



I uberørt farvand:
**MED PÅ MED-
SEJLADS FOR
FØRSTE GANG**

SIDE 4-5



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**NYE AFTALER FOR
JUNIOROFFICERER
PR. 1. APRIL 2025**

SIDE 13

**DE ANSATTE BLI-
VER IKKE BERØRT
AF FRASALG**

SIDE 16-17

**ET NÆRMERE KIG
PÅ ET HELT UNIKT
FARTØJ**

SIDE 26-27

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

MOD ET TRYGT ARBEJDS- MILJØ I HANDELSFLÅDEN

SIDEN 2018 har arbejdet mod mobning og chikane i handelsflåden været et fokuspunkt i samarbejdet mellem Danske Rederier og de overenskomstbærende fagforeninger.

Den i 2023 gennemførte undersøgelse af udbredelsen af chikane og mobning i handelsflåden, bestilt af erhvervsministeren, afslørede alvorlige udfordringer: 17% af de søfarende havde ifølge undersøgelsen været udsat for mobning, 11% for chikane, og 8% havde oplevet trusler om vold. Disse tal understreger, at der er behov for vedvarende indsats for at forbedre arbejdsmiljøet til søs.

'BEST PRACTICE' ANBEFALINGER

Søfartsstyrelsen nedsatte to arbejdsgrupper med det formål at udarbejde konkrete tiltag for at skabe en mere sikker og respektfuld arbejdsplads for alle.

Initiativerne, der er blevet introduceret, herunder uddannelse af skibsledelsen og forbedrede klagemuligheder, er vigtige skridt i den rigtige retning. Især domstolens mulighed for i særligt grove tilfælde at fratage retten til at sejle på danske skibe sender et stærkt signal om, at chikane og mobning ikke tolereres.

Danske Rederier har i samarbejde med Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime desuden i august 2024 præsenteret "Best Practice" anbefalinger.

Med fokus på ledelsesansvar, regelmæssig rapportering og træning, er disse anbefalinger designet til at sikre et trygt og sundt arbejdsmiljø.

NYE UDFORDRINGER

Men med øget opmærksomhed følger også nye udfordringer. Vi oplever en stigning i klager, hvor besætningsmedlemmer ikke er tilfredse med skibsledelsens beslutninger, og reagerer med beskyldninger om krænkelse/chikane.

Det har skabt en bekymringsvækkende tendens, hvor frygten for fejl fører til overreaktioner uden grundig vurdering af klagerne.

Det er kritisk, at vi i vores indsats for et godt arbejdsmiljø risikerer at gå på kompromis med retfærdigheden for både besætningerne og skibsledelserne.

” En atmosfære af nervøsitet skal ikke herske blandt ledelsen. Frygten for ubegrundede klager, som kan have store ansættelsesretlige konsekvenser, skaber et dårligt arbejdsmiljø, men vi kan heller ikke tolerere chikane og mobning. Vi skal have fundet den rette balancegang, som gør det tåleligt for alle at gå på arbejde.

MODEN TILGANG

For at opnå en holdbar løsning er det nødvendigt med en moden og fornuftbaseret tilgang.

Vi ser også, at nogle rederier har indført personaletiltag med det formål at forhindre krænkelse og chikane ombord, men i disse tiltag overses grænsen mellem arbejdsgiverens ledelsesret og medarbejdernes private rettigheder.

Alle ansatte har krav på et arbejdsmiljø, der er både trygt og retfærdigt, hvor respekt og samarbejde går hånd i hånd med ansvarlighed og tryghed til at udføre ledelsesopgaverne.

AFGØRENDE TILGANG

Denne tilgang er afgørende ikke blot for arbejdsmiljøet, men også for at sikre handelsflådens fortsatte succes og ry som en attraktiv, sikker arbejdsplads.

Lederne spiller en afgørende rolle i at fremme en kultur, hvor chikane og mobning ikke findes - og hvor enhver kan føle sig velkommen og værdsat.

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 25. oktober eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 22. november og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
DFDS 'LUNA SEAWAYS'.
Foto: Martin van Dijk



Cadeler:

INTERNATIONAL OVERENSKOMST

Side

8

GRØNLAND HAR BIDT SIG FAST

Side

28



KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
MEDSEJLADS I UBERØRT FARVAND	4
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	6
OFFSHORE VINDREDERI	
NY INTERNATIONAL OVERENSKOMST	8
OK23: OVERENSKOMSTFORNYELSER ..	10
OK23: NY TITEL TIL TEAMLEDERE	11
FÆLLESMØDE FØRTE IKKE TIL ENIGHED	12
NEDLÆGGELSE AF KOMPETENCEFOND	12
NYE AFTALER FOR JUNIOROFFICERER ..	13
OPSIGELSER I FOKUS	14
SALG AF OSLO-BÅDENE:	
ANSATTE BLIVER IKKE BERØRT	16
OVERENSKOMST 2025:	
HVAD SKAL DER FORHANDLES OM ?	17
NYT OM TILLIDSVALGTE	18
LØNTJEK FØRTE TIL FLERE PENGE	19
HUSK DINE RETTIGHEDER VED BARSEL ..	19
EFTERREGULERING EFTER LØNTJEK	20
FEJRING AF BEDSTE HOLDSPILLERE	24
TÆT PÅ ET UNIKT FARTØJ	26
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
NYT OM NAVNE	31
STAKKELS, STAKKELS FAGBLAD	32



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

På 'AURA SEAWAYS' var der et stort fremmøde for at høre mere om Metal Maritime og den danske model.

Stewardesse Inga Cerkauskaite var en af de søfarende på 'LUNA SEAWAYS', der var god til engelsk og hørte mere.



På medsejlad

I UBERØRT FARVAND

TIDLIGERE I ÅR TRÅDTE METAL MARITIMES OVERENSKOMST FOR SØFARENDE PÅ HENHOLDSVIS DFDS 'LUNA SEAWAYS' OG 'AURA SEAWAYS' I KRAFT. BESÆTNINGERNE PÅ DE TO SKIBE BESTÅR PRIMÆRT AF LITAUISKE SØFARENDE, OG FOR MANGE AF DEM VAR DET EN FØRSTEGANGSOPLEVELSE AT HØRE OM FAGFORENINGEN, DA REJSESEKRETÆR BARNO JENSEN FOR FØRSTE GANG VAR PÅ MEDSEJLADS PÅ RUTERNE KARLSHAMN – KLAIPEDA OG KLAIPEDA -KIEL.

TILBAGE i januar 2022 blev DFDS 'AURA SEAWAYS' og 'LUNA SEAWAYS' indsat på deres respektive ruter for først gang. 'AURA SEAWAYS' på ruten mellem Klaipeda - Kiel og 'LUNA SEAWAYS' på ruten mellem Karlshamn - Klaipeda. Den 1. maj 2024 trådte den første overenskomst, indgået mellem Metal Maritime og DFDS, for de søfarende på de to skibe i kraft. Alle ombord er dækket af overenskomster indgået af CO-Søfarts medlemsorganisationer, og overenskomsterne er til fornyelse igen ved de kommende overenskomstforhandlinger i 2025.

Forklaringen på at der ikke har været en overenskomst i perioden fra indsættelsen og frem til maj 2024 er, at skibene her var i en overgangsperiode, hvilket ikke er usædvanligt.

VARM VELKOMST

Derfor var det også et førstegangsbesøg, da rejsesekretær Barno Jensen tog på medsejlad med henholdsvis 'AURA SEAWAYS' og 'LUNA SEAWAYS'.

” *Det er altid lidt spændende, når man skal på besøg for første gang, især når der er tale om udelukkende udenlandsk besætning. Det er ikke til at vide, hvad de har af kendskab og holdning til den danske model og danske fagforeninger,” siger Barno Jensen.*

På både 'LUNA SEAWAYS' og 'AURA SEAWAYS' blev Barno Jensen dog modtaget af en åben besætning, som gerne ville høre mere om Metal Maritime. Commercial Head på henholdsvis 'AURA SEAWAYS' og 'LUNA SEAWAYS' tog imod og sørgede for rundvisning på de nye skibe, samt introduktion til de respektive kaptajner.

INFORMATIONSMØDER

Fremgangsmåden på medsejladserne på skibene er ofte således, at Barno Jensen efter aftale med besætningen, holder til i messen, hvor besætningen så kan komme forbi, hvis de har lyst til at høre mere eller har spørgsmål. På både 'LUNA SEAWAYS' og 'AURA SEAWAYS' blev fremgangsmåden en smule anderledes.

Det blev i samråd med Commercial Head og kaptajnerne på de to skibe besluttet, at

'AURA' og 'LUNA SEAWAYS' er identiske søstreskibe. Her er 'LUNA SEAWAYS' i havn i Klaipeda netop ankommet fra Karlshamn. Søsterskibet sejler på ruten mellem Klaipeda og Kiel, og fragt udgør en stor del af klientellet for begge skibe.



den bedste måde at gøre det på, var at holde et fælles informationsmøde for den del af besætningen, der var komfortable med engelsk. Efterfølgende kunne de så give informationerne videre til deres kollegaer.

STOR INTERESSE

På 'LUNA SEAWAYS' deltog 'kun' de søfarende som var bedst til engelsk, men på 'AURA SEAWAYS' deltog alle dem, der havde

mulighed for det, også selvom sprogkunderskaberne måske ikke var i top.

"Det fungerede rigtig godt. Besætningen var lydhør og interesseret i at høre mere," siger Barno Jensen.

