



Ny artikelserie:

CO-SØFART MED ET MED- LEM PÅ JOB

SIDE 22-23



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**OK 2025:
TVIVL OM KOST-
PENGETILLÆG**

SIDE 6

**VIGTIG DOM I
ARBEJDSRETEN I
WEGOVY SAGEN**

SIDE 8-9

**METAL MARITIME
PÅ ETF KONFE-
RENCE I PARIS**

SIDE 14-15

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART &
METAL MARITIME

DET ER TID TIL EN NY HOVEDMOTOR

SKIBSFARTSERHVERVET ændrer sig konstant, og det medfører nogle gange, at det som var god fornuft tidligere, nu ikke længere er det. Et eksempel på dette er de mange aftaler, der er indgået til DIS-registret, som er indgået gennem de sidste knap 40 år. De har haft en fornuftig sammenhæng med virkeligheden, men objektivt må man dog nu erkende, at søfarten har ændret sig så meget, at det er svært at rumme de nuværende DIS aftaler i virkelighedsbilledet anno 2025.

ALLE KAN REGISTRE I DIS

Udgangspunktet for DIS og aftalerne var at sikre danske rederiers konkurrencevilkår over for andre registre. Det var tidligere forholdsvis nemt at indgå sådanne aftaler, da kun danske rederier, som drev hovedparten af deres virksomhed fra Danmark, kunne registrere skibe i DIS. Disse rederier var samtidig alle medlemmer af Rederiforeningen, så aftalerne dækkede alle rederier.

Sådan er det desværre ikke mere, nu kan alle rederier i verden drive skibe registreret i DIS og derved sejle under dansk flag. Der er heller ikke længere et krav om, at hovedparten af virksomheden skal drives fra Danmark.

HENSIGTSEKRLÆRING

Der er stadig i lovgivningen en meget løs og udefineret bestemmelse om, at nogen drift skal ske fra Danmark, men da ingen fører tilsyn eller kontrol med dette, er det

mere én hensigtserklæring end et reelt krav.

Samtidig er ikke alle disse udenlandske rederier medlemmer af rederiforeningen, hvorfor de nyder godt af fordelene finansieret af de danske skatteydere, men de har ingen af de forpligtelser, som de danske rederier har påtaget sig via de indgåede trepartsaftaler.

Da de danske rederier samtidig, i stadig stigende grad, er overgået til at udlicite drift af deres skibe til udenlandske managementfirmaer, er overholdelsen af de forskellige aftaler mellem parterne blevet tilfældig. Managementfirmaerne kan ikke forstå, at de ikke bare kan drive DIS-skibene på samme vis, som de driver øvrige skibe under f.eks. Panama, Liberia og Bahama flag.

UGENTLIGE HENVENDELSER

Vi oplever nu næste ugentlig at få henvendelse fra forskellige managementfirmaer, som gerne vil indgå en bekvemlighedsflagoverenskomst for deres besætninger på de DIS-skibe, de nu administrerer for enten et dansk eller udenlandsk rederi.

De forstår ikke, at vi afviser og henviser dem til de aftaler, der er med rederiforeningen for skibe i DIS, samt at de skal følge dansk lovgivning.

Da de ikke vil have andre vilkår på deres DIS-skibe, end de har på deres øvrige skibe, betyder det desværre, at et stadig stigende antal skibe i DIS-registret nu sejler rundt i verden uden at være omfattet af aftaler og uden at dansk lovgivning overholdes.

SIDSTE UDKALD

Hvis Danmark stadig vil fastholde, at DIS er et kvalitetsregister, er det nu ved at være sidste udkald for, at der optages trepartsforhandlinger om forudsætningerne og vilkårene i DIS. For hvis grundlaget for den store direkte og indirekte statsstøtte til DIS skal have en berettigelse, skal der handles nu.

Søfartsstyrelsen skal have flere ressourcer, så de kan styrke deres kontrol og tilsynsopgaver af DIS-skibe. Lovgivningen skal ændres, således at DIS-skibe ikke via lovgivningen er beskyttet mod overenskomstkrav fra de danske organisationer, hvilket betyder, at en udenlandsk reder reelt kan indgå hvilke som helst aftale, han vil, med hvem han vil, så længe han ikke er medlem af rederiforeningen.

