 2025:
STATUS OG NYE
OK-AFTALER**

SIDE 6-15

**OVERENSKOMST-
BRUD I FÆRGE-
REDERIER**

SIDE 16

**MANGLENDE
LØNREGULERING
ET HELT ÅR**

SIDE 21

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART
& METAL MARITIMEPRAGMATISMEN ER DØD –
LÆNGE LEVE FLUEKNEPPERIET

Overenskomstforhandlingerne i år har budt på nye oplevelser. Det er ingen hemmelighed, at jeg efterhånden gennem årene har oplevet en hel del af dem – forhandlinger. Jeg vil heller ikke benægte, at jeg naivt troede, at jeg efterhånden havde set det hele.

Forhandlingerne for de menige startede, ganske som vanligt, straks efter, at der var faldet et transportforlig på plads. Efter bare én dags forhandlinger nåede vi til enighed med Danske Rederier om fornyelse af de meniges hovedoverenskomster for såvel skibsassistenter som skibsmekanikere og menigt cateringpersonale. Et resultat, som begge parter er lige tilfredse/utilfredse med, så det er jo, som det skal være.

Jeg gik fra forhandlingerne med en forventning om, at de resterende forhandlinger om overenskomstfornyelserne ville forløbe uden de store problemer. Jeg havde glemt at tage højde for, at mange af de garvede deltagere i forhandlingerne siden forhandlingerne i 2023 er udskiftet med nye HR/People and Culture managers/Fleet Personel Directors og Fleet Legal Officers. Ligeledes er der også kommet et nyt rederi til på den anden side af bordet.

TILLID ER AFLØST AF
MISTÆNKSOMHED

Tidligere tiders pragmatisme ved forhandlingsbordet er forsvundet og afløst af Micro Management og flueknepperi, (som vel i de moderne engelske termer må hedde Flyfucking).

30 års godt samarbejde om overenskomstfornyelserne er forduftet. Alt skal bevises og helst betvivles. Tillid er afløst

af mistænksomhed. Hvert et komma skal analyseres og der kræves forklaringer på 25 år gamle tekster i overenskomstaftalerne. Fremlagt dokumentation med fakta for de sidste ti overenskomstfornyelser affejes af kloge hoveder med halvløse formodninger om, at sådan var forholdene vist ikke den gang og selv om de ikke var der, så fortolker/formoder de, at det ikke passer.

Med de rederier, hvor de gamle crewing-folk stadig sidder, går det nemt og smertefrit at få omsat hovedoverenskomsterne til særoverenskomster på vanlig vis og få lavet de lokale tilretninger.

ÅNDEN I AFTALEN VAR VIGTIGST –
IKKE HVOR KOMMAET VAR SAT

Hold op, hvor jeg savner dengang, man forhandlede hårdt og kontant i mange timer med folk, som kendte erhvervet igennem mange år. Når vi nåede til enighed, så var vi også enige og stod ved ånden i resultatet, også når det senere af og til endte i centrum for en tvist. Ånden var det vigtigste, ikke hvor kommaet var sat.

Jeg skal ikke kloge i, hvilke kriterier rederierne har for ansættelser i de maritime HR-afdelinger. Men jeg ville ønske, at viden om erhvervet, den danske model, kollektive overenskomster og søfolk var blandt de vigtigste.

Da jeg startede, var der én advokat og tre tidligere søfolk i vores modparts arbejdsmarkedsafdeling. Det var generelt op ad bakke at forhandle overenskomst med dem. De var velforberejdede og kendte forholdene til søs. Der blev absolut ikke givet ved dørene og sprogbruget var hårdt

og kontant, men der blev lavet løsninger og udvist pragmatisme for at opnå enighed. Det var ikke nødvendigt at nedfælde det hele på skrift.

LANGSTRAKTE FORHANDLINGER
OM LIGEGYLDIGHEDER

I dag domineres arbejdsgiverforeninger generelt af advokater/Djøf'er og der er næsten ingen erhvervserfarne folk tilbage, som også kender virkeligheden på "gulvet" i erhvervet. Da de samme advokater oftest kun sidder 2-3 år i jobbet inden de skal videre i karrieren, så ender forhandlingerne ofte i "Hvor står det", og hvis det ikke står noget sted, så passer det ikke. Vi spilder tid under forhandlinger på at skulle forklare maritime almindeligheder. Og når vi efter langstrakte forhandlinger om ligegyldigheder er færdige, så skal der kun et enkelt pip fra en enkelt medlemsvirksomhed til, førend den indgåede aftale slet ikke er nogen aftale mere.

Alt var absolut ikke bedre i gamle dage, men vi havde i det mindste en fælles forståelse, viden og gensidig tillid, som sikrede resultater.

Så herfra en stor tak til de "gamle" rederifolk, som har gjort, at vi har kunnet komme videre med særoverenskomster i deres rederier. For den resterende dels vedkommende forsøger jeg at indstille mig på nye afsnit af føljetonen med spild af tid, råben på protokollater og flytning af kommaer. Det er som at være med i et realityshow – Flyfucking Reality.

CO-SØFART

Molestien 7
2450 København SV
DanmarkTelefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dkAnsvarshavende 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 konsulentRedigering og layout
Hanne Hansen, vikarTryk
Specialtrykkeriet ArcoOplag
3.150
ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgaveDeadline
Læserbreve og artikler til næste nummer,
skal være redaktionen i hænde senest 15.
august eller efter aftale.Materiale
til Fagbladet CO-Søfart sendes til
Martin van Dijk, mvd@daniskmetal.dkNæste nummer
udkommer 12. september og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dkForsidebillede
5. maj 2025 ved Mindeankeret
Foto: Christian H. Petersen

INDHOLD

LEDER	2
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	4
OK 2025 NYT	6 - 15
MENIGE "STORE SKIBE" HOVED-OK	6
MENIGE "MINDRE SKIBE" HOVED-OK	7
OFFICERER "STORE SKIBE" HOVED-OK	8
MENIGE DÆK FÆRGEREDERIERNE	10
CATERING MOLSLINJENS VESTRUTER	11
CATERING BORNHOLMSLINJEN	11
OFFSHORE TEKNISK OG CATERING	11
SKIBSASSISTENTER ALVINA SHIPPING	12
MENIG CATERING ALVINA SHIPPING	12
TRE GANGE OK I FJORD LINE	14
MENIGE OG OFFICERER I FLC	14
KRANFØRER ZITON	14
OFFICERER "MINDRE SKIBE" HOVED-OK	15
HOVMESTER BORTVIST	17
OPSIGELSE EN DIS-MISFORSTÅELSE ...	21
OVERENSKOMSTBRUD OSLO-RUTEN .	22
SKIBS- OG SKOLEBESØG	23
TAL OG FAKTA	
CO-SØFART OG METAL MARITIME	24
NY FORSKNINGSENHED I ODENSE ...	26
POUL THOMASENS SØFARTSBOG	28
NYT OM NAVNE	31
KNAP SÅ INTELLIGENT	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

Thaigæng på dansk skib:

UNDER STANDARD Side 20

SOCIAL FOND REFUNDERER Side 27



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

FOTO: TIM SCHÄFFER KARBO,
MASKINMESTRENE FORENING

FORHANDLING AF
OVERENSKOMSTER HAR
NATURLIGVIS FYLDT
MEGET I FAGLIG AFDELING
SIDEN SIDSTE FAGBLAD.
5. MAJ FYLDTE PÅ EN HEL
ANDERLEDES MÅDE, DA
CO-SØFART DELTOG I
MINDEHØJTIDELIGHEDEN
FOR KRIGSSEJLERNE VED
MINDEANKERET I NYHAVN.



Siden sidst:

NYT FRA FAGLIG AFDELING

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER METAL MARITIME

DA JEG SKREV "Siden sidst" til det seneste fagblad, havde vi lige fået gennembrudsforliget på industriens område. Kort tid efter deadline kom så Transportforliget, der er det rammegivende forlig på vores område i Metal Maritime.

For anden overenskomstforhandling i træk, kunne vi konstatere, at der var tale om et ganske fornuftigt forlig med gode lønstigninger og andre fordele for medlemmerne.

GODT UDGANGSPUNKT FOR EGNE FORHANDLINGER

Dermed havde vi et godt udgangspunkt forud for vores egne forhandlinger. De startede den 26. februar i Danske Rederier

med hovedoverenskomsten for menige mellem Metal Maritime og Danske Rederiers afdeling B.

Det var samtidigt indledningen på et par hektiske uger, hvor vi forhandlede de øvrige hovedoverenskomster for menige, dvs. overenskomsterne for afdeling D og mobile havanlæg (offshore) i Danske Rederier, hovedoverenskomsterne i Færgerederierne og overenskomsten for cateringpersonale offshore med Horesta mv.

Herefter gik vi så småt i gang med at forhandle forskellige særoverenskomster med rederierne og virksomhederne. Dette skete mens vi afventede resultatet af afstemningen vedrørende mæglingsskitsen om fornyelse af overenskomsterne. Heldigvis viste det sig at også langt de fleste medlemmer

var tilfredse med resultatet af forhandlingerne, da de stemte klart ja.

MANGE AFTALER ER I HUS

Vi kunne dermed fortsætte rækken af forhandlinger med arbejdsgiverne og er nået i hus med ganske mange overenskomster for menige. Det skal dog nævnes at forhandlingerne om overenskomsten for cateringpersonale på Oslo-ruten (der som bekendt nu hedder Go Nordic Cruiseline) er brudt sammen. Vi kunne ikke nå til enighed med rederiet om en ny aftale og efterfølgende har der været uenighed om implementering af mæglingsskitsen, så denne overenskomstfornyelse er fortsat udestående.

Hvad officererne angår er der netop



Klar til kransenedlæggelse ved Mindeankeret. Tredjeyderst fra venstre er Christian H. Petersen fra CO-Søfart/Metal Maritime.

Orlogsprovst Ejgil Bank Olesen talte for krigssejlerne ved Mindehøjtideligheden, der havde kongelig deltagelse ved H.K.H. Prinsesse Benedikte.



indgået aftale om hovedoverenskomsten med Danske Rederier og vi er i skrivende stund i gang med at aftale mødedatoer med rederierne om de forskellige særoverenskomster for officerer. I kan læse mere om status på de forskellige forhandlinger på de følgende 10 sider i bladet.

MINDEHØJTIDELIGHED FOR KRIGSSEJLERNE 5. MAJ

Den 5. maj 2025 afholdtes den årlige mindehøjtidelighed for de danske krigssejlere som sædvanligt ved Mindeankeret i Nyhavn. I anledning af 80-året for Danmarks Befrielse var højtideligheden lidt ud over det sædvanlige i år, da Prinsesse Benedikte deltog på vegne af Kongehuset. Ligeledes markerede dagen at selve Mindeankeret for nylig er blevet restaureret blandt andet med støtte fra CO-Søfart.

Fra CO-Søfart deltog undertegnede og Caspar Mose i arrangementet, ligesom de øvrige søfartsforbund og foreninger deltog. Mens Caspar fik rollen som fanebærer, fik jeg selv æren af at lægge CO-Søfarts krans ved Mindeankeret. Udover de officielle deltagere var der mødt ganske mange mennesker op på den fine solskinsdag og

det var svært ikke at blive både rørt og eftertænksom, mens der blev holdt taler af kammerherre Christian Eugen-Olsen og orlogspræst Ejgil Bank Olesen og sunget sange til ære for de danske søfolk, som mistede livet i allieret tjeneste under krigen.

OM KRIGSSEJLERNE

Den 9. april 1940 befandt 245 danske skibe med cirka 6.300 danske søfolk sig udenfor den spærring, som tyskerne lagde langs de danske kyster. De udgjorde omkring 2/3 af den danske handelsflåde på daværende tidspunkt.

Udmeldingerne fra de danske myndigheder og rederierne til skibene lød på, at de skulle sejle til dansk eller neutral havn, men samtidig lød opfordringen fra den britiske regering og ITF (det internationale transportarbejderforbund) til skibene om at søge allieret havn.

På langt de fleste danske skibe blev det besluttet at søge allieret havn. På enkelte skibe gjorde den menige besætning mytteri og tvang kaptajn og officerer til at sejle til engelsk havn i stedet for at følge rederiets ordrer. Andre danske skibe blev opbragt af den engelske marine.