Noget tyder da også på, at det har virket, for efterfølgende har de litauiske søfarende vist stor interesse for at blive medlem af Metal Maritime.

Interessen er på tværs af faggrupper lige fra skibsassistenter og cateringpersonale til styrmænd og kaptajner. Det er et godt

eksempel på, hvorfor vi hos Metal Maritime prioriterer medsejladser højt.

NÆSTE BESØG PÅ PLADS

De næste besøg på henholdsvis 'AURA SEAWAYS' og 'LUNA SEAWAYS' er derfor også allerede nu programsat, så vi får mødt besætningen på den anden tårn.

Programmet for alle skibsbesøg og medsejladser kan ses på vores hjemmeside. ■

FAKTA 'AURA SEAWAYS'

Skibet er bygget på værft i Kina med begyndelse i januar 2019, og var færdigt i november 2021. 'AURA SEAWAYS' forlod værftet i december 2021. Den første sejlads på ruten mellem Klaipeda og Kiel fandt sted i januar 2022.

- Længde: 230 meter
- Bredde: 32 meter
- Kan laste 12.750 tons
- Topfart: 23 knop
- Lanemeter: 4,5 kilometer
- Der er plads til 600 passagerer
- Der er 250 kahytter

FAKTA 'LUNA SEAWAYS'

Skibet er ligeledes bygget på værft i Kina men i modsætning til 'AURA SEAWAYS' forlod det først værftet i marts 2022. På ruten fra værftet til Klaipeda i Litauen var det forbi København, før det blev indsat på ruten mellem Karlshamn – Klaipeda i april 2022.

- Længde: 230 meter
- Bredde: 32 meter
- Kan laste 12.750 tons
- Topfart: 23 knop
- Lanemeter: 4,5 kilometer
- Der er plads til 600 passagerer
- Der er 250 kahytter

TEKST OG FOTO. MARTIN VAN DIJK

Siden sidst

I FAGLIG AFDELING

DER HAR VÆRET MASSER AT SE TIL I FAGLIG AFDELING SIDEN SIDSTE FAGBLAD. AFDELINGEN HAR VÆRET RAMT AF SOMMERFERIE, MEN FLERE UVENTEDE NYHEDER HAR ØGET TRAVLHEDEN.

DEN forgangne periode har budt på flere uventede nyheder inden for det maritime område, som jeg her kort vil gennemgå.

OSLO-RUTEN SOLGT TIL SVENSKERE

Først og fremmest kom nyheden om, at DFDS har solgt Oslo-ruten til det svenske rederi Gotlandsbolaget som en stor overraskelse. Oslo-ruten har været en del af DFDS siden 1866, så det er mange års historie, som slutter den 1. november. For Metal Maritime er DFDS en af de virksomheder, hvor vi har flest medlemmer, og vi har i mange år haft et tæt og konstruktivt samarbejde med rederiet. Så det er en stor ændring for både de ansatte medlemmer, men også for foreningen som helhed, at der fra 1. november ikke længere står DFDS på Oslo-bådene. Som nævnt bliver ruten heldigvis drevet videre af det svenske rederi Gotlandsbolaget.

” Vi har naturligvis været i kontakt med Gotlandsbolaget efter udmeldingen, og vi har indtil videre et rigtig godt indtryk af rederiet. Først og fremmest har det svenske rederi hurtigt meldt ud, at de beholder alle søfarende, som fortsætter på de nuværende vilkår.

Derudover har Gotlandsbolaget planer om at udvikle ruten, så vi forhåbentlig i mange år fremover fortsat vil have en velfungerende og attraktiv arbejdsplads mellem København og Oslo.

Vi har aftalt med Gotlandsbolaget, at vi i den kommende periode holder møder og tæt kontakt, så vi er sikre på, at alt er på plads ved overdragelsen den 1. november 2024.

VIGTIG ARBEJDSPLADS

Selvom Oslo-ruten overgår til Gotlandsbolaget er det vigtigt at huske på, at DFDS fortsat er og vil være en vigtig og stor arbejdsplads for Metal Maritime og vores medlemmer. Baggrunden for salget er netop, at rederiet gennem de senere årtier i stigende grad har koncentreret sine aktiviteter om fragtmarkedet. Her har man fået flere skibe og dermed også flere medarbejdere, så DFDS er fortsat et stort rederi i det maritime Danmark og en vigtig samarbejdspartner for Metal Maritime.

SALG AF MAERSK SUPPLY SERVICES

Dernæst kom nyheden om, at A.P. Møller Holding har solgt Maersk Supply Service til norske DOF Group. A.P. Møller bliver som en del af handlen fremover en betydelig aktionær i det norske selskab. Med købet overtager DOF Group i alt 22 skibe fra Maersk Supply Service, men rederiets aktiviteter på havvind-området er dog ikke en del af salget. Denne del af Mærsk Supply overgår til Maersk Offshore Vind, så det bliver interessant at følge Maersk på havvindområdet i de kommende år. Vi vil følge situationen tæt i perioden frem til overdragelsen, som forventes at finde sted i sidste kvartal af 2024.

NYE OPSIGELSER I ARAMARK

Også på offshore-området er der nyt, og her er det desværre decideret dårlige nyheder. Lige efter at offshore catering-virksomheden Aramark havde overstået en

opsigelsesrunde, da beboelsesriggeren Haven er flyttet til Norge, kom meddelelsen om, at man også mister kontrakt for riggeren Crossway Eagle fra starten af 2025. På den baggrund har virksomheden meldt ud, at de påbegynder en ny opsigelsesproces med fratrædelser omkring årsskiftet. Herefter vil Aramark have to rigge tilbage på dansk kontinentalsokkel. Olie og gas branchen i Danmark er kendt for at være omskiftelig, og det er ofte hændt, at en afsluttet kontrakt afløses af en ny kontrakt. Forhåbentlig vil det være tilfældet her, men lige pt. ser det ikke så lyst ud.

OPRYDNING OG KLARGØRING TIL OK25

Bortset fra disse nyheder har sommeren i Metal Maritime været præget af ferie, orlov og muligheden for at få ryddet op i bunkerne, som har hobet sig op hen over det seneste års tid. Der har også været tid til at få de sidste overenskomster fra 2023 fornyet, så vi nu stort set er i mål, inden vi om ikke så længe igen skal i gang med forhandlingerne til OK25.

” I den forbindelse skal jeg igen komme med en opfordring til alle medlemmer om at indsende jeres forslag til overenskomstfornyelserne på jeres område til enten jeres TR eller direkte til os her i faglig afdeling.

Der har naturligvis også været tid til helt almindeligt fagligt arbejde i perioden op til og i løbet af sommeren. Noget af dette

I juni måned var Metal Maritime vært for møder i ITFs Offshore Task Force samt undergruppen Wind Offshore. Deltagerne var ITF-forbund inden for offshore-området, og det blev blandt andet til en rundtur på havnen i Esbjerg, som er en af verdens største og vigtigste havne, når det kommer til offshore vind.



kan I læse mere om på siderne med fagligt indhold her i bladet.

VÆRT FOR MØDER

På det internationale område var Metal Maritime i juni måned vært for møder i ITFs Offshore Task Force samt undergruppen Wind Offshore med deltagelse af ITF-forbund inden for offshore-området. Det blev fire interessante dage med drøftelse af en lang række emner, spændende oplæg, diskussioner og ikke mindst en tur til Esbjerg, hvor de internationale gæster kunne opleve en af verdens største og vigtigste havne inden for havvind.

FINE OPLÆG

Under møderne i København havde vi ud over vores interne diskussioner besøg af Jan Hylleberg, som er vice-direktør i Green

Power Denmark, som kæmper for at Danmark fortsat skal være et grønt foregangsland. Ligeledes havde vi besøg af Betina Jørgensen fra TotalEnergies, hvor hun er chef for havvindområdet. Hidtil har TotalEnergies primært været en stor spiller på olie- og gasområdet, så det var interessant at høre om deres planer inden for havvind.

I Esbjerg fik vi et flot oplæg om havnens historie, nutid og fremtid af havnedirektør Dennis Jul Pedersen. Han var også guide på en rundtur på den imponerende havn, som var fyldt op med enorme tårne, vinger og naceller på vej ud til diverse havvind-projekter. I Esbjerg fik vi også et oplæg af Anders Midskov fra Siemens Gamesa, som er en af verdens største producenter af vindmøller. De har et stort anlæg på Esbjerg Havn, hvor vi blandt andet fik lov til at komme ind i en 11 MV nacelle, hvilket var en ganske imponerende oplevelse.

INTERNATIONALE MØDER, SEMINAR OG KONGRES

Et kig i kalenderen her på den anden side af sommeren afslører, at den kommende periode ligeledes byder på en del mødeaktivitet.

Først og fremmest har vi vores eget seminar for tillidsvalgte på Metalskolen i september, hvor OK25 vil være det altovervejende emne. Lige i kølvandet på seminaret afholdes Dansk Metals kongres, hvor enkelte bestyrelsesmedlemmer og ansatte deltager som delegerede fra Metal Maritime. Og i oktober måned afholder ITF kongres i Marrakech, hvor Metal Maritime også stiller med et stærkt hold.

Herefter kommer vores fokus i stigende grad til at handle om overenskomstforhandlingerne i 2025.