STADIG STØTTE TIL DIS

Vi har støttet DIS siden dens indførelse, og det gør vi stadig, da vi faktisk tror på, at DIS og hovedaftalerne har betydet, at der stadig er danske søfolk, måske ikke så mange, som nogen ønsker, men vi er ikke forsvundet som eksempelvis NIS.

Men hvis der stadig skal være støtte til DIS, så skal der grundlæggende ske forandringer i rammevilkår, aftaler og lovgivningen. Lige nu kører vi direkte mod bekvemlighedsflagsstatus og ikke mindst bekvemlighedsflag vilkår i DIS-skibene, endda med statsstøtte og organisationsbeskyttelse via lovgivningen, og det er uholdbart.

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
3.350
ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 24. oktober eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 21. november og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Daniel Olsen med en startmotor
Foto: Martin van Dijk

INDHOLD

SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	4
OVERENSKOMST 2025: TVIVL OM KOSTPENGETILLÆG	6
OVERENSKOMST 2025: LØNBILAG PÅ HJEMMESIDEN	7
VIGTIG DOM I ARBEJDSRETEN	8
GEM DINE LØNSEDLER	8
UENIGHED OM BETALING AF UDLÆG ..	10
HVAD ER EN BISIDDER?	10
LANG DIALOG OM SLUTAFREGNING ..	12
HJÆLP TIL SELVHJÆLP	12
ETF KONFERENCE I PARIS	14
SYGDOM FØRTE TIL OPSIGELSE	16
NYT OM TILLIDSVALGTE	18
MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG	20
OSLO BÅDEN DROPPER FREDERIKSHAVN	21
MED ET MEDLEM PÅ JOB	22
NYT REKORDÅR	25
BEDSTE HOLDSPILLER HÆDRET	26
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
NYT OM NAVNE	31
INDSIGT I FREMTIDEN VIA FORTIDEN ..	32



Slutafregning:

ENIGHED MED RAL EFTER DIALOG

Side

12

MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG

Side

20



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00



Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

AF CHRISTIAN PETERSEN, FAGLIG LEDER

SOMMERFERIEN HAR
HAFT SAT SIT PRÆG PÅ
FAGLIG AFDELING, HVOR
FORHANDLINGERNE
AF FORSKELLIGE
OVERENSKOMSTER STADIG
FYLDER RIGTIG MEGET. DER
HAR DOG OGSÅ VÆRET TID
TIL AT JUBLE OVER EN SEJR I
ARBEJDSRETEN OG DELTAGE
I FORSKELLIGE MØDER OG
KONFERENCER



Siden sidst

NYT FRA FAGLIG AFDELING

SKRIVENDE stund (midten af august) holder flere af kollegerne stadig ferie, men man fornemmer, at der så småt begynder at komme gang i aktiviteterne igen. Snart er alle tilbage på kontoret her hos Metal Maritime, og det samme gælder hos rederierne og vores samarbejdspartnere i øvrigt.

Trods nedgangen i aktiviteterne hen over sommerperioden er der sket en del siden sidst her i den faglige del af foreningen. Enkelte overenskomster er forhandlet på plads, nogle forhandlinger er fortsat igangværende, andre overenskomster er blevet færdigredigeret og nye aftaler om forhandlinger, særligt for officerer, er lagt i kalenderen i den kommende tid.

AFTALER PÅ PLADS

Blandt de aftaler, der er forhandlet på plads siden sidste nummer af fagbladet, er overenskomsten for cateringpersonalet på Oslo-ruten med Go Nordic Cruiseline

(GNC) og aftalerne for både kokke, cateringofficerer, navigatører og maskinister i Esvagt, aftaler for menige og officerer i Stena Line og hovmestrene i Maersk Line er også i hus.

Til gengæld har der været stilstand omkring aftalerne for både menige og officerer med DFDS, hvor rederiet, efter en del personaleudskiftninger i HR, har været længe om at komme i gang med opgaven. I skrivende stund ser det dog ud til, at der begynder at ske noget på den front.