Herefter deltog de mange danske søfolk i Anden Verdenskrig på allieret side. Derved kom de blandt andet til at indgå i den livsvigtige konvojsejls mellem USA og Storbritannien, men også i egentlige militæroperationer som f.eks. landgangen i Normandiet 6. juni 1944 (D-Dag), hvor omkring 25 danske skibe og 800 danske søfolk var en del af angrebsflåden.

Mange af de danske søfolk kom til at betale en høj pris for deres indsats i krigen. Næsten 1.100 af dem omkom i allieret tjeneste og andre kom efter krigen hjem med ar på sjælen. Efterfølgende var det småt med anerkendelsen fra officiel side i Danmark, men det er der trods alt rådet bod på sidenhen. Blandt andet med et mindesmærke i Mindelunden og den årlige højtidelighed ved Mindeankeret.

Det er yderst velfortjent at krigssejlernes indsats værdsættes af danskerne, for deres indsats var i høj grad medvirkende til, at Danmark efter krigen, trods samarbejdspolitikken, blev anset for at være på den rigtige side.

Vi skylder derfor en stor tak til både de omkomne og de overlevende danske krigssejlere under Anden Verdenskrig.



DRA afd. B - "de store skibe":

OK-AFTALE FOR MENIGE

AF OLE PHILIPSEN, FORMAND METAL MARITIME

METAL MARITIME og Danske Rederier nåede sidst i februar til enighed om fornyelse af hovedoverenskomsterne i Danske Rederier afdeling B (Den store Rederiforening) for:

- Skibsmekanikere
- Skibsassistenter
- Menigt cateringpersonale

Resultatet betyder, at de ansatte på hovedoverenskomsten og dens særoverenskomster vil have mere end 2.400 netto kr. udbetalt månedligt pr. 1. marts 2027. Langt de fleste vil som altid få væsentlig mere, når resultatet overføres til deres særoverenskomster.

Der er meget få ansat på selve hovedoverenskomsten, langt de fleste menige i DRA afd. B er ansat på særoverenskomster.

AFTALEN INDEHOLDER:

- Særlig bidrag (opsparing) stiger med 4 pct. i perioden (2 pct. 1/3 2026 og 2 pct. 1/3 2027).
- Alle tillæg skal stige med 3,5 pct. årligt. I alt 10,5 pct. i OK-perioden.
- Der kan nu vælges rederi tillidsrepræsentanter, hvor besætningen på skibene er for små til, at man kan vælge tillidsfolk på det enkelte skib.
- Tillidsfolk får et årligt vederlag på 5.400 kr.
- Pensionsgivende hyre stiger med 2.050 kr. i OKperioden
- 2 ugers mere barsel/forældreorlov, alle forskellige typer af forælder accepteres.

Det maksimale beløb, man kan få under forældreorlov/barsel, stiger fra 23.960 kr. til 26.000 kr. (netto)

- Ret til at holde 2 børnebørns-omsorgsdage (tjenestedage under forbrug af fridøgn)
- Fra 5 år før folkepension, får man ret til at få omregnet pensionsbidrag og særlig opsparing til fridage på tjenestedage. Derudover får man ret til at holde yderligere 46 seniordage på tjenestedage på egen regning (man kan forbruge evt. overskydende fridøgn/ferie eller reducere hyren)

Der er derudover indgået en aftale om, at man fremover kan holde kursusdage, som E-learning i hjemmet. For hver 7 timers E-learning, man deltager i, har man forbrugt 1 kursusdag.

Et nyt element er, at man ved sygdom i frihedsperioder forbruger op til 6 fridøgn pr. kalenderår. Hvis man kan dokumentere, at man har været syg enten ved lægeerklæring eller indkaldelse til undersøgelse på hospital eller indlæggelse på sygehus, så vil man ikke forbruge fridøgn.

Denne bestemmelse, som kendes fra flere særoverenskomster, er blevet indført, da der desværre i nogle rederier har været tilfælde, hvor ansatte regelmæssigt melder sig syge, når de kommer hjem på fritørn og rask igen inden næste tjenestetørn, for derefter at forlange de ikke afholdte fridøgn kontanterstattet.

GENERELT OM OK-OPDATERING I DETTE BLAD

Umiddelbart efter sidste fagblad var gået i trykken sidst i februar, lå første aftale om OK-fornyelse klar.

Vi samler her på OK25-siderne op på status samt hovedpunkter i de færdigforhandlede overenskomster.

Som det fremgår af artiklen "Siden sidst" på de to foregående sider af faglig leder Christian H. Petersen, har Transportforliget været et fornuftigt udgangspunkt for forhandlingerne med gode lønstigninger og andre fordele for medlemmerne.

Forhandlingerne fortsætter, og som det også fremgår af flere artikler, er der uafsluttede hængepartier. Opdateringer kommer på hjemmesiden.



FØLG MED PÅ HJEMMESIDEN

Medlemmer af Metal Maritime kan følge overenskomstforhandlingerne på CO-Søfarts hjemmeside på www.co-sea.dk

Adgang kræver login

Det kræver login på "Medlemsside" for at finde dokumenter og nyheder om OK-forløbet.

Vi har løbende lagt opdateringer på "Medlemsside", efterhånden som forhandlingerne er skredet frem.

OK-FORNYELSE FOR MENIGE I DE MINDRE SKIBE - DRA AFD. D

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

VI FORHANDLEDE med Danske Rederier Arbejdsgiver om fornyelse af hovedoverenskomsterne for menige i afdeling D (tidl. DRO-2) den 6. og 7. marts. Forhandlingerne tog udgangspunkt i de opnåede resultater i gennembrudsforliget på Transportområdet.

Danske Rederier ville gerne have, at vi tog mere udgangspunkt i resultaterne for de menige i afdeling B, men vi fastholdt, at der var tale om selvstændige forhandlinger. Udgangspunktet for de to overenskomster er forskellig og ønskerne fra Danske Rederiers side og ønskerne fra arbejdstageres side havde derfor forskellig værdi på de to områder.

FORHANDLINGERNE BRØD SAMMEN

Den uenighed om grundlaget var måske medvirkende til, at forhandlingerne brød sammen den 7. marts, fordi vi ikke fandt, at forhandlingerne bar frugt.

Vores vurdering var, at vi stod for langt fra hinanden, og at der ikke rigtig var bevægelse eller villighed til bevægelse fra Danske Rederiers side på særligt vederlag til henholdsvis Arbejds miljø- og Tillidsrepræsentanter.

Under forhandlingerne skal Forligsinstitutionen orienteres om forhandlingsresultaterne. Bryder forhandlingerne sammen som her, indkalder Forligsmanden til forhandlinger.

Vi blev således indkaldt til at skulle møde i Forligsinstitutionen søndag 16. marts.

UNDGIK "FORLIGSEN"

Sent torsdag aften den 13. marts fik vi imidlertid en henvendelse fra Danske Rederier med et nyt forhandlingsudkast til fornyelse af overenskomsten. Fredag genoptog vi forhandlingerne, per korrespondance. Fredag eftermiddag kom vi så til enighed, kunne underskrive et tilfredsstillende resultat for de menige, ansat i afdeling D, samt informere Forligsinstitutionen om, at parterne var nået til enighed.

INDHOLD I DEN NYE OVERENSKOMST:

- Hyrerne stiger med godt og vel 1.600 kr. (netto) i den tre-årige overenskomstperiode, lidt afhængig af overenskomst. Dertil kommer særligt bidrag og værdien af pension (hvor sådan haves).
- Særligt bidrag (også benævnt som: særlig opsparing) stiger med 1 pct. hhv. 1. marts 2026 og 1. marts 2027.
- 2 ugers yderligere orlov i forbindelse med fødsel/adoption. Alle typer af forældre indskrives i overenskomsten, herunder omsorgsforældre/personer, der ifølge barselslovgivning kan "overtage" barsel fra en forælder.
- Ret til at afholde 2 børnebørns omsorgsdage.
- Fra 5 år før folkepension, får man ret til (op til) 46 selvbetalte seniorfridage. Som en del af dette og på samme betingelser, får man ret til at omregne pensionsbidrag og særligt bidrag til fridage på tjenestedage.

- Overtidssatserne stiger med 3,0 pct. årligt, første gang den 1. maj 2025. I alt i perioden 9,0 pct.
- Øvrige tillæg stiger med 3,5 pct., præcist hvilke udestår til forhandling, samlet stigning i perioden 10,5 pct.
- Vederlag til Tillidsrepræsentanter på 5.400 kr./år udbetales én gang per år.
- Vederlag til en fælles Arbejds miljørepræsentant i et rederi. Vederlaget er på 5.400 kr./år og udbetales én gang per år.
- Øget mulighed for valg af Tillidsrepræsentant, både samlet for ansatte på Metal Maritimes overenskomster og inden for de enkelte grupper i et rederi.
- Rederiernes pensionsbidragsprocent stiger med 1 pct. per 1. maj 2025, hvor der er pension.
- Der er indgået aftale om den søfarendes deltagelse i e-learning i hjemmepriorer. Det er her aftalt, at en kursusdag kan konverteres til deltagelse i 7 timers e-learning.

TEKSTREDIGERING I GANG

Nu er vi så i gang med redigering af overenskomsterne og de endelige udmøntninger af aftalerne, samt beregning af de nye hyrebillag.

Du kan læse Forhandlingsprotokollatet på "Medlemsside" på co-sea.dk



NY HOVEDOVERENSKOMST FOR OFFICERER BETINGET GODKENDT

AF PER GRAVGAARD HANSEN, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

OK-RESULTATET ER FRA METAL MARITIMES SIDE KUN GODKENDT PÅ BETINGELSE AF, AT CATERINGOFFICERER OGSÅ BLIVER OMFATTET. DEN PROCES HAR TRUKKET UD.

FORHANDLINGER om hovedoverenskomsterne for navigatører og maskinmestre i DRA afd. B - tidligere DRO 1, blev genoptaget fredag den 25. april.

Der blev taget udgangspunkt, der hvor vi afsluttede ved første forhandlingsmøde den 10. april. Efter yderligere næsten otte timers forhandling, som ikke var uden udfordringer og som i flere omgange var meget tæt på sammenbrud og genstart, lykkedes det at opnå et forlig.

Hovedoverenskomsten blev forhandlet i samarbejde med Maskinmestrenes Forening.

Forliget er godkendt af den kompetente forsamling i Maskinmestrenes Forening, mens vi i Metal Maritime har betinget os, at cateringofficerer bliver omfattet af forhandlingsresultatet.

Imod vores forventning, har den del trukket ud og har budt på flere udfordringer. Umiddelbart før redaktionens slutning sidst i maj er der dog tegn på, at det lykkes, så vi undgår at skulle starte helt forfra med genforhandling af nærværende aftale.

Hovedoverenskomsten har betydning for alle de særoverenskomster, som aftales med de enkelte rederier, der er medlem af rederiforeningen, ligesom resultatet har eller kan have betydning for de individuelle kontrakter, som typisk læner sig op ad de opnåede resultater i overenskomstfornyelsen.

FORLIGET INDEHOLDER FØLGENDE OVERORDNEDE ELEMENTER:

Den aftalte varighed af overenskomstperioden er på 3 år.

- Lønnen stiger i perioden med i alt 10,1 pct.
- Hyrerne stiger pr. 1. april med hhv. 3,0 pct., 3,1 pct. og yderligere med 4 pct. i 2025, 2026 og 2027.
- Pensionsgivende hyre stiger med 10 pct., som fordeler sig med 2,5 pct. i 2026 og yderligere med 7,5 pct. i 2027.
- Rederiets pensionsbidrag stiger med 1 pct. og udgør ved overenskomstperiodens udløb 15 pct. Rederibidraget stiger pr. 1. april 2026 med 0,5 pct. og yderligere med 0,5 pct. i 2027. Officerens pensionsbidrag fastholdes på 2 pct. i hele perioden.
- Overtidssatserne stiger i perioden med 3 pct. hver den 1. april.

De beregnede lønmæssige resultater for de enkelte grupper fremgår i den indsatte boks på næste side.

Udover de lønmæssige forbedringer er der også indført nye ting i overenskomsterne.