AF CHRISTIAN PETERSEN, FAGLIG LEDER

Metal Maritime har tegnet overenskomst for Cadelers nyeste installationsskib 'WIND SCYLLA'. Det er gjort selvom skibet sejler under Panama flag. Foto: Cadelers



NY INTERNATIONAL OVERENSKOMST

METAL MARITIME HAR TEGNET OVERENSKOMST FOR CADELERS VINDINSTALLATIONSSKIB 'WIND SCYLLA' SELVOM DET SEJLER UNDER PANAMA FLAG, OG DET ER DER EN GOD GRUND TIL.

METAL Maritime har på vegne af Danish ITF FOC Coordination Committee (DFC), forhandlet nye overenskomster for rederiet CADELERS vindinstallationskib 'WIND SCYLLA', som sejler under Panama Flag.

” *Det er sket på grund af, at skibet ikke var dækket af en overenskomst inden det anløb dansk havn. Rederiet ønskede ikke, at skibet ville løbe ind i arbejdsstandsninger og faglige konflikter med krav om overenskomstdækning.*

ALLE KATEGORIER

Når det er de danske organisationer, som forhandler aftalen, hænger det sammen med, at rederiet er dansk baseret (beneficial ownership).

Der er indgået aftaler for alle kategorier om bord.

WIND SCYLLA anløb Esbjerg for klargøring og lastning inden afsejling til USA, hvor skibet skal opstille vindmøller. Det forventes, at skibet har projektopgaver til flere års arbejde i de amerikanske farvande, hvorfor Metal Maritime har hjulpet Cadelers med at formidle kontakten til de amerikanske fagforeninger.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

FAKTA OM DFC

DFC er et samarbejde mellem 3F, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime som overenskomstdækker danske rederiers skibe under bekvemmelighedsflag.

DFC er en anerkendt underafdeling af ITF og sikrer, at skibene med en overenskomst med DFC ikke stoppes unødigt.

Håb det bedste, men forbered det værste! Nye operative ledelsesbøger om nødsituationer i skibe

- The Bridge Emergency Preparedness Manual
- The Engine Room Emergency Preparedness Manual

Læs mere på SIMAC.DK/TRAINING

SIMAC
TRAINING

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 KAN NOGET

Hvis du vil være

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



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

SE MERE PÅ MARTEC.DK



Reparatører og elektrikere på Aarhus havn, DIS og DAS, samt Bornholmslinjen har fået ny overenskomst. Foto: Molslinjen

OVERENSKOMSTFORNYELSE FORHANDLET PÅ PLADS OG PRÆSENTERET FOR MEDLEMMER

OVERENSKOMSTS FORNYELSE FOR REPARATØRER OG ELEKTRIKERE PÅ BORNHOLMSLINJEN SAMT AARHUS HAVN, BÅDE DAS OG DIS, ER FALDET PÅ PLADS.

FORHANDLINGERNE om fornyelsen af overenskomsterne startede den 29/5-2024 i Aarhus med deltagelse af den lokale talsmand for reparatørerne og elektrikere på værkstedet i Århus, sammen med repræsentanter fra Metal Maritime og Dansk El-Forbund. Dagen før forhandlingerne, havde vi fornøjelsen af at aflægge et

besøg på værkstedet og møde de medlemmer, der var på vagt denne dag.

Forhandlingerne foregik i god ro og orden og efter en dags forhandlinger, var vi i mål med fornyelsen af overenskomsterne. Da vi var færdige i god tid, kunne vi nå at præsentere resultatet for medlemmerne, der denne dag var på vagt på værkstedet.

Hyrestigningerne er efter det til os op-

lyst, gennemført ultimo juni og overenskomsternes tekster er under redigering og forventes i læsende stund afsluttet. Når de er færdig redigeret, kan overenskomsterne findes på hjemmesidens overenskomsts sektion.

AF FAGLIG KONSULENT, KIRSTEN ØSTERGAARD

OVERENSKOMST MED NCC INDUSTRY A/S ER UNDERSKREVET OG PÅ HJEMMESIDEN

EFTER FORHANDLINGER ER OVERENSKOMSTFORNYELSEN MED NCC INDUSTRY A/S UNDERSKREVET.

FORHANDLINGERNE om fornyelsen af overenskomsten startede den 28/2-2024 med deltagelse af den lokale tillidsrepræsentant i NCC sammen med Metal Maritimes repræsentanter. Efter endnu en

forhandlingsrunde den 27/6-2024 lykkedes det parterne at opnå enighed om fornyelsen.

Lønreguleringerne forventes at finde sted med udgangen af juli måned. Det har været et langstrakt forløb, men nu skulle



Teamledere på Bornholmslinjen hedder nu supervisorer.
Foto: Martin van Dijk

OVERENSKOMST FORNYET OG TEAMLEDERE HAR SKIFTET NAVN TIL SUPERVISORER

OVERENSKOMSTS FORNYELSE FOR TEAMLEDERE PÅ DIS OG DAS PÅ BORNHOLMSLINJEN ER PÅ PLADS. TEAMLEDERE HAR ÆNDRET TITEL TIL SUPERVISOR OG FINDES NU UNDER DETTE NAVN.

FORHANDLINGERNE om fornyelsen af overenskomsterne startede den 23/5-2024 i København med deltagelse af den lokale talsmand for teamlederne på Bornholmslinjen sammen med en repræsentant for Metal Maritime. Også her lykkedes det at indgå et forlig om overenskomsterne. Da vi var forholdsvis tæt på lønkørsels deadline, blev lønningerne ikke reguleret

med udgangen af maj. Forskellige omstændigheder på begge parter side, gjorde at lønningerne heller ikke blev færdige til juni måneds lønkørsel. Parterne aftalte derfor, at udvalgte teamledere, nu supervisorer, fik et forskud på lønstigningerne. Vi forventer at endelig lønregulering finder sted ultimo juli 2024.

De nye lønninger samt overenskom-

sternes tekster er udlagt på hjemmesidens overenskomsts sektion. Det skal bemærkes, at overenskomsterne er fornyet fra 1. april 2024, da supervisorer er at betragte som ledere og derfor skal fornyes samtidigt som øvrige ledere, nemlig 1. april fremover.

AF FAGLIG KONSULENT, KIRSTEN ØSTERGAARD



det være sikkert, at forhandlingerne er afsluttet. Den trykte overenskomst kan

findes på hjemmesidens overenskomsts sektion.

AF FAGLIG KONSULENT, KIRSTEN ØSTERGAARD



Det lykkedes ikke at opnå enighed med Øresundslinjen på et fællesmøde.
Foto: Øresundslinjen

IKKE ENIGHED PÅ FÆLLESMØDE

EN TVIST OM BETALING AF LÆGEORDINERET MEDICIN HAR MEDFØRT AT METAL MARITIME SAMMEN MED FÆRGEREDERIERNE OG ØRESUNDSLINJEN HAR AFHOLDT FÆLLESMØDE. HER LYKKEDES DET IKKE AT OPNÅ ENIGHED.

ET medlem ansat hos Øresundslinjen henvendte sig til os, idet han havde fået afslag på refundering af lægeordineret medicin. Der er tale om medicinen Wegovy. Overenskomsten for skibsassistenter foreskriver, at lægeordineret medicin betales af rederiet, så længe ansættelsesforholdet består. Rederiet mener sig ikke forpligtet til at betale denne medicin med begrundelsen, at der er tale om selvvalgt medicinering.

FÆLLESMØDE

Vi er naturligvis ikke enige i denne betragtning, og derfor har der været afholdt fællesmøde i sagen den 9/7-2024 mellem overenskomstens parter samt rederiet, i dette tilfælde, Metal Maritime og Færgerederierne samt Molslinjen/Øresundslinjen.

Det lykkedes ikke at opnå enighed på fællesmødet, og sagen er derfor overdraget

til FH som viderefører sagen ved Arbejdsretten i samarbejde med os.

Vi er bekendt med, at samme sag er rejst af 3F Sømændenes Forbund, hvorfor sagen forventes at blive anlagt sammen igennem FH.

AF FAGLIG KONSULENT, KIRSTEN ØSTERGAARD

KOMPETENCEFONDEN NEDLÆGGES

DET ER BESLUTTET AT KOMPETENCEFONDEN PÅ GRUND AF MANGLENDE INTERESSE NEDLÆGGES I ALLE OVERENSKOMSTER DER HAR BESTEMMELSER OM DENNE FOND

DA det, til trods for reklamer gennem årene, om kompetencefonden og dens formål, er det ikke lykkedes at få vores medlemmer til at søge efteruddannelse via denne fond. Fondens bestyrelse, der består af rederier, arbejdsgiverforeninger og Metal Maritime, har derfor besluttet at nedlægge kompetencefonden ud i fremtiden og herefter udbetale det bidrag, som rederierne årligt betaler til fonden, direkte til de ansatte.

Der vil derfor fra 1.3.2025, forlods blive indlagt et beløb, i de nye hyrestigninger.

FORSKELLIGE BELØB

Da der er forskellige eller ingen beløb i de mange forskellige overenskomster Metal Maritime har indgået, vil beløbene variere lidt i de forskellige rederiforeninger og rederier. Mere herom senere på året, når den endelige nedlæggelse er en realitet.

KØJ



De nye aftaler vedrørende juniorofficerer træder i kraft pr. 1. april 2025
Foto: Colourbox

NYE AFTALER FOR JUNIOROFFICERER

DE NYE AFTALER VEDRØRENDE JUNIOROFFICERER, SOM EN ARBEJDSGRUPPE HAR UDARBEJDET, SIKRER FORBEDREDE VILKÅR, OG TRÆDER I KRAFT PR. 1. APRIL 2025.