HOVEDOVERENSKOMSTER

De fleste hovedoverenskomster med Danske Rederier og Færgerederierne, aftalerne for menige i Fjord Line samt aftalerne på offshore-området er nu færdigredigerede, trykt og lagt på hjemmesiderne.

Herudover foregår der løbende forhandlinger med blandt andre Danske Rederier omkring officersaftalerne, GNC om officerer, med Femern Bælt og med Cadeler.

I perioden op til og efter at dette blad er sendt ud, er der blandt andet planlagt møder vedrørende fornyelser af overenskomster med GNC (officerer), Fjord Line (officerer), Scandlines, Bjørnø-færgen og Port of Aalborg.

OPSIGELSER OFFSHORE

På offshore-området tyder meget desværre på, at vi inden udgangen af 2025 kommer til at stå uden medlemmer ansat på cateringoverenskomsten med Horesta.

Den sidste virksomhed på denne overenskomst er Aramark, og de har netop opsagt alle deres medarbejdere på de sidste to aktive mobile havanlæg i Danmark; Crossway Eagle og Noble Reacher.

Nogle af medlemmerne har lang anciennitet og nogle er tillidsvalgte, så flere fratræder først sidst på året. Men så er det altså også slut efter flere årtier med cateringansatte på mobile havanlæg i den danske del af Nordsøen. Vi håber naturlig-



Trods sommerferie er der blandt andet forhandlet en aftale på plads med Go Nordic Cruiseline for cateringpersonale på Oslo ruten. Foto: Go Nordic Cruiseline

En mindre delegation fra Metal Maritime har været til ITF offshore møde i Rio. Foto: Privatfoto



vis, at der kan komme gang i området igen, men lige nu ser det ikke så lyst ud.

Det samme gælder det tekniske personale på de nævnte rigge, som er ansat i hhv. Macro Offshore og Noble Drilling. De ansatte i Macro Offshore har dog fået mulighed for fortsat ansættelse, da riggen i en periode er hyret til at ligge som hotelrig ved anlæggelsen af vindmølleparken Empire Wind ud for New York i USA.

”Næsten alle medarbejdere er tilbudt fortsat ansættelse under ændrede vilkår, men fortsat med den danske overenskomst som basis. Da der netop er tale om ændrede vilkår, var det naturligvis frivilligt om de ansatte ville tage imod dette tilbud, men langt de fleste har valgt at tage med på turen til USA, som er planlagt til at skulle starte i løbet af efteråret.

MØDER OG ARRANGEMENTER

Ellers har den forgangne periode for undertegnede budt på internationale møder, herunder NTF-møde hos 3F i København, ITF-offshoremøde i Rio og møde om samarbejde med det svenske søfartsforbund SEKO her på kontoret. Offshore Task Force mødet i Rio de Janeiro var arrangeret af ITF, hvor Ole Philipsen er formand for Offshore Task Force, i samarbejde med den brasilianske fagforening Sindmar. Her mødtes vi med andre ITF-forbund med medlemmer inden for offshore olie og gas samt havvind og diskuterede en række emner, herunder nye ITF-overenskomster inden for både havvind og olie/gas-området. Under møderne drøftede vi også, hvilken betydning den nye amerikanske præsident får for offshore-området, vi fik et interessant oplæg fra det brasilianske Energiministerium og besøgte den brasilianske energivirksomhed Petrobras.

Derudover har jeg sammen med faglig konsulent Kirsten Østergaard været på den årlige Arbejdsretskonference i FH og med kaptajn og betyrelsesmedlem Niels Wilstrup deltog jeg i Danske Rederiers Årsmøde.

ARBEJDSRETSKONFERENCE

På Arbejdsretskonferencen deltager faglige medarbejdere fra andre forbund i

FH, og i år var der oplæg om blandt andet nye arbejdsretlige afgørelser og konfliktret, ligesom der var debatter om arbejdsretlige afgørelser og årets overenskomstforhandlinger, hvor formand for Dansk Metal, Claus Jensen var blandt paneldeltagerne.

Til Danske Rederiers årsmøde deltog ansatte i rederierne, Søfartsstyrelsen og andre organisationer inden for søfarten. Her var der interessante oplæg og debatter med deltagelse af blandt andet Forsvarsminister Troels Lund Poulsen og CEO i Maersk, Vincent Clerc.