OMSORGS- OG SENIORFRIDAGE

- Ret til 2 selvbetalte børnebørns-omsorgsdage pr. kalenderår.

- Ret til indtil 14 selvbetalte seniorfridage fra 5 år før den til enhver tid gældende pensionsalder. Fra 2 år før pensionsalderen forøges de til 21 seniorfridage.

Vi finder det meget vigtigt, at vi i denne omgang har sikret retten til omsorgs- og seniordage. Også selvom de er selvbetalte. Man kan nu bede om fridage med henvisning til, at det er en overenskomstsikret ret at få dem. Rederiet kan ikke sige nej, men skal medvirke til, at de bliver placeret på en sådan måde, at det ikke får unødige konsekvenser for driften.

GRAVIDITETS- OG FORÆLDREORLOV

- Med virkning for børn født den 1. juni 2025 eller senere forøges de 2 ugers forældreorlov til deling mellem forældrene til 4 ugers forældreorlov til deling mellem forældrene.
- Betaling under de 4 ugers graviditetsorlov forhøjes

Også denne gang har vi sikret forbedringer på graviditets- og forældreorlovsreglerne. Udover perioden forlænges med betaling sker der en væsentlig ændring for vores kvindelige medlemmer, idet graviditetsorloven, som ligger før fødslen, stiger markant.

I den gamle overenskomst var beløbet på 15.936 kr. uanset hvilken indtægt kvinden

DET LØNMÆSSIGE RESULTAT

DE LØNMÆSSIGE RESULTATER PÅ HOVEDOVERENSKOMSTEN FOR DE ENKELTE GRUPPER KAN BEREKNES SOM FØLGER:

Overstyrmand

For en nyudnævnt overstyrmand vil lønnen i perioden stige med kr. 3.254 om måneden. Herudover vil der, for dem som har en kompensation for merarbejdet ud over 246 normtimer

komme stigninger på 3 pct. hvert år af kompensationsbeløbet.

De samlede bidrag til pensionsordningen forbedres med ca. 1.336 kr.

Juniorofficerer

For juniorofficerer med mere end 16 måneders effektiv sejltid, som følger hovedoverenskomstens gamle ordning, vil lønnen stige med kr. 2.917-2.955 kr. om måneden. Herudover vil der, for dem som har en kompensation for merarbejdet ud over 246

normtimer (fasthyre) komme stigninger på 3 pct. hvert år af kompensationsbeløbet.

De samlede bidrag til pensionsordningen forbedres med ca. 1.154 kr.

Ny ordning for juniorofficerer

For juniorofficerer med mere end 12 måneders effektiv sejltid, som følger hovedoverenskomstens nye ordning, vil lønnen stige med kr. 2.188 kr. om måneden. Herudover vil der, for dem som har en kompensation for merarbejdet ud over 246 normtimer (fasthyre) komme stigninger på 3 pct. hvert år af kompensationsbeløbet.

246 timer. Overtidssatserne er her steget med 3 gange 3 pct.

Det kan nævnes, at der for juniorofficerer, der følger ny ordning i Maersk Line, er indgået en særoverenskomst, som sikrer et aftalt kompensationsbeløb på kr. 3600 kr. om måneden. Dette beløb vil stige med 9 pct. i overenskomstperioden og dermed øge lønstigningen med 3 gange 108 kr.

De samlede bidrag til pensionsordningen forbedres med ca. 1.336 kr. om måneden.

Kompensationsbeløbet kan variere fra rederi til rederi, alt afhængig af om der er indgået en særoverenskomst. Hvis der ikke er indgået en særoverenskomst, skal der skrives overtid for alle timer ud over månedsnormen på

måtte oppebære. Den stiger med overenskomsten til begyndelseshyren i den lønklasse og rang, man måtte have.

Det har længe været ønsket at få det rettet, og det er lykkedes med denne fornyelse.

NYE KURSUSREGLER

- En samlet kursusbestemmelse, hvor der er skabt rammer for E-learning

Vi har igennem mange år bøvlet med, hvordan vi skulle tackle den stigende brug af E-learning.

Med de nye bestemmelser i overenskomsten er der aftalt rammer for E-learning ligesom der er sat loft over de gamle bestemmelser, for hvor mange fridage vi skal stille til rådighed for kursus.

VEDERLAG TIL TALSPERSONER

- Vederlag til talspersoner er aftalt.

Der er aftalt et vederlag for vores talspersoner, som ikke i forvejen modtager en betaling for dette vigtige arbejde. Beløbet er fastsat til 5.000 kr. om året.

SAMLET VURDERING

Resultatet er samlet set tilfredsstillende. Over de to sidste forlig er hyrerne steget med næsten 20 pct., hvilket ikke er set eller opnået i de seneste mere end 20 år.

Resultatet skal også ses i lyset af verdenssituationen, hvor der er krig i Europa, Houtiernes angreb på verdenshandlen ved gennemsejling i Aden Bugten samt og ikke mindst USA's noget uforudsigelige ageren i forhold til verdenshandlen.

Dette til trods er det lykkedes at opnå dette fine resultat, som altså endnu ikke er endeligt godkendt, idet forhandlingerne af cateringofficerernes hovedoverenskomst her umiddelbart før redaktionens slutning sidst i maj fortsat står på.



Skibsassistenter og skibsmekanikere i Færgerederierne:

FORLIG OM FORNYELSE AF HOVED-OK

FORLIG OM DIS- OG DAS-HOVEDOVERENSKOMSTERNE FOR SKIBSASSISTENTER OG SKIBSMEKANIKERE I FÆRGEREDERIERNE FALDT PÅ PLADS EFTER TO DAGE MED FORHANDLINGER.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME



DEN 4. OG 5. MARTS mødtes vi med Færgerederierne for at forhandle overenskomsterne for skibsassistenter og skibsmekanikere. De fleste tillidsrepræsentanter fra de forskellige rederier og overfarter var med sammen med de faglige repræsentanter fra Metal Maritime. Den første dag var parterne langt fra hinanden, men på andendagen i forhandlingerne lykkedes det at nå til enighed om de fleste punkter fra Transportforliget.

FRA AFTALEN KAN NÆVNES:

- Lønnen stiger brutto 1. marts 2025 med 5 kr. pr. time, 1. marts 2026 med 4,75. pr. time, og 1. marts 2027 med 4,50 kr. pr. time. i alt med 14,25 kr. pr. time i overenskomstperioden.
- Overtid stiger med 9 pct. i overenskomstperioden.
- Genetillæg stiger med 10,5 pct. i overenskomstperioden.

Fra Metal Maritime deltog flere tillidsrepræsentanter i forhandlingerne. Set fra venstre er det faglig konsulent Kirsten Østergaard, bestyrelsesmedlem Niels Wilstrup, Jonny Smiszek, Scandlines, Henrik Purtoft, Alslinjen, Klaus Bøgeskov Nielsen, Øresundslinjen, Michael Fredenslund Jensen, Molslinjen og Janni Wester-Andersen fra administrationen.

- Særlig opsparing stiger med 1 pct. pr. 1. marts 2026 og med yderligere 1 pct. pr. 1. marts 2027 til i alt 11 pct. (i dag 9 pct.)
- Pensionsbidraget fra rederiet forhøjes med 1 pct. pr. 1. maj 2025 til i alt 11 pct.
- Der ydes et tillæg til sikkerhedsrepræsentanter, der er medlem af Metal Maritime. Beløbet er brutto 9000 kr. årligt som skal omregnes til DIS for dem der er valgt i DIS skibe.
- Seniorordning med op til 46 seniordage kan finansieres med særlig opsparingskontoen/ feriefri dag/ lønkroner. Dagene skal afholdes, hvis man indgår i ordningen.
- Øget barsel for børn modtaget 1. juni 2025 eller derefter, idet der ydes yderligere to ugers barsel med fuld løn.

- Mulighed for barns 2. sygedag som skal finansieres med særlig opsparingskontoen.

Der er yderligere indgået aftale om finansiering af barns 2. sygedag, mulighed for omsorgsdage for børnebørn samt ledsagelse af nærtstående. Punkter om løft af kvartalsnormen, ændring af mindste tiltørning og E-learning kurser indgår også i aftalen.

Forhandlingsresultatet er i DAS-kroner. Efter begge parter godkendelse af forliget omregnes lønningerne til DIS.

OK25AF CHRISTIAN H. PETERSEN,
FAGLIG LEDER METAL MARITIME

CATERING MOLSLINJEN A/S

MOLSLINJENS VESTRUTER

Den 12. marts var det så catering-overenskomsten på Molslinjens Vestruter, der skulle forhandles.

Da denne overenskomst er en fællesoverenskomst med 3F PSHR var delegationen fra vores side fordoblet denne gang. Alle tillidsrepræsentanter fra de forskellige ruter var med til forhandlingerne.

Her blev der taget udgangspunkt i Transportforligets punkter, og det lykkedes at forhandle overenskomsten på plads samme dag med stort set samme resultat som for skibsassistenterne.

KØJ

BORNHOLMS- LINJEN

Den 18. marts 2025 mødtes vi med Bornholmslinjens repræsentanter for at forhandle overenskomsten for cateringbesætningen på de to ruter til og fra Bornholm. Også her var tillidsrepræsentanterne med til forhandlingerne.

Også her blev der taget udgangspunkt i Transportforligets elementer og denne overenskomst kom også på plads med stort set samme resultat som skibsassistenterne.

KØJ

TEKNISK PERSONALE

PÅ offshore-området lagde vi ud med forhandling om Dansk Metals overenskomst for mobile havanlæg med Danske Rederier. Her er ikke tale om en decideret hovedoverenskomst, men aftalen angiver rammen for de øvrige forhandlinger for teknisk personale med virksomhederne på offshore-området. Dette gælder eksempelvis TotalEnergies, INEOS Offshore, NorSea og Macro.

Som sædvanlig blev disse aftaler forhandlet med udgangspunkt i Transport-

forliget. Dog vil der ofte være områder, der ikke passer ind til søs og offshore, så her er det op til parterne at nå til enighed om alternative løsninger. Det lykkedes at nå til enighed med de nævnte virksomheder om forskellige aftaler - alle med pæne stigninger på månedslønninger og overtidssatser, forhøjet bidrag til den særlige opsparing, så den ved udgangen af de 3-årige aftaler vil være på 11 pct. af den ferieberettigede løn, forøget pensionsbidrag fra arbejdsgiverne mv.

CATERING

OVERENSKOMST for cateringpersonale offshore blev forhandlet med Horesta den 13. marts med deltagelse af virksomheden Aramark og vores tillidsrepræsentant.

Her gjorde vi først et forsøg på at lave en bred aftale, hvor begge parter havde flere ønsker ud over Transportforliget. Her gælder det på vores side om at forhandle de bedst mulige vilkår ud fra de forslag vi har modtaget fra medlemmerne. Men samtidig har vi på den anden side en arbejdsgiverforening, som skal forhandle de bedst mulige vilkår på vegne af deres medlemsvirksomhed - i dette tilfælde Aramark.

Desværre lykkedes det os ikke at nå i mål med det brede forlig. Vi var simpelthen uenige om værdien af de forskellige forslag og kunne dermed ikke nå til enighed. Så vi endte med at forhandle om et såkaldt

smalt forlig, hvor vi primært skulle enes om at implementere Transportforliget ind i en offshore-sammenhæng.

SVÆRT AT BLIVE ENIGE

Her viste det sig, at vi også havde overordentlig svært ved at få enderne til at mødes og sidst på eftermiddagen var forhandlingerne tæt på at bryde sammen.

Til sidst lykkedes det dog at få de sidste knaster på plads, så vi først på aftenen kunne skrive under på en aftale, som igen betyder pæne stigninger i månedslønnen, forhøjelse af bidraget til særlig opsparing, forhøjelse af arbejdsgivers pensionsbidrag, bedre vilkår under sygdom og barsel samt vederlag til sikkerhedsrepræsentanter.



AF OLE PHILIPSEN, FORMAND METAL MARITIME

ALT TEGNEDE GODT

AFTALE MED ALVINA SHIPPING OM TO SÆROVERENSKOMSTER BLEV FRA DEN ENE DAG TIL DEN ANDEN TIL INGEN AFTALER OVERHOVEDET. SIDEN DA ER DEN ENE – MENIG CATERING – FORTSAT UAFKLARET, DA VI BLANKT HAR AFVIST REDERIETS UDKAST MED FORRINGELSER.