MED overenskomstfornyelsen i 2023 blev det aftalt, at der mellem parterne var enighed om at lave en særlig aftale for juniorofficerer. Til dette formål blev der nedsat en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe, der inden årets udgang skulle fremkomme med forslag til ændringer af overenskomsten og dets hyrebilag. Ændringer der kunne implementeres pr. 1. april 2024 og som muliggjorde at juniorofficerer kunne ansættes på normløn uagtet, der i rederiet er kutyme for at ansætte dets officerer på individuelt aftalt løn uden højeste arbejdstid.

VIGTIG AFTALE

Aftalens vigtighed skal ses i lyset af, at vi oplever i erhvervet, at når de nye juniorofficerer dimitterer fra skolerne, så er de ikke at finde i systemet efter to, tre eller fire udmønstringer. Det har betydning for hele erhvervet, at de stopper. Det har eksempelvis betydning for hele fødekæden til seniorofficersstillingerne som overstyrmand og senere som kaptajner. Arbejdsgruppen har derfor haft til opgave at se på, hvorfor frafaldet er så stort og hvad der kan

gøres for at gøre det mere attraktivt at gøre karriere til søs.

FLEKSIBLE ORDNINGER

Der er blevet arbejdet seriøst med opgaven, og det er lykkedes at skrue et system sammen, som vi håber, kan løse en del af problemerne.

” Vi forsøger med aftalesættet at lægge op til, at juniorofficeren i højere grad tages med på råd for planlægning af sin karriere som juniorofficer.

Det sker gennem et aftalesæt, hvor juniorofficeren kan aftale fleksible ordninger for opsejling af fartstid (udmønstringsperioder f. eks. 2:1 eller 1:1-ordninger). Men ønsker man f.eks. en 3:1-ordning i en periode efterfulgt af en 1:2-ordning vil det kunne imødekommes med de nye rammer.

NYTÆNKNING

Lønmæssigt er der også lagt an til nytænkning. Der introduceres et nyt anciennitetsprincip, hvor det er den opsejlede fartstid, som bestemmer hvor hurtigt man kan gennemløbe anciennitetsstigen og opnå markante lønstigninger undervejs. Man bestemmer selv tempoet, sammen med rederiet, da det hænger sammen med førnævnte udmønstringsperioder og den tilhørende frihed.

TRÆDER I KRAFT I 2025

Selve aftalen træder i kraft pr. 1. april 2025, men vil først blive offentliggjort på skolerne i løbet af efteråret 2024. Aftalen vil blive præsenteret af repræsentanter fra Danske Rederier, Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime i forening.

Når aftalen er offentliggjort, vil vi her i bladet og på hjemmesiden kunne fortælle mere om indholdet og de muligheder, der byder sig.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

KRAV OM SAGLIGHED I OPSIGELSE AF SKIBSASSISTENT

METAL MARITIME FIK EN HENVENDELSE FRA ET MEDLEM, SOM VAR BLEVET OPSAGT, OG FØLTE SIG DÅRLIGT BEHANDLET. DET VISTE SIG, AT DER I DEN KONKRETE SAG IKKE VAR NOGET AT GØRE, MEN VI OPFORDRER TIL, AT MAN SOM MEDLEM ALTID HENVENDER SIG I TILFÆLDE AF EN OPSIGELSE.

EN skibsassistent, der blev opsagt i European Crewing ApS, henvendte sig med et spørgsmål om, hvorvidt bemandingsfirmaet bare sådan kunne opsiges vedkommende. Derudover om det var rimeligt ikke at have givet vedkommende en mulighed for at ændre på de forhold, som bemandingsfirmaet ikke var tilfredse med.

ENIGE MED MEDLEMMET

Metal Maritime var enig med medlemmet i, at skibsledelsen og bemandingsfirmaet burde have kommunikeret bedre med vedkommende. Løsningen med bare at sende opsigelsen på mail, uden at der havde været en snak om det om bord inden afmønstring, var ikke en ok fremgangsmåde. Det kunne have været løst bedre.

INGEN DIALOG

Alligevel var der i den konkrete sag ikke belæg for at optage dialog med beman-

dingsfirmaet. Der var intet i medlemmets kontrakt og øvrige vilkår, herunder i lov om søfarendes ansættelsesforhold, hvor der kunne henvises til at opsigelsen var 'saglig' eller ikke vilkårlig.

” *Det er på det danske arbejdsmarked relativt nemt at opsiges ansatte, og det er for en stor del, hvis ikke den største del, af ansatte på det danske arbejdsmarked kun en form for beskyttelse mod vilkårlig/usaglige opsigelse gennem overenskomster eller hovedaftaler.*

DET KRÆVER AFTALE

Vi har i Danmark kun det krav, at en opsigelse er vilkårlig eller usaglig, når det er enten aftalt i en overenskomst, hovedaftale eller kontrakt, samt der, hvor der er en lovbetinget beskyttelse. I forhold til det sidstnævnte er der overordnet set krav til saglighed i opsigelse i Funktionærloven og for officerer i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold. Udover det foranstående gælder det altid, at en opsigelse ikke må være udtryk for forskelsbehandling.

Officerer har i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold efter et års ansættelse ret til, at en eventuel opsigelse kan begrundes enten i officerens eller rederiets forhold (§43). Med andre ord, at opsigelsen ikke er vilkårlig. Menige har ikke tilsvarende beskyttelse i lov om søfarendes ansættelsesforhold.

RET TIL BEGRUNDELSE

I vores aftaler har vi bestemmelser om,

METAL MARITIME HAR YDET BISTAND TIL EN LOKALAFDELING I EN SAG OM ET MEDLEMS OPSIGELSE

EN lokal afdeling har i forbindelse med opsigelse af en reparatør fra Norden Synergy Group fået hjælp af Metal Maritime. Afdelingen havde nogle opklarende spørgsmål til 1:1 ordning, afvikling af fridøgn og ferie i opsigelsesperioden, og derudover om der var andre vilkår i forbindelse med opsigelsen, afdelingen skulle være opmærksom på.

GOD DIALOG

Afdelingen fik en forklaring af fridøgnssystemet, og der var en god dialog om, hvad der eventuelt var af andre muligheder for at gøre noget mere for medlemmet. Resultatet af samarbejdet, hvor vi kunne gøre afdelingen opmærksom på nogle godtgørelsesbestemmelser og lokalafdelingens vedholdenhed over for Norden Synergy

Group, resulterede i, at medlemmet fik den godtgørelse, svarende til tre måneders løn, som medlemmet var berettiget til.

En godtgørelse som Norden Synergy Group i første omgang havde overset eller set bort fra, afhængig af hvordan man ser på det.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

Hvis man bliver opsagt, så opfordrer vi til, at man som medlem altid kontakter os. Det er ikke sikkert, der er noget, vi kan gøre i den konkrete sag, men hvis der er, så hjælper vi selvfølgelig. Foto: Colourbox



at opsigelser ikke må være vilkårlige. Derudover er der i overenskomsterne en ret til at få begrundelsen for en opsigelse at vide, efter at man har været ansat i typisk tre måneder. Det gør, at vi har mulighed for at holde rederierne/arbejdsgiverne op på, at opsigelser ikke er vilkårlige/usaglige. En mulighed vi tit gør brug af på vegne af medlemmer, der henvender sig i forbindelse med en opsigelse. Det er ikke sikring mod at blive sagt op, men det er en sikring for, at bliver man sagt op, kan man optage

forhandlinger om en eventuel godtgørelse eller anden form for kompensation.

INTET AT KOMME EFTER

Det vi endte med at gøre for medlemmet i den konkrete sag var, at kontrollere om opsigelsen var i overensstemmelse med den aftale vedkommende var ansat på og om medlemmet var slutaftregnet. Alt var i overensstemmelse med de indgåede afta-

ler, selvom medlemmet ikke følte sig godt behandlet af bemandingsfirmaet.

Vi opfordrer til, at man altid henvender sig, hvis man får en opsigelse. Vi kan altid hjælpe med at sikre, at man er blevet behandlet i henhold til lovgivning og aftaler, samt kontrollere slutaftregningen.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

MEDLEM FIK GODTGØRELSE FOR USAGLIG OPSIGELSE EFTER INDSIGELSE FRA METAL MARITIME

ET medlem var indkaldt til samtale hos sit rederi uden en begrundelse og henvendte sig til Metal Maritime for at få hjælp og vejledning. Metal Maritime deltog i mødet som bisidder, og det viste sig, at rederiet mente, at vores medlem havde misbrugt sin stilling om bord og ikke handlet efter rederiets retningslinjer. Efterfølgende valgte rederiet at opsigte den

ansatte. Vores medlem var meget forundret over anklagerne og opsigelsen, og Metal Maritime gik ind i sagen og undersøgte omstændighederne.

INDSIGELSE

Metal Maritime gjorde indsigelse mod opsigelsen til rederiet, da vi mente, at opsigel-

sen var usaglig og krævede en godtgørelse til vores medlem.

Rederiet fastholdt, at opsigelsen var saglig.

Efter adskillige møder og mailudveksling med rederiet, erkendte rederiet, at opsigelsen var usaglig og rederiet indvilligede i at betale en godtgørelse til vores medlem for usaglig opsigelse.