MEDHOLD I ARBEJDSRETTE

For afdelingen har perioden desuden budt på en stor sejr, da vi i Arbejdsretten fik medhold i "Wegovy-sagen" mod Scandlines og Øresundslinjen. Sagen og flere af de øvrige ting jeg har nævnt, vil I kunne læse om på andre sider i dette fagblad.

Afslutningsvis vil jeg blot nævne at Seminar-gruppen har haft travlt med at færdiggøre programmet til årets CO-Søfart Seminar for bestyrelse, tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter. Jeg synes, at programmet ser spændende ud og glæder mig til at møde de mange frivillige tillidsvalgte på årets seminar i september.



Der har været problemer med at forstå kostpengetillægget for navigatører i Esvagt:
Foto: Esvagt

MISFORSTÅELSER OM KOSTPENGETIL- LÆG FOR NAVIGATØRER I ESVAGT

VI HAR MODTAGET FLERE HENVENDELSER OM FORSTÅElsen AF KOSTPENGETILLÆGGET FOR NAVIGATØRER I REDERIET ESVAGT. NOGLE HAR HENVENDT SIG KRITISK, DA DE MENER, DET ER EN OMMER. MEN LAD OS SLÅ FAST, AT METAL MARITIME SELVFØLGELIG IKKE HAR NOGEN INTENTIONER OM AT FORRINGE VILKÅRENE - TVÆRTIMOD. I DET FØLGENDE SKAL VI REDEGØRE FOR ÆNDRINGEN

AF PER GRAVGAARD HANSEN, FAGLIG KONSULENT

OVERENSKOMSTEN er bygget op om, at der skal ydes kostpenge på alle årets dage.

Hvis rederiet yder kosten om bord, skal rederiet ikke samtidig give kostpenge.

Du har efter den gamle overenskomst modtaget kostpenge alle årets dage. Men, under udmønstring har man så trukket kostpengebeløbet pr. udedag på lønsedlen.

Rederiet anmodede om en administrativ lettelse af systemet, da man gerne ville overgå til et nemmere og mere overskueligt system.

188 DAGE

I navigatøroverenskomsten er der taget udgangspunkt i, at navigatøren er ude 188 dage om året. Tallet 188 er ikke tilfældigt, da det svarer til den beregnede fridagsop-

tjeningsfaktor og gælder for alle, som følger normalen.

Hvis man er ude 188 dage, så har man også 177 dages frihed, som er sammensat af ferie og fridage.

Efter den gamle overenskomst har du hele tiden fået kostpenge pr. hjemmedag med kostpengesatsen på 83,80 kr. svarende til i alt 14.832,60 kr. pr. år (+/-).

Det vi gør er, at vi deler de 14.832,60 med 12 måneder, som herefter udgør et fast kostpengetillæg, som er på 1.236 kr. om måneden.

Som det fremgår, så er den eneste forskel, at hvor du før fik kostpengene udbetalt måned for måned med et variabelt beløb, antal hjemmedage med kostpenge, så får du med den nye aftale et fast beløb hver måned uanset antallet af hjemmedage.

KAN KOSTPENGEBELØBET ÆNDRE SIG?

Ja, men kun ved en fornyet forhandling. Hvis navigatørgruppen har flere tjenstedage, skal tillægget være mindre og omvendt større, hvis de har flere hjemmedage.

Hvis fridagsoptjeningsfaktoren forhandles højere, vil det betyde, at kostpengetillægget tilsvarende skal stige, da du derved får flere hjemmedage.

Det lykkedes ikke ved denne forhandling at få forhøjet kostpengesatsen eller, som i mange andre rederier at få kostpengene lagt ind i hyrerne. Det arbejder vi fortsat på.

AFTALER INDGÅET MED ERRIA

Nye overenskomstaftaler er indgået med ERRIA for deres skubbebåde i management, som ejes af Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S.

Vi har med Erria aftalt en overenskomst for de menige, og for officererne er der indgået en lønftale. Begge aftaler kan tilgås på hjemmesiden.

Begge aftaler er fornyet med udgangspunkt i de indgåede forlig på hovedoverenskomsterne.

PGH

OK25

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.