SKIBSASSISTENTER ALVINA SHIPPING:

NY OVERENSKOMST ER KLAR

AF NIELS WILSTRUP, BESTYRELSESMEDLEM METAL MARITIME

Særoverenskomsten for menigt drift-personale i Alvina Shipping er færdigredigeret og lagt på hjemmesiden. Aftalen er tre-årig og løber således frem til 1. marts 2028.

Ved denne overenskomstfornyelse skulle overenskomsten have en større redigering, da den tidligere version oprindeligt var indgået med DFDS, inden Alvina Shipping under Gotlandsbolaget i efteråret sidste år overtog Oslo-ruten.

Der var lidt uenigheder om hvor meget, der skulle redigeres ud, og det gjorde det ikke nemmere at have rederiforeningen inde over. Men efter lidt skriveri frem og tilbage, kom vi egentligt rimeligt hurtigt frem til den endelige version. Protokollaterne er der ingen ændring af, så de er alle gældende som hidtil.

De afsnit, der er blevet opdateret med de nye overenskomstforhandlinger som E-learning og barsel, bliver kun stående i hovedoverenskomsten.

Aftalen om kompensation ved forlængelse tørn er blevet gjort permanent, og beløbet stiger med 3,5 pct. hvert år i overenskomstperioden.

Stigningen for særlig opsparing er på 2 pct. i 2026 og yderligere 2 pct. i 2027 så den kommer op på samlet 11 pct. Her refererer særoverenskomsten til hovedoverenskomsten.

For menigt drift-personale kommer løndelen til at stige mellem 11,3 pct. og 14,0 pct. plus stigning i pensionsgivende hyre i overenskomstperioden, så en meget god procentuel lønstigning.

Foto: Gotlandsbolaget



ALVINA SHIPPING

MIDT i marts havde vi efter blot to forhandlingsmøder med Alvina Shipping A/S aftaler på plads om særoverenskomster for både skibsassistenter og menig catering på Oslo-ruten.

Det var vores første forhandlinger med Alvina Shipping efter at Gotlandsbolaget overtog Oslo-ruten fra DFDS.

Dagen efter sidste møde meddelte Alvina Shipping, at de alligevel ikke kunne acceptere det aftalte, da rederiforeningen ikke havde givet forhandlingsinstruktion til forhandling af særoverenskomsten for skibsassistenter.

SAMMENHÆNG MELLEM DE TO AFTALER

Da der i aftalerne for de to særoverenskomster var nogle fælles tiltag, betød det reelt, at Alvina Shipping trak sig fra begge aftaler.

For skibsassistenternes vedkommende er konsekvensen, at det er hovedoverenskomstens indhold, der skal implementeres. Den del er afsluttet og beskrives nærmere i boksen her på siden.

For menig catering betød det, at forhandlingerne fortsatte i Forligsinstitutionen, da Alvina Shippings afvisning kom så sent, at nye forhandlinger var umulige at nå før Forligsmandens deadline, som var 18. marts.

FORLIGSMAND OPGAV AT MÆGLE

Vi mødte derfor op i "Forligsen" 19. marts, hvor Forligsmanden efter to timers forhandling opgav at få parterne til at nå til enighed, idet Alvina Shipping efter anvisning fra Danske Rederier afviste at give det samme, som alle andre har fået ved overenskomstfornyelser efter transportforliget.

Dermed var det et faktum, at fornyelsen af særoverenskomsten for menig catering skulle ske ved implementering af mæglingsskitsen, som blev godkendt ved urafstemning 9. april.

Det burde have været nemt.

Men det blev det ikke, og her ved redaktionens slutning sidst i maj, er det endnu ikke lykkedes at nå i mål selv med den forholdsvis simple opgave.

BLANK AFVISNING AF FORRINGELSER

Vi afviste blankt Alvina Shippings første udkast til, hvordan mæglingsskitsen kunne implementeres. I udkastet var der ingen

stigninger af de ansattes pensioner i den treårige overenskomstperiode.

Nogle af tillægssatserne steg heller ikke i udkastet, ligesom rederiet var af den opfattelse, at en sikkerhedsrepræsentant var noget andet end en arbejdsmiljørepræsentant – dermed skulle de altså ikke have de vederlag, der indgår i mæglingsskitsen.

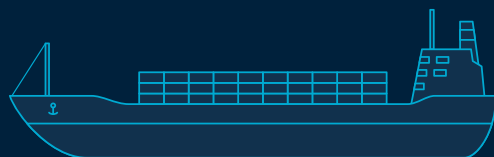
Efter vores afvisning, har vi haft et enkelt møde med Danske Rederier om implementeringen. Alvina Shipping deltog ikke i mødet. Vi har fastholdt vores oprindelige udregninger og argumenterede for dem på mødet med Danske Rederier, ligesom vi klart afviste de forringelser, som lå i udkastet fra Alvina Shipping.

VI VIL GÅ HELE VEJEN FOR DE ANSATTE

Vi gjorde det også klart på mødet, at vi er klar til at gå hele vejen for, at de ansatte på overenskomsten for menig catering får det samme, som alle andre. Vi er villige til at gå til næste instans, som er "Overenskomst-nævnet af 1939". Nævnet tager stilling til, om en mæglingsskitse er implementeret korrekt.

Danske Rederier meddelte, at de ville genoverveje overenskomstudkastet.

Siden da har vi intet hørt.



FAGFORENING TIL SØS
for menige & officerer

NYT MEDLEM?

få hjælp til
indmeldelse

SCAN KODEN

- udfyld og
klik send





TRE OVERENSKOMSTER PÅ TRE DAGE I FJORD LINE

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER METAL MARITIME

PERIODEN er det også lykkedes at nå til enighed med Fjord Line om aftalerne for menigt cateringpersonale, supervisorer og skibsassistenter. Det skete under tre dages forhandlinger i Hirtshals med deltagelse af tillidsfolk på de tre aftaler. Også her er der forhandlet pæne lønstigninger, særlig opsparring, forlænget forældreorlov, vederlag til TR og mulighed for at holde seniorfridage mv.

Det gælder for alle tre aftaler, at de er fornyet med udgangspunkt i de respektive hovedoverenskomster og er fornyet for en periode på tre år.

Et uddrag af hovedpunkterne i aftalerne:

- Timelønnen stiger i overenskomstperioden med 4,75 kr. i år, med 4,75 igen i 2026 og med yderligere 4,75 i 2027.
- Overtidssatser mv. stiger alle tre år med 3,5 pct.
- Særlig opsparring stiger med 2 pct. i 2026 og yderligere 2 pct. i 2027. Pr. 1. marts 2027 udgør den særlige opsparring dermed 11 pct. af den ferieberettigede løn.

Flere detaljer er opdateret på "Medlemsside" på hjemmesiden på co-sea.dk

Femern Link Contractor

FØRSTE OK-FORNYELSE FOR MENIGE

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

Vi havde sammen med 3F Sømændene de første fornyelsesforhandlinger af overenskomsterne med Femern Link Contractors Marine Work Group I/S (FLC), den 2. maj, dagen efter arbejdernes kampdag. Der var en god dialog og lydhørhed fra begyndelsen, og vi blev inden middag enige om rammerne for fornyelse af overenskomsterne. Der udestår redigeringen af det, vi har aftalt, og så skal vi have forhandlet nogle nye løntrin i forhold til nogle nye stillinger, som ikke allerede er med i hyrebilaget.

Overenskomsterne med FLC Marine Work Group har vi sammen med andre fagforeninger. For de menige er det sammen med 3F Sømændene og for officerer er det sammen med Dansk El-Forbund. To samarbejdspartnere vi kender godt.

Som en del af aftalerne med FLC Marine Works Group har vi indgået en samarbejdsaftale. Den indeholder aftaler om forholdene for skibsbesøg samt information, som FLC Marine Work Group har forpligtiget sig til at holde fagforeningerne opdaterede med, når vi spørger om det. Derudover er det aftalt, at vi har et samarbejds møde en gang i måneden.

KRANFØRER I ZITON A/S

Samtidig med redigering af hovedoverenskomsterne har vi også sat gang i forhandlinger på nogle af vores særoverenskomster og aftaler. Jeg var således på mit første besøg hos ZITON i Horsens, hvor jeg sammen med Metal Maritimes tillidsrepræsentant for kranførerne i rederiet havde forhandlinger om vores lokale aftale.

Forhandlingerne foregik i en god tone og begge parter fik fremlagt de respektive ønsker og havde mulighed for at uddybe disse. Vi kom ikke på dagen frem til en aftale om fornyelse, men vi kom så langt og var så tilpas tæt på hinanden, at jeg forventer i tæt samarbejde med tillidsrepræsentanten at kunne klare det resterende arbejde med udregninger og formuleringer per korrespondance med rederiet.

CM

DEADLINE: BLADET SENDT TIL TRYK SIDST I MAJ

Siderne med status og nyheder om overenskomstforhandlingerne blev såvidt muligt færdigredigeret så tæt på deadline sidst i maj som muligt.

Fra aflevering til trykkeriet og indtil bladet er tilgængeligt online og distribueret i trykt form til modtagerne, går der minimum 14 dage. Dermed er der højst sandsynligt sket ændringer i igangværende forhandlinger.

Ændringer og status på udviklingen i både igangværende og nye forhandlinger opdaterer vi løbende på "Medlemsside" på co-sea.dk

HAN

Danske Rederier Arbejdsgiver - afdeling D:

NY HOVED-OK FOR OFFICERER

AF PER GRAVGAARD HANSEN,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

FORHANDLINGER om hovedoverenskomsterne for navigatører og maskinister, i DRA afd. D - tidligere DRO 2, faldt på plads sidst i maj. Med tegningen fra de andre indgåede forlig var banen ligesom kridtet op. Udover de særlige forhold gældende for småskibene blev det hele bundet sammen i en samlet aftale, som Metal Maritime kan godkende og som vi betragter som et godt forlig.

Kravlisten fra rederierne indeholdt bl.a.

ønsker om forkortet opsigelsesvarsel ved sygdom og afvikling af frihed, når skibet ligger stille tæt på bopæl og man sendes hjem. Ligeledes ønskede de afvikling af frihed i indtil 6 dages karenperiode ved sygdom i hjemmeperioden.

De nævnte punkter blev alle forhandlet ud af aftalen, så de ikke fremgår af forhandlingsresultatet.

FORLIG AFVENTER GODKENDELSE

Det lykkedes at opnå et forlig, som nu skal igennem en vurdering i de kompetente forsamlinger.

Forliget indeholder følgende overordnede elementer:

- Den aftalte varighed af overenskomstperioden er på 3 år.
- Lønnen stiger i perioden med 3,0 pct., 3,6 pct. og 3,5 i hhv. 2025, 2026 og 2027 svarende til i alt 10,1 pct.
- Pensionsgivende hyre stiger pr. 1. april 2027 med 10,1 pct.

Yderligere detaljer og beregninger af hyrestigninger for de enkelte stillingskategorier findes på "Medlemsside" på co-sea.dk



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:

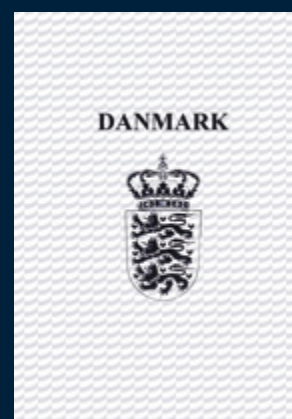
- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Færgerederierne:

UDDANNELSESFOND UDEN INDBETALINGER

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME



REDERIERNE ERKENDTE PÅ ET FÆLLESMØDE OVERENSKOMSTBRUD OG BETALER EN SAMLET SUM PÅ 750.000 KR. TIL METAL MARITIME.

SYV OVERENSKOMSTER under Færgerederierne er der beskrevet, at der skal indbetales til Metal Maritimes uddannelsesfond. Umiddelbart har vi ikke kunnet lokalisere indbetalingerne. Det omfatter overenskomsterne for skibsassistenter DIS og DAS, skibsmekanikere DIS og DAS og catering Bornholm DIS og DAS samt supervisorer Bornholm DAS.