EMO

ANSATTE BLIVER IKKE BERØRT AF SALGET AF OSLO-BÅDENE

TILBAGE I JUNI OFFENTLIGGJORDE DFDS, AT REDERIET HAVDE SOLGT OSLO BÅDENE TIL SVENSKE GOTLANDSBOLAGET. DET FÅR INGEN KONSEKVENSER FOR DE ANSATTE, PÅ METAL MARITIMES OVERENSKOMSTER, SOM FORTSÆTTER PÅ DE SAMME ANSÆTTELSESVILKÅR SOM HOS DFDS.

D **DFDS** har sejlet mellem København og Oslo siden 1867, men efter 157 år er det pr. 1 november slut. Her bliver 'PEARL SEAWAYS' og 'CROWN SEAWAYS' overtaget af Gotlandsbolaget, som har købt de to færger for 400 millioner kroner.

Salget sker som et led i en strategisk udvikling, da DFDS i dag og fremadrettet er et rederi med fokus på transport af både fragt og passagerer og ikke i samme grad på cruise og underholdning.

Hos Gotlandsbolaget ser man derimod store perspektiver i den ny erhvervede rute.

"Vi ser et stort potentiale i denne forretning. Linjen fungerer godt i dag, og sammen med vores nye kollegaer vil vi både sikre kontinuitet og udvikle produktet," siger Håkan Johansson, administrerende direktør i Gotlandsbolaget i en pressemeddelelse.

FORBLIVER PÅ DIS

Selve overdragelsen af skibene træder i kraft pr. 1 november 2024, og det er også her, de ansatte på Metal Maritimes overenskomster virksomhedsoverdrages til Gotlandsbolaget.

” *Der planlægges ingen opsigelser i denne forbindelse, og de ansatte fortsætter på samme vilkår som hidtil, mens skibene forbliver under DIS.*

Metal Maritime vil frem mod den 1. november være i tæt dialog med både DFDS og Gotlandsbolaget for at sikre, at der tages hånd om alle forhold.

"Vi har i skrivende stund haft flere møder med Gotlandsbolaget, og møderækken vil selvfølgelig fortsætte frem mod overdragelsen 1. november, og efter overdragelsen vil vi selvfølgelig fortsætte den tætte dialog med Gotlandsbolaget. Så vi kan sikre os, at rederiet overholder det, der er aftalt, men der er nu intet i vores møder hidtil, som indikerer andet," siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime og CO-Søfart.

KONTAKT OS VED TVIVL

Som medlemmer er I naturligvis velkomne til at kontakte jeres tillidsrepræsentant eller Metal Maritime, hvis I har spørgsmål.

Er du i tvivl om, hvem der er din tillidsrepræsentant, er der hjælp at hente på den åbne del af hjemmesiden.

AF MARTIN VAN DIJK

OK25

OK25 NÆRMER SIG OG DU KAN KOMME MED DINE ØNSKER

Vi må bare konstatere at tiden flyver afsted, og at der nu ikke er særligt længe til, at vi skal i gang med overenskomstforhandlingerne i 2025. Når vi

kommer til november så opsiges Metal Maritime helt efter forskrifterne hovedoverenskomsterne med Danske Rederier og Færgerederierne.

Når det er gjort, følger forløbet sin faste gang. Først skal Industriforlaget på plads, det sker typisk i februar, herefter Transportforlaget, typisk i marts, og søfart og

Oslo bådene er solgt til
Gotlandsbolaget som pr. 1.
november overtager 'CROWN
SEAWAYS' og 'PEARL SEAWAYS'.

Foto: DFDS



INFO OM GOTLANDSBOLAGET

Gotlandsbolaget blev grundlagt i 1865 og er Sveriges ældste passagerrederi, med en målsætning om at Gotland og fastlandet kommer tættere på hinanden. Ud over 'PEARL' og 'CROWN SEAWAYS' har Gotlandsbolaget yderligere fire skibe. 'M/S DROTEN' der sejler passagerer og gods mellem Visby, Nynäshamn og Rostock. 'M/S GOTLAND' som sejler på ruten mellem Visby og Nynäshamn. 'M/S VISBORG' som i dag sejler mellem franske Dunkerque og irske Rosslare. 'M/S VISBY' sejler mellem Visby, Nynäshamn og Oskarshamn.

OK25

offshore følger Transportforliget, som sætter rammerne for de videre forhandlinger med først Danske Rederier, Færgerederierne og Horesta og herefter det enkelte rederi og virksomhed.

FORBEREDELSENE ER I GANG

Forberedelserne er vi i gang med, og OK25 kommer selvfølgelig også til at fylde en hel del på vores seminar for tillidsrepræsen-

tanter, talsmænd og arbejdsmiljørepræsen-
tanter, der afholdes i september.

FÅ INDFLYDELSE

Tillidsrepræsentanter og talsmænd har nemlig en helt central rolle i forhold til at indsamle ønsker fra deres kollegaer til de kommende overenskomstforhandlinger, så hvis man er medlem af Metal Maritime kan man kontakte sin tillidsrepræsentant eller

talsmand og fremsige sine ønsker til den kommende overenskomst. Jo før det sker jo bedre, og senest ved årsskiftet. Det er også muligt at tage direkte kontakt til Metal Maritime med sine ønsker ved at sende en mail til maritime@danskmetal.dk, skriv ønsker til overenskomst i emnefeltet, og i din mail skal du huske at skrive stilling, og hvilket rederi, du er ansat i.

AF MARTIN VAN DIJK

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.

BORNHOLMSLINJEN

Der har været udskrevet nyvalg som tillidsrepræsentant for menig cateringpersonale på Bornholmslinjens færge M/V Hammershus. Vi ønsker tillykke med valget som tillidsrepræsentant, til cateringassistent Christa Bech-Hansen. Det er samtidigt lykkedes at få valgt en suppleant i skibet, og her ønsker vi tillykke med valget til cateringassistent Bruno Kromann Jensen.

Ligeledes har der været udskrevet valg til tillidsrepræsentantposten på hurtigfærger-

ne. Her ønsker vi cateringassistent Daniel Dam Larsen tillykke med valget som tillidsrepræsentant. Også her har vi en suppleant nemlig René Christensen. Vi glæder os til samarbejdet med alle vores nye tillidsrepræsentanter.

MÆRSK

Jan Bachmann er valgt som ny talsmand for hovmestre. Han afløser Torben Peter Pedersen, og vi takker Torben Peter Pedersen for samarbejdet og byder Jan Bachmann velkommen

FJORD LINE

Hos Fjord Line er der valgt en talsmand for kaptajnerne. Valgt er kaptajn Dan Damgaard, og vi byder Dan Damgaard velkommen og ser frem til samarbejdet. ■

KØJ/MVDP

FEJL I LØN HOS ALSLINJEN

VED løntjek på overfarten, bemærkede vi at lønkode 2420 som er rederitillægget for skibsassistenter og skibsmekanikere, enten ikke havde et beløb med sig på lønsedlerne eller havde et forkert beløb med sig på lønsedlerne. Vi kontaktede rederiet omkring dette, og troede egentlig at fejlen var rettet. Desværre viste det sig, at kun beløbet der tilhører lønkoden var rettet, men at der stadigvæk, for i hvert tilfælde et medlem, ikke er et beløb på koden. Vi har derfor kontaktet rederiet endnu engang. Vi vil derfor opfordre vores medlemmer på overfarten til lige at tjekke deres lønsedler, og se om alt er som det skal være.

KØJ



Vi har tjekket din pension for dig

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

Find dine anbefalinger på mitpfa.dk

PFA

LØNTJEK FOR SKIBSASSISTENT I FJORD LINE FØRTE TIL FLERE PENGE

Et løntjek for en skibsassistent i Fjord Line Danmark A/S resulterede i yderligere ca. 2.000 kr. i efterregulering ("Backpay"), i forbindelse med overenskomstfornyelsen i 2023. Fejlen kom sig af, at medlemmet mellem marts og oktober 2023 havde skiftet fra den ene overenskomst til den anden gældende for skibsassistenter. Der er nogle tekniske forskelle på de to overenskomster for skibsassistenter

i Fjord Line, som lønsystemet ikke kunne håndtere, når der i den periode, der skulle efterreguleres, var tale om en anden overenskomst end den, skibsassistenten var ansat på, da efterreguleringen kom med lønnen for oktober 2023.

POSITIV REAKTION

Fjord Lines lønafdeling reagerede posi-

tivt, som de oftest gør, på vores spørgsmål til, om der ikke var tale om en fejl, hvis vi forstod de to overenskomster rigtigt, og skibsassistenten fik udbetalt efterreguleringen med lønnen for august 2024.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

VÆR OPMÆRKSOM PÅ DINE RETTIGHEDER

HVIS DU ER ELLER SNART SKAL PÅ BARSLS-, FÆDRE- OG FORÆLDREORLOV, SÅ SKAL DU VÆRE OPMÆRKSOM PÅ DINE RETTIGHEDER. REDERIERNE ER IKKE ALTID OPDATERET MED DE NYESTE REGLER PÅ OMRÅDET.

METAL Maritime får mange henvendelser om barsels-, fædre- og forældreorlov, og vi vejleder og hjælper med planlægning, regler og bestemmelser i overenskomster, så medlemmerne får, hvad de er berettiget til.

Metal Maritime bliver i nogle tilfælde først inddraget, når medlemmerne har påbegyndt deres orlov, og Metal Maritime er desværre blevet opmærksom på, at rederierne ikke altid er opdaterede i de nyeste

regler og overenskomstbestemmelser på barselsområdet.