Lønbilaget for catering ansat på Bornholmslinjen er lagt på hjemmesiden
Foto: Martin van Dijk

LØNBILAG FOR CATERING ER LAGT PÅ HJEMMESIDEN

NYT OM OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE MED BORNHOLMSLINJEN OG SAMSØLINJEN FOR CATERING 2025 SAMT SKIBSASSISTENTER OG SKIBSMEKANIKERE I FÆRGEREDERIERNE.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

LØNBILAG for cateringbesætninger DAS og DIS på Bornholmslinjen og Samsølinjen er lagt ud på vores hjemmeside. Denne gang skal man være opmærksom på, at der er to lønbilag for 2025. Et bilag der gælder perioden 1. marts 2025 til 30. april 2025. Herefter følger endnu et lønbilag, der er gældende i perioden 1. maj til 28. februar 2026. Dette skyldes, at der til overenskomstforhandlingerne blev aftalt at genetillæg, overtid mv. først blev reguleret pr. 1. maj, hvorimod timelønstigningerne blev reguleret pr. 1. marts 2025. Lønbilag for skibsassistenter samt skibsmekanikere og skibsmekanikerlæringe

mellem Metal Maritime og Færgerederierne er også lagt på hjemmesiden. Her gælder det samme omkring lønbilag som nævnt ovenfor for cateringbesætninger. Satsbilaget, der tilhører lokalprotokollaterne for skibsassistenter på Bornholmslinjen, er også lagt på hjemmesiden. Dog er lokalprotokollaterne ikke helt færdigredigeret endnu, men satsbilaget er på plads. Satsbilag samt tilhørende lokalprotokollater for skibsassistenter samt skibsmekanikere på Øresundslinjen er også lagt på hjemmesiden.

VIGTIG DOM I ARBEJDSRETEN

METAL MARITIME FIK MEDHOLD I ARBEJDSRETEN I SAG OM WEGOVY. ØRESUNDSLINJEN OG SCANDLINES SKAL SOM MEDLEMMER AF FÆRGEREDERIERNE OG OMFATTET AF OVERENSKOMSTERNE FOR SKIBSASSISTENTER OG SKIBSMEKANIKERE REFUNDERE UDGIFTER TIL WEGOVY. DET ER EN SAG SOM HAR STRAKT SIG OVER LANG TID.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

DENNE sag omhandler, hvorvidt rederierne, der er medlem af Færgerederierne har pligt til at betale medicinudgifter, der er lægeordineret, jf. overenskomsterne for skibsassistenter samt skibsmekanikere. Rederierne har afslået at betale for denne lægeordinerede medicin med den begrundelse, at rederierne mente, at de kun skal betale for medicin, der skyldes sygdom eller tilskadekomst.

LANGT SAGSFORLØB

Wegovy-sagen blev behandlet i Arbejdsretten den 27. juli 2025. Sagen har været beskrevet i fagbladene igennem 2024 og 2025, idet det første fællesmøde mellem

parterne Metal Maritime og Færgerederierne blev afholdt den 9. juli 2024. Dette beviser tydeligt, at det tager lang tid fra en sag om overenskomstbrud rejses, fællesmødet er afholdt og indtil Arbejdsretten har gennemgået sagen og dommen falder.

ARBEJDSRETEN GAV OS RET

Den 30. juli 2025 afgav Arbejdsretten så dommen.

Som vi havde forventet, fik vi medhold i sagen, også i spørgsmålet om, hvorvidt de pågældende rederier, Scandlines Danmark ApS og Øresundslinjen Helsingør ApS, har begået overenskomstbrud ved at nægte at betale de søfarendes udgifter til Wegovy.

” Dette betyder, at de indklagede rederier skal betale forskellige beløb til dækning for de sager, vi har rejst på vegne af vores medlemmer. Rederierne skal også fremover betale udgifterne til Wegovy, når der er tale om lægeordinering.

GEM DINE LØNSEDLER HVIS DE SENDES TIL DIN ARBEJDSMAIL

EN del arbejdsgivere sender lønsedler til den ansattes arbejdsmail. Det er der i og for sig ikke noget forkert i, selvom det som søfarende kan synes træls at skulle tilgå sin arbejdsmail under afvikling af frihed og 'blive forstyrret' med arbejde med andet end information om næste udmønstring.