Da vi ikke kunne lokalisere indbetalingerne, kontaktede vi rederierne Molslinjen, Øresundlinjen samt Scandlines for at høre, hvor indbetalingerne sker til. Da vi ikke umiddelbart modtog svar på dette, besluttede vi at indkalde til Fællesmøde i Færgerederierne, den arbejdsgiverorganisation hvor de pågældende rederier er medlemmer.

På Fællesmødet, der blev afholdt den 19. maj, erkendte rederierne, at de ikke havde indbetalt til fonden gennem flere år og dermed havde brudt overenskomsterne. Der blev hurtigt indgået et forlig, således at rederierne betaler en samlet sum på 750.000 kr. Fremadrettet sker indbetalingerne til Uddannelsesfonden ved årsskiftet, hvor beløbet udregnes i forhold til det samlede antal af arbejdstimer, der i løbet af året der lagt på Metal Maritimes overenskomster.

Dit helbred kommer i første række

Med en PFA Helbredssikring kommer du hurtigt til undersøgelse og behandling.

Se hvordan du er dækket på mitpfa.dk eller ring til PFA på 70 12 50 00

PFA



SAGEN UAFKLARET:

**SELVVALGT ELLER
LÆGEORDINERET
WEGOVY**

Wegovy-sagen var berammet til endnu en formalitetsprocedure i Arbejdsretten 22. maj.

Her besluttede dommeren, at sagen skal videreføres i Arbejdsretten og ikke henvises til Faglig Voldgift.

Sagen, der har været beskrevet i tidligere fagblade gennem 2024, handler i korthed om, at Øresundslinjen/Molslinjen har afvist at betale for skibsassistents lægeordinerede behandling med Wegovy, som vi mener, de er forpligtet til ifølge overenskomsten for skibsassistenter.

Rederiernes argument er, at der er tale om selvvalgt medicinering. Sagen køres nu sammen med 3F, der har samme udfordring for skibsassistenter i Scandlines.

KØJ

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

BORTVISNING AF HOVMESTER PÅ GRUND AF SYGDOM

ET MEDLEM, der er ansat på individuel kontrakt i et DIS-registreret skib, blev bortvist af sit rederi, da hun meldte sig syg et par dage før en udmønstring.

Rederiet benytter et bemandingskontor i udlandet og sygemeldingen blev indgivet dertil, som foreskrevet i kontrakten. Herefter blev medlemmet bortvist med begrundelsen ulovligt fravær.

UMULIGT AT FÅ KONTAKT

Vi forsøgte forgæves at få nogen i tale, da sygdom er lovlig fraværsgrund for en officer jf. Sømandsloven. Vi blev totalt ignoreret, og det var næsten umuligt at finde frem til en ejer af skibet i Danmark, trods

det, at tre forskellige arbejdsgivere/rederier var nævnt på medlemmets hyrekontrakt.

Til sidst måtte vi få vores medlem til at fortælle bemandingskontoret, at rederiet ville blive meldt til de danske myndigheder, hvis de fastholdt denne bortvisning.

Det satte så skub i sagen og en dansk repræsentant fra rederiet dukkede så op i telefonen. Efter lidt snak frem og tilbage blev løsningen, at medlemmet blev opsagt og fritstillet med sit personlige opsigelsesvarsel. Dette blev accepteret af begge parter, da tilliden mellem hovmesteren og det "forsvundne" rederi var brudt af flere andre årsager, der ikke kun kunne tilskrives sygemeldingen.



**Vi tror på kvalitet
og lave priser
- hele vejen rundt**



Se hvorfor vi er Bedst i test
på tjm-forsikring.dk

NYT OM TILLIDSVALGTE

SVITZER

Hos Svitzer har der været valgt til posten som tillidsrepræsentant for navigatørerne. Her er Jacob Jensen blevet valgt. Vi byder Jacob Jensen, der pt. sejler som overstyrmand i rederiet, velkommen og ser frem til et godt samarbejde.

STENA REDERI

Ved TR-valg på Stena Rederis rute Gdynia-Karlskrona er der valgt tillidsrepræsentanter for hhv. menig catering samt dæk & maskine.

Tomasz Pomierski er valgt som tillidsrepræsentant for menig catering.

For sektionen dæk & maskine er der valgt både en TR og en suppleant. Artur Włodarczyk er nyvalgt som tillidsrepræsentant, mens Dominik Rafal Szerszen har opnået valg som suppleant. Vi ser frem til

samarbejdet og ønsker jer alle tre tillykke med valget.

BORNHOLMSLINJEN

På 'Povl Anker', Bornholmslinjen, er Martin Nielsen valgt som tillidsrepræsentant og afløser således Jesper Nilsson. Vi byder Martin Nielsen velkommen og takker Jesper Nilsson for indsatsen for kollegerne.

NCC

Hos NCC er tillidsrepræsentant gennem flere år Torben Enevoldsen Vestergaard blevet afløst på TR-opgaven af skibsassistent Peter Buus Jürgensen, som vi byder velkommen. Vi takker Torben Enevoldsen Vestergaard for det mangeårige samarbejde.

MB



FIND DIN TR PÅ HJEMMESIDEN

På hjemmesiden co-sea.dk under Metal Maritime ligger en oversigt over tillidsrepræsentanter.

75 tillidsvalgte

Pt. omfatter TR-oversigten 75 tillidsrepræsentanter fordelt på 25 rederier.

Det er dog ikke alle TR-valgte, der fremgår af oversigten. Den enkelte skal via en udfyldt GDPR-erklæring tillade præcist, hvad vi må publicere. Har vi ikke modtaget den udfyldte GDPR-erklæring, publicerer vi slet ingen informationer.

QR-koden øverst er det direkte link til TR-oversigten på hjemmesiden hos co-sea.dk



SEMINAR 2025

10. - 12. SEPTEMBER

Årets seminar afholdes fra

onsdag 10. september kl. 12.00 til
fredag 12. september kl. 12.00

Tilmelding: Ved du allerede nu, at du gerne deltager, så tilmeld dig ved eget forbund. Sidste frist er 1. august.

FOR BESTYRELSE, TILLIDS- OG ARBEJDSMILJØREPRÆSENTANTER SAMT SUPPLEANTER FRA:

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel



Som de øvrige år er der arrangeret bus-tilslutning fra Kastrup Lufthavn og Hovedbanegården i København – både på ud- og hjemrejsedagen.

PROGRAM MED GOD PLADS TIL SOCIALT SAMVÆR

AFHOLDES PÅ METALSKOLEN JØRLUNDE • SLAGSLUNDEVEJ 13 • 3550 SLANGERUP

SÆRAFTALE FOR CATERING PÅ BORNHOLMSLINJEN

Da M/V Hammershus på Bornholmslinjen i skrivende stund er på værft, har rederiet indchartret M/V Patria Seaways.

Da M/V Patria Seaways er indregistreret i Litauen, har det været nødvendigt at bemane skibet med et antal danske medarbejdere fra Bornholmslinjen, som krævet af Søfartsstyrelsen. Rederiet og Metal Maritime har prøvet denne manøvre tidligere og derfor lykkedes det ret så hurtigt at få stablet en aftale på benene, så de danske

cateringmedarbejdere er sikret med en dansk arbejdsskadeforsikring samt ansættelse på specielle vilkår i den periode, de gør tjeneste på M/V Patria Seaways.

De cateringansatte, der skal med M/V Hammershus på værft, er også omfattet af en særlig aftale. Denne aftale gælder fra afgang Rønne til hjemkomst Rønne. Aftalen kan rekvireres hos Metal Maritime eller den lokale tillidsrepræsentant.

'Patria Seaways' afløser på Bornholmslinjen, mens 'Hammershus' er på værft.

TEKST: KIRSTEN ØSTERGAARD

FOTO: DFDS

INGEN MODREGNING I OPSIGELSESPERIODEN

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT METAL MARITIME

ET OPSAGT MEDLEM VAR BLEVET FRITSTILLET OG FIK HURTIGT NYT JOB, HVOREFTER DET OPRINDELIGE REDERI VILLE SLUTAFREGNE MEDLEMMET.

ET MEDLEM, der var blevet opsagt, henvendte sig til Metal Maritime.

Vi gennemgik opsigelsen og kunne konstatere, at den var sagligt begrundet.

Herefter undersøgte vi, om vilkårene i opsigelsen så som opsigelsesperiodens længde mm. stemte overens med gældende overenskomst, ansættelsesaftale og kontrakt.

Oftest vil man skulle stå til rådighed for arbejdsgiver og arbejde i opsigelsesperioden, med mindre rederiet eller virksomheden vælger at fritstille den ansatte i opsigelsesperioden.

I dette tilfælde blev medlemmet fritstillet og skulle ikke arbejde i opsigelsesperioden.

Metal Maritime forhandlede sig herefter frem til med rederiet, at den ansatte måtte

tage arbejde i et andet rederi eller virksomhed i opsigelsesperioden uden, at der ville ske modregning i hyren. Rederiet stillede som krav, at der ikke måtte være tale om konkurrerende virksomhed. Hvis det var det, ville rederiet foretage modregning.

MEDLEMMET FIK NYT JOB – REDERIET VILLE SLUTAFREGNE

Vores medlem opnåede i opsigelsesperioden hurtigt ansættelse i et andet rederi.

Det oprindelige rederi påstod straks, at der var tale om konkurrerende virksomhed og ville herefter slutafregne vores medlem inden den sidste ansættelsesdag, der fremgik af opsigelsen.

Metal Maritime protesterede over rederiets påstand om konkurrerende virksomhed

og beslutningen om modregning, da det andet rederi i sig selv ikke kunne opfattes som konkurrerende virksomhed, og vi krævede på den baggrund, at der skulle foretages en konkret individuel vurdering om de aktuelle forhold.

Da det kunne konstateres, at der blandt andet ikke var tale om samme rute og det oprindelige rederi slet ikke opererede i det pågældende område, måtte rederiet give Metal Maritime ret i og erkende, at der ikke skulle foretages modregning.

Vores medlem har efterfølgende fået den fulde hyre fra rederiet i hele opsigelsesperioden.

Skib og personer på billedet har ingen sammenhæng med de omtalte i artiklen. Billedet er alene en tema-illustration.

UNDER STANDARD

THAILANDSKE MALERGÆNG ARBEJDER PÅ DANSKFLAGET SKIB TIL HYRE LANGT UNDER INTERNATIONAL MINIMUMSLØN. DET ER UNDER STANDARD OG STEMMER IKKE OVERENS MED AT VILLE VÆRE ET KVALITETSREGISTER.

AF PER GRAVGAARD HANSEN,
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

Vi har modtaget en henvendelse fra en hollandsk ITF-inspektør, som er blevet kontaktet af PSC-officererne, Havnestats kontrollen, som har inspiceret et dansk skib fra et af vores større danske rederier.

PSC-officererne har udtrykt bekymring over ansættelsesforholdene for de malergæng, der er om bord. De skrev: "Desuden er officererne lidt bekymrede over 2 Thai-gæng (malere) om bord. De har lange kon-

trakter, og de er om bord for en månedsløn på 375 dollars."

Vi tog straks kontakt til rederiet og udbad os deres kommentarer. Efter et par dage modtog vi svar, hvor rederiet henviste til, at de thailandske malergæng havde en garanteret månedlig hyre i omegnen af 900-950 USD.

Vores henvendelse havde gjort rederiet opmærksom på, at der var uoverensstemmelse mellem kontrakterne og de aftaler, de havde med de respektive firmaer om timeantallet. Rederiet oplyste, at de ville tage fat i det hurtigst muligt.

Siden har vi ikke hørt fra rederiet om sa-

gen, selvom de fik vores forespørgsel den 2. april 2025. På grund af dette og sagens alvorlighed har vi orienteret DIS-kontaktudvalget (Det fælles koordinerings- og samarbejdsudvalg i branchen) om sagen.

De omhandlede Thai-gæng får alt for lidt i hyre og hyrens størrelse er tilmed lavere end minimumslønningerne fastsat af ILO.

Vi har forståelse for, at man skal passe på udgifterne, men som i denne sag er det i overkanten, og efter vores opfattelse under standard af det, vi forstår ved et kvalitetsregister under dansk flag.