RING ELLER SKRIV

Ring eller skriv til os hvis du er i tvivl om dine rettigheder under barsels-, fædre- og forældreorlov. Vi er klar til at hjælpe dig.

EMO

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



Fjord Line havde reguleret vagtplaneringstillægget med en forkert sats.
Foto: Fjord Line



LØNTJEK FØRTE TIL EFTERREGULERING AF TILLÆG FOR SKIBSASSISTENTER

ET UDFØRT LØNTJEK FOR EN SKIBSASSISTENT PÅ METAL MARITIMES OVERENSKOMST I FJORD LINE DANMARK A/S VISTE, AT REDERIET HAVDE REGULERET VAGTPLANERINGSTILLÆGGET MED EN FORKERT PROCENTSATS.

REDERIET havde i lønsystemet reguleret vagtplaneringstillægget med procentstigningen aftalt for overtid. Vi har dog aftalt med rederiet, at vagtplaneringstillægget skal reguleres som genetillæg.

EFTERREGULERING

Ved fornyelsen af overenskomsterne i 2023 var der pr 1. marts 2023 en forskel på stigningen på genetillæg og overtid på 1 %, hhv. 4,5% og 3,5%. pr 1. marts 2024 er der aftalt en yderligere stigning i de to satser med 3,5%. Rederiet vil nu efterregulere de berørte skibsassistenter. Vi forventer, det vil ske med lønudbetaling for august (2024).

TJEK DIN LØNSEDEL

Der dukker til tider mange ting op i løntjek, men de fleste løntjek viser heldigvis, at lønnen er udbetalt rigtigt og i henhold til indgåede aftaler. Det er ikke hver gang, jeg vil næsten sige sjældent, vi som her,

opdager noget, der har indflydelse for flere på overenskomsten, men det sker en gang imellem som denne situation viser.

” Vores anbefaling er, at man altid tjekker sin lønsedel og lærer at 'læse' den. Det er ikke altid lige til i første omgang, og det kan være nødvendigt at spørge enten lønafdelingen eller en erfaren kollega.

Vi udfører også gerne løntjek, og som sagen her viser, har vi god gavn af løntjek, da det giver os et indblik i, hvordan arbejdsgiveren fortolker og bruger overenskomsten i praksis



AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

SAG OM OPSIGELSE I HAVNEBUSSENE

PÅ grund af en række misforståelser blev et medlem afskediget i Havnebusserne (København), og medlemmet henvendte sig til os. Vi optog dialog med Havnebusserne og fik med åbenhed og tolerance redt trådene ud, klaret misforståelserne og løst konflikten. Resultatet blev alligevel, at parterne valgte ikke at fortsætte samarbejdet.

CAMS

TJENSTLIG SAMTALE UDEN KONSEKVENSER

ET medlem henvendte sig til os for at få vejledning og hjælp, da medlemmet var blevet indkaldt til en tjenstlig samtale af rederiet og var meget uforstående over dette.

Metal Maritime deltog som bisidder i samtalen som handlede om, at rederiet mente, at den ansatte var skyld i samarbejdsvanskeligheder med kollegaer om bord. Metal Maritime gik ind i sagen og gjorde indsigelse og protesterede mod rederiets påstande. Efter flere møder kom det frem, at rederiets argumenter og påstande ikke afspejlede den aktuelle situation om bord. Rederiet erkendte, at der ikke var grundlag for hverken advarsel eller opsigelse af vores medlem, og det fik dermed ikke konsekvenser for ansættelsesforholdet.

EMO

NY AFTALE

VI har lavet en aftale med Esvagt for de navigatører med sønæringsbevis som kystskipper, som efter at rederiet har afhændet det sidste af Gruppe 3 skibene (de som kan sejles med sønæringsbevis som kystskipper) er blevet tilbudt ansættelse som skibsassistenter.

CAMS

Benyt dine PlusKort rabatter, når efteråret banker på

PlusSport.

Sport er omdrejningspunktet for Hummel, og det er afspejlet konsekvent på tværs af tøj og sko til hele familien.

6%



PlusFerie.

Skal du nyde ferien i udlandet? Så book en rejse med Apollo Rejser. Her venter ekstra gode ferieoplevelser for hele familien.

3-5%



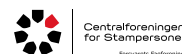
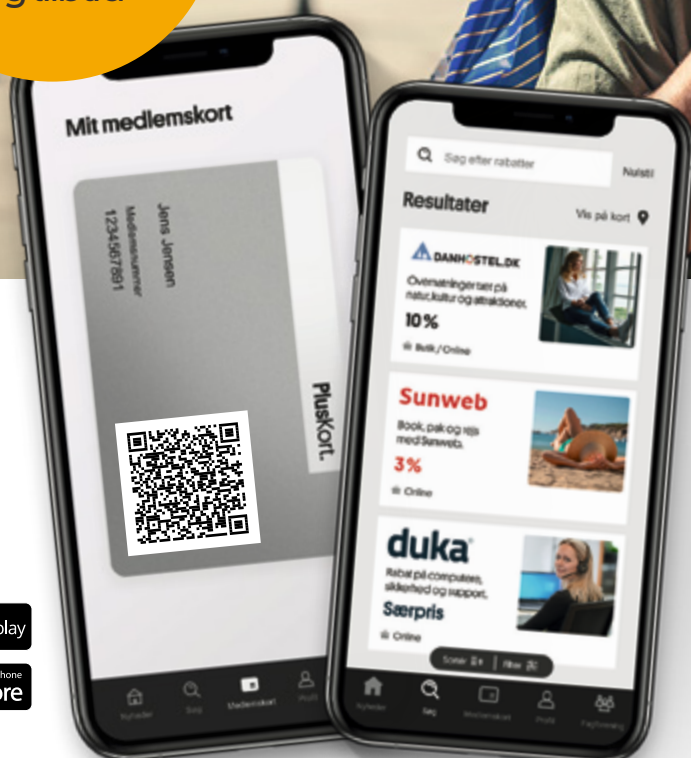
PlusBrændstof.

Spar penge på brændstof til bilen, når du betaler med et PlusKort Shell Card.

28 øre/l



Hent appen,
og se endnu flere
gode rabatter
og tilbud



PlusKort.

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

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@danskmatal.dk



Nu kan du flytte ind i Sydporten

Dansk Metal har opført et helt nyt kvarter i København til medlemmerne. Sydporten indeholder 617 lejeboliger nær byen, naturen og vandet. 403 er ungdomsboliger, og de 214 er almindelige lejeboliger på 2-5 værelser.

DU KAN STADIG NÅ DET – INDFLYTNINGEN ER I GANG

De første beboere er flyttet i ejendommene, der er bygget på stolte traditioner af fagfolk til fagfolk. Med Sydporten skaber Dansk Metal bedre hjem og bedre vilkår for medlemmerne. Besøg sydporten.dk og skriv dig op allerede i dag.



Læs mere på
sydporten.dk

På Marstal Navigationsskole faldt valget på sætteskipper Morten Stensgaard Hølmkjær, da præmien som bedste holdspiller skulle uddeles. Det var faglig konsulent Caspar Mose, som var til den festlige begivenhed for at holde en lille tale og overrække præmien for bedste holdspiller til Morten Stensgaard Hølmkjær. Her er de fotograferet foran skolen, og det er præmievinderen til venstre i den gule skjorte. Morten Stensgaard Hølmkjær arbejder til dagligt hos Esvagt.



Dimissioner i juni og juli

BEDSTE HOLDSPILLERE HÆDRET

NÅR sommeren melder sin ankomst i Danmark, fyldes bybilledet også af glade studenter, som fejrer afslutningen på deres uddannelse. Dimissioner fejres på mange forskellige måder, og det oplever vi også, når vi er ude på de maritime uddannelsesinstitutioner til de forskellige dimissionsfester.

BEDSTE HOLDSPILLER

Vi bestræber os altid på at være til stede til dimissionerne på de forskellige maritime uddannelsesinstitutioner for at fejre de nye kommende søfarende. Traditionen tro uddeler Metal Maritime også eksamenspræmier til den bedste holdspiller på de forskellige uddannelser. Det er under-

viserne på den enkelte uddannelsesinstitution, der vælger modtageren af prisen, som tildeles en elev eller studerende, som skiller sig positivt ud ved at få hold/klasse til at spille sammen, selv om det af og til kan betyde tilsidesættelse af egne mål.

10 ELEVER HÆDRET

I løbet af sommerens dimissioner er der blevet uddelt 10 eksamenspræmier til de bedste holdspillere på henholdsvis Marstal Navigationsskole, Svendborg Søfartsskole, SIMAC og MARTEC. En af dem som modtog eksamenspræmien var Morten Stensgaard Hølmkjær, som blev uddannet sætteskipper fra Marstal Navigationsskole, og som arbejder hos Esvagt.

”*Jeg blev meget stolt over præmien som bedste holdspiller. Jeg ser samarbejde og det at være en del af et hold som en af de vigtigste faktorer på en arbejdsplads. Særligt når det gælder en arbejdsplads til søs,” siger Morten Stensgaard Hølmkjær.*

Der skulle uddeles flere forskellige præmier for bedste holdspiller på Martec Frederikshavn. Her er det Jacob Urup Rasmussen, der får præmien som bedste holdspiller på den maskintekniske linje på HF på MARTEC.

Fiskeskipper af 3. grad Mathias Radekop (th), fotograferet med medstuderende Rasmus Mathiesen, fik præmien for bedste holdspiller på MARTEC Skagen. Det gjorde han med følgende begrundelse: Mathias har været med til at samle klassen og med både sin fremtoning, sit altid gode humør og sin evne til at være en holdspiller været med til at højne hele studiemiljøet i klassen med et utrætteligt arbejde på at skabe den gode stemning – både i forhold til sine klassekammerater og til hele skolen.



MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME – SOMMERAFLUTNINGERNE 2024 PÅ DE MARITIME UDDANNELSESINSTITUTIONER

NIKLAS ANKERBØL

Ubef. skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

KRISTIAN EVALDSON

Ubef. skibsassistent, MARTEC Frederikshavn

GRY TOUBRO HANSEN

Ubef. skibsassistent, Skoleskibet Danmark

LARS ELIASEN

Bef. skibsassistent, MARTEC Frederikshavn

CASPER BUSCHBECK

Skibsassistent med svendebrev, MARTEC Frederikshavn

MORTEN STENSGAARD HØLMKJÆR

Sætteskipper, Marstal Navigationsskole

KARL JOHAN KRISTENSEN

Skibschef, SIMAC

MATHIAS RADEKOP

Fiskeskipper 3.grad, MARTEC Skagen

JACOB URUP RASMUSSEN

Ubef. skibsassistent, HF maskinteknisk linje, MARTEC

CHRISTIAN VOIGT

Ubef. skibsassistent, HF nautisk linje, MARTEC

TEKST: MARTIN VAN DIJK, FOTO MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE & MARTEC

Specialfartøjet Maya er 130 meter langt og 48 meter bredt og kan have 19 besætningsmedlemmer med til søs, hvilket er nok til to skiftehold. Hun er udstyret med to kæmpemæssige tanke, der hver kan transportere op til 7.000 tons grus og sten



ET NÆRMERE KIG PÅ ET SPECIELT FARTØJ

DET seneste fagblad havde vi fire sider om Femern forbindelsen og med særlig fokus på det specialbyggede Multi Purpose Pontoon (MPP) fartøj, som blandt andet er udstyret med et kæmpemæssigt undervandsredskab - der på fagsprog kaldes et submerged dumping tool. Et redskab som via fjernstyring og anden avanceret teknologi bliver sænket ned til havbunden for at placere sten og grus så nøjagtigt, at det resulterer i et ensartet leje, som de tonstunge tunnelelementer efterfølgende kan placeres oven på.

Vi blev efterfølgende inviteret til navn-

givning af det helt særlige fartøj med efterfølgende rundvisning, hvilket var en mulighed vi ikke kunne sige nej til, da det gav en mulighed for at opleve dette unikke fartøj helt tæt på, hvilket blandt andet kan ses på de to ovenstående billeder

1500 MEDARBEJDERE

MPP'en fik navnet 'MAYA', og hun kan transportere op til 14.000 tons grus og sten ad gangen.

Processen med at designe og bygge Maya

har været flere år undervejs og involveret op til 1.500 medarbejdere.

"Maya er det eneste fartøj af sin art i verden, og vi er glade og stolte over, at vi sammen med specialisterne hos Crist skibsværft i Polen har fået bygget et så teknisk avanceret specialfartøj, som er klar til at udføre sine opgaver på Femern-Bælt-projektet, fortæller Sébastien Bliaut, bestyrelsesformand for FLC.

TEKST: MARTIN VAN DIJK, FOTO: FLC

'MAYA' er på undersiden udstyret med et submerged dumping tool – det er den gule ramme, der ses på billedet. Det er et redskab til dumping under havets overflade, der via fjernstyring og anden avanceret teknologi bliver sænket ned til havbunden for at dumpe sten og grus så nøjagtigt, at det resulterer i et helt ensartet leje.



FAKTA OM SPECIALFARTØJET 'MAYA'

- 'MAYA' er et 130 meter langt specialfartøj, som er 48 meter bredt og har plads til 19 besætningsmedlemmer til søs, hvilket er nok til skiftehold. 'MAYA' er udstyret med to kæmpemæssige tanke, der hver kan transportere op til 7.000 tons grus og sten.
- 'MAYA' skal bruges til at gøre havbunden klar til de 217 meter lange betonelementer (i alt 79 standard tunnelementer af 73.500 tons plus 10 specialelementer af 39 meter). 'MAYA' får under sig tilkoblet et såkaldt Submerged Dumping Tool (SDT), som skal bruges til at udbrede et tykt leje af grus og sten på havets bund på hele den strækning, hvor betonelementerne efterfølgende skal nedsænkes.
- Rent teknisk er det SDT'en - som løst oversat kan kaldes et redskab til dumping under havets overflade - der via fjernstyring og anden avanceret teknologi bliver sænket ned til havbunden for at dumpe sten og grus så nøjagtigt, at det resulterer i et ensartet leje, som selve tunnelementet efterfølgende kan lægges oven på.

AF MARTIN VAN DIJK

GRØNLAND HAR EN HELT SÆRLIG PLADS

JØRN KRISTIAN HANSEN HAR I LØBET AF SIN KARRIERE FÅET ET HELT SÆRLIGT FORHOLD TIL GRØNLAND. LANGT STØRSTEDELEN AF KARRIEREN TIL SØS ER BLEVET BRUGT OM BORD PÅ REJETRAWLERE, OG HER ER DEN GRØNLANDSKE NATUR, KUNST OG KULTUR BLEVET EN VIGTIG DEL AF LIVET FOR DEN TIDLIGERE HOVMESTER. FAKTISK I SÅ STOR GRAD, AT HAN I DAG I HJEMMET I VEJLE HAR CIRKA 3.500 BØGER OM GRØNLAND.

JØRN Kristian Hansen har siden 2017 nydt sit otium og haft endnu mere tid til at dyrke sin store interesse for Grønland. En interesse, der opstod tidligt i hans maritime karriere, og som med årene til søs voksede sig større og større - men mere om det senere. Først skal vi tilbage til Rødby Havn i midten og slutningen af 1960'erne. Som årgang 1955 er det her Jørn Kristian Hansen vokser op og på tætteste hold oplever, hvordan fæргеlejet og færgeruten mellem Rødby - Puttgarden tager form og indvies i 1963.



Han får også efterfølgende job i cafeteriaet på færgen, og han er stadig ung, men ved, at han gerne vil være kok. Han har i en periode forskellige jobs relateret til restaurationsbranchen, men det er først, da han i 1973 kommer på søfartsskolen i Kogtved som hovmesterelev, brikkerne falder på plads.

"Der var præcis den disciplin, jeg på daværende tidspunkt havde brug for. Det var løb hver morgen, og vi skulle møde til tiden. Der var langt hårdere disciplin, end jeg efterfølgende mødte i Søværnet, og det havde jeg brug for," siger Jørn Kristian Hansen.

IKKE TIL PASSAGERSKIBE

Elevtiden som hovmester bliver brugt hos henholdsvis DFDS og J. Lauritzen, hvor han blandt andet var en tur i Sydamerika med DFDS's skoleskib.

"Det var fantastisk. Vi var cirka 50 mands besætning heraf 19 elever (12 styrmænd, fire maskinelever og tre koksmaths) og vi blev bare kastet ud i det. Vi havde også god tid i land i blandt andet Buenos Aires. Vi var jo unge og havde det sjovt, og det endte blandt andet med, at vi efter en festlig aften i byen blev smidt ud af en taxa midt på en bro. Så måtte vi selv fin-

de hjem derfra," husker Jørn Kristian Hansen, som blandt andet også er i en kortere periode på DFDS-passagerskibe mellem København - Oslo og Esbjerg - Harwich for at optjene den nødvendige sejltid.

"Det var slet ikke mig, det kunne jeg mærke med det samme, det med at komme i havn det samme sted hver gang, var simpelthen for uninspirerende," siger han.

SØVÆRNET SKABTE INTERESSEN FOR GRØNLAND

Da han første gang på mønstrer som kok i 1976, er det på J. Lauritzens 'PERSIAN REEFER'

Efter de fire måneder til søs, kunne han ikke få endnu en mønstring, og i stedet aftjente han sin værnepligt i Søværnet.

"Jeg ville gerne lave noget, som var mere samfundsrelevant, så jeg søgte om at lave søopmåling i Grønland. Det fik jeg lov til, og jeg blev en del af besætningen på et lille skib med seks mand ombord. Det var en fantastisk oplevelse, hvor der var rig mulighed for at gå i land og vandre og opleve den skønne natur i Grønland. Det var her min store interesse for Grønland

1984



for alvor blev vakt," siger Jørn Kristian Hansen.

DER GIK 10 ÅR

Der skulle dog gå 10 år, før end Jørn Kristian Hansen igen kommer tilbage til Grønland i forbindelse med arbejdet. Efter tiden i Søværnet har han udmønstringer som kok hos henholdsvis rederiet Ove Skou, Rederiet Mercandia, Bornholmstrafikken og Maersk. Han har desuden en periode på land, men det er hos Maersk, han tilbringer længst tid i løbet af de 10 år. Fire år bliver det til, hvor han både er i Nordsøen for Maersk Drilling og på langfart i handelsflåden med A.P.

Møller Maersk, men det får en brat afslutning i 1986.