Styrk din faglighed

- Vi er førende i specialiserede kurser og efteruddannelse inden for bl.a. hydraulik, el, sikkerhed og ledelse

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

SIMAC
TRAINING

FÆRGEREDERIERNE:

**OMREGNING DAS
TIL DIS ER KLAR**

Den årlige allonge, der benyttes til omregning fra bruttoløn (DAS) til nettoløn (DIS), er modtaget fra Færgerederierne. Beregningen vedrører skibsassistenter og skibsmekanikere samt Bornholmslinjens catering, supervisorer, elektrikere og reparatører.

Allongen sendes hvert år forbi en revisor, der kontrollerer om allongen følger Hørsholm Kommunes skatteberegning.

Ikke så ligetil i år

I år viste det sig, at det ikke var så ligetil for vores revisor at nå det samme resultat, som Færgerederierne var nået frem til. Efter flere omgange lykkedes det os til sidst at finde fejlen, som var på vores side af bordet.

Allongen er nu underskrevet og arbejdet med at beregne lønninger, der gælder fra 1. marts 2025 og 1. maj 2025 er nu gået i gang og vi forventer, at de fleste lønninger kan nå lønudbetalingerne med udgangen af maj 2025. KØJ

*Ubefarne Bornholmslinjen:***UDEN LØNREGULERING ET HELT ÅR**

Et antal ubefarne skibsassistenter på Bornholm har henvendt sig til den lokale tillidsrepræsentant på ruten, idet de ikke er blevet lønreguleret i marts 2024.

Ifølge vores medlemmer blev der oplyst fra rederiets lønkontor, at det kun er ubefarne på 3F's overenskomst, der vil få denne regulering.

Det er selvfølgelig ikke korrekt. Selvfølgelig skal ubefarne skibsassistenter på Met Maritimes overenskomst også reguleres. Hvorfor de ikke er blevet det, er vi uforstå-

ende overfor, idet vi har aftalt disse satser for længe siden.

REDERIET UNDERSØGER SAGEN

Rederiet er ved at undersøge, hvad der er op og ned i sagen, men én ting er sikkert, selvfølgelig skal der reguleres og de ubefarne kan forvente en efterregulering på et års lønstigninger for perioden 1.marts 2024 til 28. februar 2025.

KØJ**OPSIGELSE EN DIS-MISFORSTÅELSE**

Et medlem, der har bopæl i Danmark men ikke mere er dansk statsborger, havde en uddannelsesaftale med et rederi.

Som følge af det mistede statsborgerskab opsigde rederiet medlemmet.

BOPÆLEN AFGØRENDE

Sagen blev løst ved, at vi, efter aftale med medlemmet, kontaktede rederiet og forklarede, at det er LBK 390 §10 stk. 2 (DIS-Lovgivningen), som siger, at overenskomster indgået af dansk faglig organisation,

gælder for personer med bopæl i Danmark. Så længe vedkommende er bosiddende i Danmark skal man altså ansættes på almindelige danske vilkår.

Hvis vedkommende flytter ud af Danmark, stiller tingene sig anderledes, da man så skal tilbydes vilkår på linje med alle andre ansatte bosiddende uden for Danmark.

Sagen blev afsluttet med, at rederiet trak opsigelsen tilbage og medlemmet er fortsat ansat.

PGH


ER DU UDDANNET SKIBSASSISTENT?

Uddannelsen til skibsfører tager dig fra dækket og op på broen som styrmand på under 3 år!

Du kan få MERIT

Læs skibsfører bachelor • Studiestart: august

martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

AF OLE PHILIPSEN, FORMAND METAL MARITIME

OVERENSKOMSTBRUD PÅ OSLO-RUTEN

PÅ OSLO-RUTEN har Alvina Shipping, der driver ruten Go Nordic Cruiseline, haft tjenere til at afløse som buffister, conferenceassistenter og placeurs. Det er et klart brud på overenskomsterne efter vores opfattelse. Rederiet erkendte på skrift bruddet i forhold til buffister og konferencassistenter.

Mht. placeurs henviste rederiet til en 30 år gammel kutymeaftale om, at tjenere måtte afløse placeurs. En kutymeaftale, som hverken 3F, der organiserer tjenerne, eller vi har noget kendskab til.

GRUNDLØS PÅSTAND UDLØSTE FÆLLESMØDE

Påstanden om kutymeaftalen betød, at vi indkaldte til Fællesmøde om sagen. Her fastholdt rederiet og dets advokater påstanden om kutymeaftalen.

Vi afviste igen påstanden og henviste til, at der rent fagretsligt ikke kan være en kutymeaftale, når hverken vi eller 3F

kender til den. Det næste er, at påstanden om, at den såkaldte aftale skulle være 30 år gammel, dårligt hænger sammen med, at placeur-stillingen først kom i overenskomsterne i 2004 – altså for 21 år siden, samt at det ene skib kun har været på ruten og ejet siden 2004. Endeligt slår vores nugældende overenskomst fast, at ingen protokollater/aftaler fra før år 2000 har retslig betydning.

PRINCIPIEL SAG

Rederiet oplyste, at det var indskærpet overfor rutens to skibe, at der ikke må ske overenskomstbrud og at der ikke måtte ageres efter nogen form for kutymeaftaler.

Vi anser det ikke for at være nogen stor sag, men er principiel. Da rederiet forud for mødet allerede havde erkendt overenskomstbruddene, der kun er sket i enkeltstående tilfælde, krævede vi kun en ordensbod på 5.000 kr., hvilket rederiet accepterede.

VEDERLAG TIL SIKKERHEDS- REPRÆSENTANTER

Under overenskomstforhandlinger her i 2025 med Færgerederierne for skibsassistenter/skibsmekanikere samt Bornholmslinjens og Samsølinjens catering lykkedes det at opnå et vederlag til sikkerhedsrepræsentanter på brutto 9.000 kr. samt netto 5.261 kr. årligt.

Det blev aftalt, at de rederier, der er medlem hos Færgerederierne, forestår udbetaling af dette tillæg. Vederlaget betales kun til medlemmer af Metal Maritime, der er valgt som sikkerhedsrepræsentanter.

På grund af GDPR-lovgivningen må vi ikke udveksle oplysninger med rederierne om medlemskab af fagforeningen. Derfor har det været nødvendigt, at den enkelte sikkerhedsrepræsentant har skullet give samtykke til, at vi må udveksle oplysningen med de enkelte rederier. Næsten alle har nu underskrevet dette samtykke og rederierne har modtaget oplysningen, så derfor regner vi med, at alt går, som det skal fremadrettet. Vederlaget udbetales én gang årligt jf. overenskomsternes bestemmelser.
co-sea.dk KØJ

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

ANSÆTTELSE PÅ HOLLANDSK SKIB

ET MEDLEM havde sagt ja til en hyre af godt en måneds varighed på et hollandsk flaget skib og i hollandsk rederi. Medlemmet havde modtaget information fra arbejdsgiveren om en sundhedsforsikring, vedkommende skulle tegne for ansættelsesperioden og spurgte os om vejledning i den forbindelse.

Vi anviste hvilke instanser, der er de korrekte at kontakte, herunder Udbetaling Danmark, International Sikring, hvor de er helt inde i reglerne og kan informere præcist om de konkrete forhold, man nu står i. Myndighederne har i første omgang også mulighed for at se i ens konkrete forhold og kan vejlede ud fra den information, ligesom det også er dem, der træffer afgørelsen.

HOLLANDSK ARBEJDSGIVER

I denne sag bliver medlemmet aflønnet af en arbejdsgiver i Holland og har selv bopæl i Danmark. Det betyder, at vedkommende er omfattet af hollandske regler for blandt andet social sikring. I Holland (Nederlandene) skal arbejdstagere have en basis sundhedsforsikring. Da medlemmet ifølge reglerne i Danmark og EU er socialsikret i flagstaten (Holland), er det reglerne for social sikring i Holland, der gælder, herunder at der skal tegnes en basis sundhedsforsikring.

CM



FOTO: MARTEC

Metal Maritimes stand ved Rederidag på Martec 15. maj var godt besøgt af nysgerrige skibsassistenter, der står på spring ind i erhvervet. Faglig konsulent Caspar Mose havde travlt med at besvare spørgsmål.

SKIBS- OG SKOLEBESØG

TAT kontakt til medlemmerne er fortsat højt prioriteret i Metal Maritime. Rejsesekretær Barno Jensen fortsætter her hen mod sommeren sine medsejladser og skibsbesøg. Rejseplanen for efteråret har han også klar. Fjord Line, DFDS, Go Nordic Cruiseline, Bornholmslinjen, Esvagt m.v. er på listen.

En altid opdateret oversigt over aktiviteterne kan ses på co-sea.dk

Faglig konsulent Caspar Mose har også her i foråret været på skibsbesøg blandt

andet hos RAL. De maritime uddannelsescentre har han også været forbi - nogle flere gange. Martec inviterede 15. maj til Rederidag, hvor erhvervet havde mulighed for at møde de ca. 100 skibsassistenter, som er klar til udmønstring lige om lidt. Desværre benyttede kun 8-9 rederier sig af den mulighed. For interessen for at høre om erhvervet var stor, konstaterer Caspar Mose, der havde en travl dag med mange spørgsmål.

HAN

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



FAKTA: CO-SØFART OG METAL MARITIME

METAL MARITIME HAR IGENNEM ÅRENE HAFT EN KONTINUERLIG FREMGANG I MEDLEMSTALLET. MEN VI OPLEVER OFTE, AT NYE MEDLEMMER ER LIDT I TVIVL OM, HVAD DE ER BLEVET MEDLEM AF. ER DET CO-SØFART ELLER DANSK METAL? DET FORSØGER VI AT FORKLARE HER, LIGESOM VI GIVER ET OVERBLIK OVER ØKONOMI OG MEDLEMS STATUS I METAL MARITIME.

HVAD ER JEG MEDLEM AF?

Som medlem af Metal Maritime er du også medlem af Dansk Metal.

Du er ikke som person medlem af CO-Søfart, men du har gavn af fordelene ved, at Metal Maritime er medlem der og dermed har maksimal politisk indflydelse på det maritime.

CO-Søfart

CO-Søfart har ingen personer som medlemmer, det er et fagligt samarbejde mellem seks faglige organisationer. Samarbejdet omfatter:

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

Metal Maritime

Metal Maritime er en forbundsafdeling i Dansk Metal.

En forbundsafdeling er en afdeling, direkte under forbundet, som varetager forbundets interesser indenfor et specifikt erhvervsområde og har alle Dansk Metals medlemmer indenfor dette område.

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

Økonomi Metal Maritime

Metal Maritime har derfor, modsat en lokal afdeling i Dansk Metal, heller ikke en fuldstændig selvstændig økonomi, men er en del af forbundets økonomi.

Metal Maritime har rådighed over de kontingenter, som medlemmer af Metal Maritime indbetaler til Dansk Metal. Metal Maritime har ikke andre indtægter end kontingenterne, da alle øvrige indtægter er en del af Dansk Metals indtægter på samme vis, som der er fælles formue og egenkapital.

Derfor er et evt. overskud i Metal Maritime en del af Dansk Metals overskud. Hvis Metal Maritime skulle have underskud, vil det også være en del af Dansk Metals årsresultat. Da Metal Maritime er en direkte del af Dansk Metal, udarbejdes der ikke et regnskab for Metal Maritime, som i stedet er en specifikation i Dansk Metals regnskab. I oversigten her til venstre er et udtæk af tallene for Metal Maritime.

METAL MARITIME	2024	2023 tkr.	2019 tkr.
Medlemskontingenter	17.834.645	15.121	13.227
Møder / medlemsudgifter	- 504.494	- 605	- 322
Løn og personaleomkostninger*	- 8.308.978	- 3.070	- 1.900
Administration	- 92.154	- 85	- 35
Kontingent til CO-Søfart **	0	- 6.100	- 6.100
Års resultat	8.929.019	5.262	4.883

* Stigningen i lønomkostninger fra 2023 til 2024 skyldes ikke højere løn eller flere ansatte, men at ansættelsesforholdet og dermed lønudgiften for de ansatte er flyttet fra CO-Søfart til Metal Maritime.