"Jeg mønstrede M/T Jesper Mærsk i Japan, og derfra til Korea for sidste dellosning og videre mod Singapore. To dage før ankomsten til Singapore kom der ordre om at lastehavnen i stedet var Ras Tanura i Saudi Arabien via Hormuzstrædet, med andre ord Persergolfen, som var krigszone på grund af krigen mellem Iran - Irak. Jeg bad derfor om afmønstring i henhold til Sømandsloven paragraf 7. Rederiet nægtede at afmønstre mig, men via vores forenings ihærdige indsats blev der lagt pres på fra Folketinget. Jeg afmønstrerede efter lastning i Dubai, og efterfølgende sagde jeg op," forklarer Jørn Kristian Hansen.

PÅ LAND I GRØNLAND

Herefter går der næsten fire år, før han igen er til søs. I denne periode arbejder han igen i Grønland af to omgange på sammenlagt lidt mere end et år. Henholdsvis som kok på en flyveplads i Østgrønland og efterfølgende på en loranstation i Sydvestgrønland.

"Det var fantastisk at være der igen, og det var mens jeg var i Sydvestgrønland at min store fascination og samling af bøger om Grønland for alvor



Jørn Kristian Hansen er i dag pensionist og nyder sit otium. Det gør han efter en lang karriere til søs, som blandt andet har givet ham et helt særligt forhold til Grønland. Ikke bare til landets smukke og enestående natur, men også til kulturen og kunsten, som den dag i dag fylder rigtig meget i hjemmet i Vejle, hvor cirka 3500 bøger om Grønland fylder rigtig godt i bogreolen.

Foto: MVD

begyndte. Når jeg havde fri, gik jeg rigtig meget på biblioteket og læste alt, hvad jeg kunne om Grønlands kultur, kunst og natur," siger Jørn Kristian Hansen, og forklarer at han var glad for sin beslutning om at forlade handelsflåden

"Jeg var faktisk glad for, at jeg ikke længere sejlede i handelsflåden, for i 1986 blev DIS indført. Skibskokkeuddannelsen blev nedlagt (sidste hold i 1992), fire stillinger ombord blev til to. Personligt har jeg altid haft en stor interesse i at give elever en god oplevelse og ballast i faget, og det var nu ikke længere en prioritet.

REJETRAWLERE I OG OM- KRING GRØNLAND

Efter opholdet som kok på loranstationen i Sydvestgrønland, som slutter oktober 1989, går der nogle måneder, hvor tiden bruges på forskellige politiske aktiviteter, før Jørn Kristian Hansen igen vender tilbage til Grønland. I maj 1990 påmønstrer han for første gang som kok/hovmester hos KNI (grønlandske handel). Farvandene i og omkring Grønland skal vise sig at blive hjemsted for resten af karrieren til søs. Langt de fleste af årene som hovmester på forskellige rejetrawlere, men der har også været afstikkere undervejs til fartøjet 'PAAMIUT', som lavede fiskeriundersøgelser.

SJOVE FISK

Her blev der hevet mange sjove og spændende fisk ombord, som til tider også skulle tilberedes. Naturen og det rige dyreliv er helt naturligt noget af det, som Jørn Kristian Hansen har sat rigtig stor pris på, under sine mange år i Grønland. Kunsten og kulturen fylder dog mindst lige så meget.

"Alle de grønlændere jeg har mødt, både blandt besætninger, museumsfolk og kunstnere, jeg har haft kontakt med, har haft en enorm betydning for min store passion for Grønland," siger

Jørn Kristian Hansen. En passion der i dag sætter sit tydelige præg i form af cirka 3500 bøger, som fylder cirka 40 meter, samt forskellige kunstværker og figurer, som alle relaterer sig til Grønland.

KUNST OG KULTUR

"Kunsten og kulturen har altid fyldt meget for mig, når jeg er kommet rundt i verden som sømand. Lige fra de spæde år i Sydamerika, hvor jeg selvfølgelig også festede, men også sørgede for at opleve byen, kunsten og kulturen, til min store passion for Grønland, som blev søsat i Søværnet og blot voksede sig større og større igennem mine mange år deroppe. Det har været en fin karriere, som i den grad har sat sit tydelige præg på mit nuværende liv som pensionist," siger Jørn Kristian Hansen, der efter tiden til søs genbesøgte Grønland igen i 2019, for at vise landet til sin nevø, som gerne ville opleve Grønland.

"Jeg arrangerede turen, og sørgede for, at han også fik oplevet det originale Grønland, men jeg har desværre ikke været der siden," siger Jørn Kristian Hansen.

JØRN K. HANSEN

FØDT 1955

1973

Kogtved Søfartsskole

1973 - 1976

Elev, DFDS & J.Lauritzen

1976 - 1977

Kok, J.Lauritzen & Værnepligtig, Søværnet

1978 - 1979

Kok, Ove Skou, Mercantia og Bornholmstrafikken

1982 - 1986

Hovmester/Kok/Bager, Mærsk Drilling og Mærsk

1987 - 1989

Kok, Flyveplads og Loranstation i Grønland

1990 - 1991

Kok/Hovmester, KNI

1991 - 1994

Hovmester, North Atlantic Prawn

1994 - 1999

Hovmester, Royal Greenland, igen 2004 - 2010

2000

Hovmester, Ice Trawl

2001 - 2004

Hovmester, Nanoq Trawl igen fra 2010 - 2017

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

2002





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



Personlig rådgivning
giver tryghed

Bl.a. derfor er
tilfredsheden hos
TJM Forsikrings
kunder tårnhøj.



Faktisk bliver vi i
gennemsnit 33 år
i TJM Forsikring –
for sammenhold
betaler sig!



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



NYT OM NAVNE

JUBILÆUM

50 ÅR

Jørn Kristian Hansen, 1. oktober,
som medlem af Metal Maritime

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

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

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden: 1. december - 28. februar.

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



VI MINDES

Freddy Hyltdgaard

Født 3. december 1946 - er afgang ved døden 2. juli 2024

Lone Rye Damkjær

Født 18. april 1957 - er afgang ved døden 13. juli 2024

Runi Gerhardtsson Hansen

Født 7. november 1971 - er afgang ved døden 9. juli 2024

Annmarie Hansen

Født 28. maj 1938 - er afgang ved døden 10. august 2024

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



INDBYDELSE

Region Syd inviterer til en tur til København med besøg hos en spændende virksomhed.

Den 24. oktober inviterer Region Syd medlemmerne på en tur til København. Turen inkluderer et spændende virksomhedsbesøg og spisning. Både besøg og spisning er betalt. Nærmere information følger, når man har tilmeldt sig, og programmet er endeligt på plads.

Tilmelding

Sker ved at ringe til Metal Sydfyn på tlf. nr. 62 21 10 99, hurtigst muligt.



REGION
SYDDANMARK



Den seneste udgave af fagbladet CO-Søfart havde en hård fødsel, og en del af dem, fik tilmed også en hård start på tilværelsen

FOTO: PRIVATFOTO

DET ER IKKE NEMT AT VÆRE FAGBLAD

MAN SKULLE MÅSKE IKKE TRO DET, MEN DET KAN VÆRE EN TEMMELIG USIKKER OG FARLIG TILVÆRELSE, HVIS MAN ER FAGBLADET CO-SØFART. I DEN PERFEKTE VERDEN ANKOMMER BLADET SIKKERT HOS LÆSEREN, HVOR DET NYDER EN TRYK TILVÆRELSE – MEN SÅDAN ER VIRKELIGHEDEN DESVÆRRE IKKE ALTID.

KORT fortalt foregår produktionsprocessen af et fagblad som CO-søfart ved, at bladet skrives og redigeres her hos Metal Maritime på Molestien 7 i København. Det færdige blad sendes elektronisk til trykkeriet, som sørger for, at bladet tager sig flot ud i fysisk form. Det trykte blad sendes herefter med PostNord til distributøren, som skal stå for at dele bladene ud.

Det lyder alt sammen ligetil og uden de store udfordringer, men der er åbenbart faldgruber undervejs - hvilket blev tydeligt da det seneste fagblad fik en noget omtumlet start på tilværelsen.

PIST VÆK

Turen fra Molestien til trykkeriet og selve trykningen gik smertefrit, men herefter begyndte problemerne, ja det var nok her fødselslægen var blevet tilkaldt, hvis det var tilkomsten af et menneskeligt afkom, der var tale om.

” *På mærkværdig vis formåede PostNord at smide en europapalle med 3.150 eksemplarer af fagbladet væk, som ikke ankom hos distributøren.*

PostNord kunne ikke i første omgang

redegøre for, hvor afkommet var, og så blev en større eftersøgning iværksat.

3.150 styk fagblad fylder en del, og det lykkedes da også PostNord at identificere lokationen (hvor pallen var blevet af, forbliver PostNords interne hemmelighed), men den kom i sidste ende frem til distributøren - men lidelserne var endnu ikke ovre for det kære fagblad.

EN KOLD OG VÅD OMGANG

I stedet for at ende i en lun og varm stue i skødet på en interesseret læser, blev nogle af de kære små efterladt alene på gaden. Alene, bange og rystende i en plasticpose lå de i regnen på en tilfældig gade i Svendborg. Her kunne de have endt deres korte liv, hvis ikke det var for en opmærksom medborger, der gjorde os opmærksom på, at vores afkom lå og svinede på gaden. Så ja det kan være en hård, usikker og ubarmhertigt tilværelse at være fagblad.

AF MARTIN VAN DIJK