** Aftale i CO-Søfart om at medlemsorganisationerne ikke betaler kontingent, idet CO-Søfart har opbygget en formue og har løbende indtægter bl.a. fra formuen.



Metal Maritimes opgaver

Metal Maritime varetager alle Dansk Metals opgaver indenfor det maritime område. Det omfatter:

- Forhandling af overenskomster, nationale og internationale
- Vedligeholdelse af disse overenskomster
- Behandling af medlemsopgaver
- Varetagelse af det politiske samarbejde og opgaver nationalt og internationalt

Overenskomster

Metal Maritime har i dag overenskomster med Danske Rederier og dets medlemmer, HORESTA og dens medlemmer, DI og dens medlemmer samt med flere udenlandske rederier og arbejdsgiverforeninger.

Pladser i råd og nævn

Metal Maritime har pladser, ofte formands- eller næstformandsposter, i alle de relevante nationale råd, nævn og organisationer.

Støt medlemsfremgang i Metal Maritime

Metal Maritime har i dag ca. 3.800 aktive medlemmer. Hertil kommer studerende og pensionistmedlemmer.

Fremgangen har været kontinuerlig siden fusionen mellem Dansk Sø-Restaurationens Forening og Metal Søfart i 2011, hvor Metal Maritime blev etableret.

Og fremgangen fortsætter. Siden årsskiftet er antallet af aktive medlemmer i Metal Maritime øget med 3,4 pct.

CO-Søfart

Samarbejdet i CO-Søfart sikrer maksimal politisk indflydelse på det maritime område. Høringssvar afgives således oftest i regi af CO-Søfart. Med seks maritime organisationer som afsender tales der med større vægt, end som kun en enkelt ville kunne.

Internationalt varetager CO-Søfart posterne i ITF-, ETF- og NTF-sektorledelserne. Pt. er det ansatte fra Metal Maritime, der i regi af CO-Søfart har disse poster.

CO-SØFART	2024	2023 tkr.
Indtægter*	4.815.710	7.358
Faglige omkostninger	- 667.689	- 820
Løn og personaleomkostninger**	- 122.180	- 6.509
Administration & fagblad	- 794.699	- 1.077
Overskud	3.272.596	2.247

* Medlemsorganisationer betaler ikke kontingent efter 2023. Se ** under Metal Maritime.

** Ansættelsesforhold for kontorets medarbejdere er overgået til Metal Maritime fra CO-Søfart.

Metal Maritime og CO-Søfart solid økonomi

To forskellige organisationer, begge med solid økonomi, som det fremgår af de to oversigter.

Landets største

Metal Maritime og CO-Søfart er i dag de største maritime, faglige organisationer i hele det maritime område som søfart, offshore vind m.m.



Arbejds miljø og sikkerhed til søs:

AF HANNE HANSEN

NY FORSKNINGSENHED PÅ SDU I ODENSE

MED finansloven for 2025 stod det klart, at det 32 år gamle Center for Maritime Health and Security i Esbjerg skulle lukke med udgangen af 2024. Centret var ganske enkelt ikke på finansloven.

Lukningen kom uventet for såvel de 17 ansatte som omverdenen. Og trods ihærdige forsøg på at redde CMSS hen over årets sidste måneder, lykkedes det ikke.

MARITIM SUNDHED OG TEKNOLOGI

Den nye maritime forskningsenhed på Syddansk Universitet i Odense hedder MHT, som er forkortelsen for Maritim Sundhed og Teknologi. Seniorforsker Lisa Loloma Froholdt, der indtil lukningen stod i spidsen af CMSS, er ansat som leder af den nye enhed. "Det har været nogle turbulente måneder. Vi har været tyngede af, at ikke alle fra CMSS kunne følge med over i det nye og har dermed skullet tage afsked med tæt på halvdelen," fortæller Lisa Loloma Froholdt.

Etableringen af den nye enhed med seks tilknyttede medarbejdere på fuld tid begyndte allerede umiddelbart efter årsskiftet, mens den formelle åbning blev

markeret med en reception først i april. "Vi er med flytningen til Odense kommet helt tæt på både Det Tekniske Fakultet, Humaniora og Det Samfundsvidenskabelige Fakultet. Det giver os mulighed for at videreudvikle tværfaglige samarbejder, og vi er allerede godt i gang," fortæller forskningslederen og fortsætter: "Samspillet mellem menneske og teknologi er højaktuel i for eksempel GREENition - skiftet fra diesel-drevne til el-færger. Hvordan påvirker det selve arbejdet med at navigere og hvordan påvirkes de søfarende."

Projektet laver MHT i tæt samarbejde med bl. a. Fredericia Maskinmesterskole.

SØSYGE EN BELASTNING FOR VINDMØLLETEKNIKERE

Fra vind-offshore industrien har MHT fået til opgave at forske nærmere i søsyge. Teknikere, der servicerer havvindmøller, bevæger sig ofte først fra land i en hurtiggående CTV for derefter at board et servicefartøj. Herfra går turen op i havvindmøllen, der også bevæger sig - men på en helt tredje måde.

"Søsyge er en virkelig stor belastning

for både teknikerne i selve arbejdet og for erhvervet, der har svært ved at rekruttere og fastholde teknikerne, bl.a. da nogle stopper på grund af søsygen," uddyber Lisa Loloma Froholdt.

Andre igangværende projekter i forskningsenheden er energiforbrug på små skibe og undersøgelser af, hvordan mangfoldighed i besætninger påvirker arbejdsmiljøet. Sidstnævnte er en konkret opgave bestilt af rederiet Hafnia, der har en ambition om at nå en mere ligelig kønsfordeling om bord på udvalgte skibe. MHT-forskere sejler med Hafnias skibe.

"Med en placering i Odense har vi opnået en strategisk nærhed til vores stakeholders på Sjælland samtidig med, at vi er helt tæt på den stærke maritime og teknologiske udvikling, der finder sted på Fyn - herunder Lindø og virksomheder, der er helt fremme med udvikling af robot og automationsløsninger. Endelig er vi også tæt på både SIMAC og Fredericia Maskinmesterskole. Det er af stor værdi," siger Lisa Loloma Froholdt, der arbejder på at MHT kan blive større med tiden.



METAL MARITIME

Udflugt 2026

SÆT KRYDS I KALENDEREN

Torsdag 4. juni, 2026

Turen går til Jylland, endnu ikke fastlagt hvor, men det bliver godt!



TEKST & ILLUSTRATION: HANNE HANSEN

Fastansatte i DFDS og på Gotlandsbolagets Oslo-rute – Go Nordic Cruiseline – er omfattet af Den Sociale Arbejdsmarkedsfond og kan søge fonden om støtte.

Fonden søges via hjemmesiden på: densocialearbejdsmarkedsfond.dk

Direkte link
via QR-koden



Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

NYE MULIGHEDER FOR AT FÅ STØTTE

DEN SOCIALE ARBEJDSMARKEDSFOND REFUNDERER EN DEL AF HELBREDSMÆSSIGE UDGIFTER FOR ANSATTE I DFDS OG PÅ GOTLANDSBOLAGETS OSLO-RUTE.

FASTANSATTE, der sejler i DFDS og på Gotlandsbolagets Oslo-rute, kan nu søge om refundering af udgifterne til brilleglas, kontaktlinser, øjenoperation, tandbehandling og lægeanvist behandling samt visse medicinudgifter i Den Sociale Arbejdsmarkedsfond.

Fondens bestyrelse har vedtaget et fast katalog af refusionsberettigede udgifter og tilsvarende økonomiske rammer for støtten. Refusionsmulighederne er opdaterede på hjemmesiden for Den Sociale Arbejdsmarkedsfond, hvor de nærmere krav for at kunne få udgifterne refunderet også fremgår.

KRÆVER DOKUMENTATION AT SØGE

Ansøgningen om refusion skal først sendes, når udgiften er betalt, og ansøgeren har kvittering. Det kræver dokumenta-

tion i form af bilag – altså kvittering – at kunne søge om refusionen.

Dokumentationen skal tydeligt angive, at det er ansøgeren, der har betalt regningen, ligesom det tydeligt skal fremgå, hvad udgiften omfatter. Refusionsmuligheden omfatter ikke udgifter for børn, ægtefælle, samlever eller andre pårørende.

Fonden dækker ikke hele udgiften, men en nærmere fastansat andel og i flere tilfælde også med et fastlagt maksimumbeløb.

Den oprindelige mulighed for at søge støtte i Den Sociale Arbejdsmarkedsfond ved sygdom eller nedslidning fortsætter uændret. I stedet for én søgemulighed er der nu i stedet to.

De grundlæggende krav til ansøgere er uændrede og gælder alle ansøgninger. For at være omfattet af fonden skal ansøgeren være fast ansat i enten DFDS eller på

Gotlandsbolagets Oslo-rute og sejle på overenskomst fra enten Metal Maritime, 3F Sømændene eller 3F PSHR. Kaptajner i samme rederier, der er medlem af Metal Maritime og aktivt har tilmeldt sig fonden, er også omfattede.

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond blev etableret i 2012 som en del af overenskomstforhandlingerne mellem DFDS og Metal Maritime. I 2019 indtrådte 3F Sømændene samt 3F Privat Service Hotel og Restauration også i fonden, mens Gotlandsbolaget blev en del af fonden med overtagelsen af Oslo-ruten 1. november sidste år.

Fondens bestyrelse består af repræsentanter fra DFDS, Gotlandsbolaget, 3F, Metal Maritime, de ansatte i rederierne samt eksterne eksperter.

Administrationen varetages i det daglige af Metal Maritime. Ansøgninger om refusion behandles administrativt, mens bestyrelsen behandler ansøgninger om støtte ved sygdom og nedslidning.

AF MARTIN VAN DIJK

Fællesnævnerne:

VAND, SOCIALT SAMVÆR OG SAMMENHOLD

LISTEN AF JOBS, SOM POUL THOMASEN HAR VÆRET OMKRING ER LANG. FÆLLESNÆVNERE HAR DOG SOM REGEL VÆRET VAND, SOCIALT SAMVÆR OG SAMMENHOLD.

FOR Poul Thomasen er karrieren ikke fyldt med diverse togter på alverdens verdenshave. Han har prøvet lidt af hvert, siden han i 1976 fik job på Thulebasen.

Tager vi det hele med, så spænder det lige fra bilhandel over fjerkræslagter og rengøringsmand til hovmester. Sønæringsbeviset som kok erhvervede han som 32-årig i 1986 – først og fremmest fordi han blev træt af at gøre rent.

Som de fleste andre unge, så havde han ikke den store ide om, hvad han gerne ville, da skoletiden var overstået. Der var altså ikke en helt klar karriereplan, og derfor er det også langt hen ad vejen tilfældigheder, som har gjort, at vi nu kan lave 'vis mig din søfartsbog' og se tilbage på en karriere, hvor de maritime jobs har fyldt meget.

SØFARTSBOG

Thomassen - Søfart
ThomassenDIREKTORATET FOR SØFARENDE
DANMARK

Det lå slet ikke i kortene, at det maritime skulle blive en stor del af Poul Thomasens arbejdsliv, for han kommer ikke fra en familie, som har tradition for at arbejde til søs. Han arbejdede først som fjerkræslagter, men han er søn af en bagermester som havde eget bageri, og her hjalp han til i weekenden. Han fik også job hos en bilforhandler, hvor han var med til at klargøre biler, men det var heller ikke lykken.

"Så tog jeg en HF og sammen med en ven søgte vi ind på journalisthøjskolen i Århus – han kom ind, men det gjorde jeg ikke, og dermed var jeg stadig ikke kommet tættere på, i hvilken retning karrieren skulle bevæge sig," fortæller Poul Thomasen.

SYV ÅR PÅ THULEBASEN

Han vendte tilbage til jobbet hos bilforhandleren, men stadig med en ide om, at han ville noget andet – og det skulle vise sig, at det næste job skulle blive meget anderledes.

"Jeg så et jobopslag i Jyllandsposten, hvor de søgte en køkkenassistent til Thulebasen, og det søgte jeg. Jeg fik jobbet, men køkkenchefen mente ikke,

at jeg var egnet til jobbet som køkkenassistent, og i stedet endte jeg som rengøringsmand, og det fortsatte jeg med at lave i knap syv år," siger Poul Thomasen, som også mødte sin første kone under opholdet på Thulebasen.

1983



Efter tiden på Thulebasen vendte Poul Thomasen tilbage til Esbjerg, hvor han fik job i offshore sektoren som rengøringsmand. Dermed erhvervede han også sin første og eneste søfartsbog, som er udstedt i Esbjerg i maj 1983.

Han var dog træt af rengøring og blev i stedet opvasker, men indgik en lære-

kontrakt og fik i 1986 certifikat som skibskok efter seks måneder på kokkeskole i Aalborg.

"Jeg blev opfordret til at tage jobbet som hovmester på verdens på daværende tidspunkt største rig, 'Maersk Guardian', som jeg påmønstrede, da den ankom til Nordsøen fra Singapore. Der var 104 mand om bord, og det var min første erfaring som hovmester," siger Poul Thomasen.

Det blev dog i første omgang en kort maritim karriere, for efter 10 måneder, blev han headhuntet til at starte et badehotel op i Nordjylland, og efterfølgende købte og drev han en restaurant i Esbjerg frem til 2002.

DE MARITIME ÅR

Derefter var det tid til at starte på en frisk, og det var en retur til offshore i Nordsøen, hvor han fungerede som henholdsvis kok og hovmester. Efter to år i Nordsøen, vendte han retur til Thulebasen, først som kok og derefter køkkenchef, men det var ikke som i de gamle dage, jobbet var ikke som han havde håbet, og livet på basen var ikke som i de gamle dage.

"Første gang jeg var der, fandtes der ikke mobiltelefoner og så videre, og

der var folk meget mere sociale, hvilket passede mig rigtig godt, sådan var det slet ikke i anden omgang," siger Poul Thomasen, som efter et år vendte retur til Danmark igen. Efter endnu et par år i offshore søgte Poul Thomasen over i Maersk Supply for at komme ud og sejle.

"Vi sejlede blandt andet i Middelhavet og den Mexicanske Golf. Vi var der blandt andet da orkanen Katharina lige havde hærget New Orleans og den Mexicanske Golf, hvor den havde ødelagt 161 ubeboede platforme. Vi havde et crew med specialdykkere om bord som skulle reparere platformene, og vi var 80 mand om bord, som vi var to kokke der skulle lave mad til," fortæller Poul Thomasen, som var halvandet år i den Mexicanske Golf ombord på supply skibet 'Maersk Attender', som han efterfølgende var halvandet år i Angola med.

Efter en større oprydning i Maersk, hvor man ønskede at skille sig af med 140 hovmestre på langfarten, blev der ved daværende Dansk Sø-Restaurations Forenings mellemkomst etableret en fratrædelsesordning. En ordning som Poul Thomasen bekendtgjorde, at han gerne ville tage imod,



Poul Thomsen, der her i juni fylder 72, arbejder fortsat som kok i vikarjobs på landjorden. Tilfældigheder bragte ham offshore og til søs. At tiderne forandrer sig med teknologiens udvikling og det især går ud over det sociale samvær blev tydeligt, da han efter nogle år returnerede til job på Thule Air Base.

FOTO: MARTIN VAN DIJK

selvom han ikke var en del af langfarten, var det tid til at finde på noget andet at lave.

TOGTER MED SKOLESKIBET

"Jeg tog imod pengene fra Maersk, og samtidig læste jeg, at Skoleskibet Danmark søgte hovmestre, og der fik jeg så job," siger Poul Thomsen, som var med på fire togter, det første som kok og de tre sidste som Chief Steward.

"Det var gode tider, det var noget helt andet, end hvad jeg tidligere havde prøvet. Det at sejle på et sejlskib er fantastisk, og at stå op der klokken tre om morgenen og høre lyden af skibet, som skærer sig igennem vandet og kigge op på en fantastisk stjernehimmel, det var virkelig noget særligt," siger Poul Thomsen, som også arbejdede offshore i hjemmeperioderne.

Det sidste togt med skoleskibet var i 2011, og i de næste tre år arbejdede han udelukkende som hovmester og kok i offshore sektoren.

VERDENS STØRSTE RIG

Herefter blev han af Maersk tilbudt jobbet som Camp Boss på verdens største

rig, som på daværende tidspunkt var ved at blive bygget i Singapore, hvor den lå i tørdok. "Jeg skulle i første omgang sørge for at få kabyssen op at køre. Derefter skulle jeg og mit crew på ni indonesere bespise 200 – 300 mand, som arbejdede på riggen," fortæller Poul Thomsen, som fik lejlighed på et lækkert resort i nærheden.

Efter planen skulle Poul Thomsen arbejde 4/4, men da tiden for hjemreisen nærmede sig, blev han tilbudt at blive og fungere som Camp Boss på samtlige af de tre rigge, som var ved at blive bygget på samme tid. Da riggene var færdige, skulle de sejles til Nordsøen, hvilket var en sejlur syd om Afrika, en tur som tog syv og en halv uge.

"Den første rig ville de sejle til Nordsøen uden besætning om bord, men det viste sig, at det ikke fungerede. Så da rig to og tre skulle transporteres, så var vi besætning med, og der fungerede jeg som hovmester," fortæller Poul Thomsen, som efter jobbet som Camp Boss vendte tilbage til at arbejde i offshore sektoren i Nordsøen.

Det gjorde han frem til 2017, hvor historien næsten gentager sig selv.

"Her blev jeg endnu en gang ringet op og tilbudt jobbet som Camp Boss på verdens – på daværende tidspunkt – største rig, som var ved at blive færdigbygget i Singapore på verdens næststørste værft. Den havde 180 sengepladser, og var større end de tre andre, jeg tidligere havde arbejdet på. Det tog 10 og en halv uge at sejle den hjem og der var 126 mand om bord, det var et større regnestykke at sikre, vi havde den rigtige mængde af proviant om bord," siger Poul Thomsen, som efter hjemkomsten i 2017 besluttede, at det er ved at være tid til at trække stikket for livet i offshore sektoren.

"Jeg arbejdede først lidt som vikar, men så fik jeg job på en lille platform, hvor min kone også arbejdede, så det valgte jeg at sige ja til, men da hun så desværre døde, så valgte jeg, at det var tid til at sige stop for en karriere, som har været præget af vand, socialt samvær og sammenhold," siger Poul Thomsen, der dog den dag i dag stadig har et vikarjob som kok til lands.

POUL THOMASEN

FØDT 1953

1976 - 1983

Rengøringsmand,
Thule Air Base

1984

Kokkelev, Offshore

1986

Kokkeskole, sønærings-
bevis som kok

1986

Hovmester,
Maersk Guardian

1987 - 2002

Selvstændig, Restaurant
Munkestuen, Esbjerg.

2002 - 2004

Kok/hovmester,
Offshore Nordsøen

2004 - 2005

Kok, senere køkkenchef
Thule Air Base

2005 - 2008

Kok, Maersk Supply

2008 - 2011

Hovmester,
Skoleskibet Danmark

2008 - 2017

Camp Boss, Danbor

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

Nyd sommeren med PlusKort rabat!

PlusKlodser.

Styr mod LEGOLAND, og tag på en magisk og mavekildrende rejse rundt blandt mere end 80 millioner LEGO klodser!

20%



PlusFeriebolig.

Lej alt fra villaer med egen pool i sydets sol til skønne danske sommerhuse med havudsigt hos NOVASOL.

6-10%



PlusHave.

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

Særpris

TIVOLI

Hent appen,
og se endnu flere
gode rabatter
og tilbud

Mit medlemskort

Jens Jensen
Medlemsnummer
1234567891



PlusKort.



Søg efter rabatter

Nulstil

Resultater

Vis på kort

Frigheden

Tivoli Frigheden er et friem
for alle!
16-20%

Online

GOBOAT

Tag en tur på vandet
med familie og venner.
5-10%

Butik

mofibo

lyd- og ebøger for
erhvervs smag.
33%

Online

Sortér | Filter



PlusKort.

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

SKIBSFØREREKSAMEN OG BEDSTE HOLDSPILLER

Signe Drejer Christiansen dimitterede sidst i marts fra Martec med en afsluttet skibsførereksamen i bagagen. Ikke nok med det. Lærerkollegiet havde også bestemt, at hun skulle være modtageren af Metal Maritimes præmie, der tildeles "Bedste Holdspiller".

Kriterierne for tildelingen er blandt andet, at modtageren uselvsk har bidraget til at fremme fællesskab og samarbejde på holdet/i klassen. Præmien er således helt uafhængig af karakterer og eksamensresultatet i øvrigt. Dog er høje karakterer ingen hindring, og modtageren havde da også dagen før dimissionen afsluttet med et 12-tal.

I Martecs motivation for at netop Signe Drejer Christiansen skulle modtage præmien og titlen "Bedste Holdspiller" lød det bl.a. at hun hele vejen igennem har været en dedikeret studerende og har den fulde forståelse for skib og besætning.

Fra Metal Maritime var det faglig konsu-

lent Caspar Mose, der deltog ved dimissionen og også overrakte præmien til den glade modtager. Med præmien følger et gavekort på 700 kr. til brug på lige nøjagtig, hvad man lyster.

HAN



TIL LYKKE

**BEDSTE
HOLDSPILLER**



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



VI MINDES



Alex Morten Lehman Jensen

Født 7. november 1946 - er afgang ved døden 22. marts 2025

Jan Helming Rasmussen

Født 25. juni 1958 - er afgang ved døden 10. maj 2025



ILLUSTRATION: JENS JULIUS

TEKST: HANNE HANSEN

kundeservice. Kunden mødes af idiotiske chatbot's, der spørger om tusind ting, der er komplet ligegyldige for det ærinde, man henvender sig med. Først efter ufatteligt mange forsøg erkender bot'en, at den må give op og sætte én i forbindelse med et rigtigt menneske. En intelligent konklusion, trods alt.

5 MILLIMETER TIL LODSLEJDER

Til trods for, at Bagsiden nok mener, at sporene skræmmer, når det gælder kunstig intelligens, så er Fagbevægelsens Interne Uddannelser i gang med at udvikle en kunstig-intelligens-hjælper til arbejdsmiljørepræsentanter.

En test viser, at hjælperen i bedste fald kommer med eviggyldige lurum-larum-svar på en række spørgsmål. I værste fald er den direkte livsfarlig.

Bagsiden spurgte f.eks. hjælperen, hvor tykt et tov til en lodslejder skal være.

Den digitale hjælper svarede: "Når det kommer til tilrigning af lodslejder, er der specifikke krav til tovværkets dimensioner for at sikre sikkerheden. Tovet skal have en diameter på mindst 5 mm."

Herefter fortsætter den digitale smøre med almindeligheder og afslutter med, at jeg kan kontakte min arbejdsmiljørepræsentant, hvis jeg har brug for yderligere information.

5 millimeter! Det lyder plausibelt, hvis det var tykkelsen på flaglinen, men som tovværk til en lodslejder? Skibet får næppe lods den dag, når lodslen spotter lejderen.

Kunstig intelligens har sin berettigelse i et utal af sammenhænge. Men det er knap så intelligent at udbrede teknologien til områder, der fører til uanede mængder af tidsspilde eller gør mennesker dummere.

KNAP SÅ INTELLIGENT

KUNSTIG INTELLIGENS KAN VÆRE RET KUNSTIG OG OFTE KNAK SÅ INTELLIGENT.

MENNESKELIGE fejl er tilsyneladende forsvundet, næsten da. En ny tendens er observeret. Når der i dag opstår fejl – altså virkelig dumme fejl –, så viser det sig, at fejlen er begået af kunstig intelligens. Havde forlaget Carlsen for eksempel brugt billeder taget af rigtig levende fotografer eller illustrationer tegnet

af rigtige tegnere, da de skulle illustrere en dyrebog, havde den været helt fri for illustrationer af aber med seks fingre, hyæner med klove, hjorte med fem ben og bjørne med alt for mange tænder.

Bogens pris var sandsynligvis også blevet lidt dyrere eller forlagets avance lidt mindre. Ved at bruge illustrationer skabt med kunstig intelligens fik forlaget til gengæld en alvorlig ridse i renomméet og det ganske land et gratis grin.

Mindre morsomt er det, når kunstig intelligens rykker ind i større virksomheder som erstatning for god, gammeldags