MAILEN LUKKES NED

Er man ansat hos en arbejdsgiver, der

sender lønsedlerne til arbejdsmailen, skal man være opmærksom på, at arbejdsmailen ofte lukkes ned i forbindelse med fratrædelse, og det på selve dagen eller i umiddelbar nærhed deraf. Samtidig indsender/oplyser rederier ikke løninformationer til e-indkomstregistret, hvor a-kasserne trækker deres lønindkomst oplysninger fra. Derfor er man som søfarende, hvis man skal på dagpenge, nødt til at sende sine lønsedler for de sidste 12

måneder til a-kassen, som dokumentation for opfyldelse af beskæftigelseskravet.

BESVÆRLIGT

Det kan være forbundet med besvær at fremskaffe lønsedlerne, hvis de alle 'ligger' på arbejdsmailen, som er lukket i forbindelse med fratrædelsen, men heldigvis ikke umuligt.

Anbefalingen herfra er derfor, at du

Metal Maritime fik medhold i
arbejdsretten i den omtalte Wegovy sag
Foto: Colourbox



VIGTIGT

Det er vigtigt at påpege, at den bestemmelse sagen har omhandlet kun findes i overenskomsten mellem Færgerederier og

Metal Maritime for henholdsvis skibsassistenter samt skibsmekanikere. Andre overenskomster i Færgerederierne kan have en

anden formulering, som gør, at der ikke skal betales for medicinen.



Det er altid en god ide at gemme lønsedlerne et andet sted, hvis de sendes til din arbejdsmail.

Foto: Colourbox

samtidig med at du alligevel tjekker din lønseddel også sender den til din private mailadresse eller på anden måde gemmer

den et andet sted end blot på din arbejdsmail.

På den måde undgår du en masse be-

svær, hvis du en dag stopper ved rederiet, ligegyldigt om det så er planlagt eller ej.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

MANGLENDE BETALING AF UDLÆG BETALT EFTER LANG OG FRUSTRERENDE DIALOG

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

DER var opstået uenighed mellem et medlem og regnskabsafdelingen i Femern Link Contractors om, hvor mange penge medlemmet havde til gode i form af udlæg i forbindelse med tjenesterejser og andre udlæg. Medlemmet var ansat i Femern Link Contractors Marine Works Group I/S (herefter FLC), der beskæftiger sig med den maritime del af byggeriet med selve nedsænkningstunnelen. Der var udfordringer med kommunikationen, da der var en del led mellem nærmeste foresatte og account afdelingen, som gjorde kommunikationsvejen vanskelig.

MEDLEMMET HAVDE STYR PÅ DET

Medlemmet havde godt styr på udlæg og havde anført disse i et regneark, hvoraf det også fremgik, hvilke betalinger vedkommende havde modtaget fra FLC. Undervejs i den lange dialog var der tale om, at medlemmet havde skiftet konto, samt at FLC havde skiftet procedure eller rettere lavet en helt fast procedure for betaling og indrapportering af udlæg. Betalingerne fra FLC havde ikke alle direkte reference til et konkret udlæg, og det gjorde arbejdet med at finde hoved og hale i de udestående beløb lidt mere omstændeligt. Vi fandt dog frem til, hvilket beløb der manglede at bli-

ve afregnet og lykkedes også med at finde de tilsvarende udlægsbilag.

” *Det viste sig så, at netop de udgiftsbilag ikke var blevet registreret hos FLC, så de måtte genfremsendes.*

STOR TÅLMODIGHED

Der har for medlemmet været tale om

HVAD ER EN BISIDDER MON FOR EN?

NÅR du bliver indkaldt til samtaler hos din arbejdsgiver eller en offentlig instans, er det vigtigt at have for øje, at du har mulighed for at tage en bisidder

med til mødet. Normalt er bisidderen din lokale tillidsrepræsentant, hvis du indkaldes af arbejdsgiveren. Du har dog mulighed for at vælge hvem som helst som

bisidder. Det kan være din mand/kone eller samlever, din bedste veninde eller hvem du ønsker og har tillid til. Blot skal du meddele rederiet, at du ønsker at medtage

MARTEC KAN NOGET

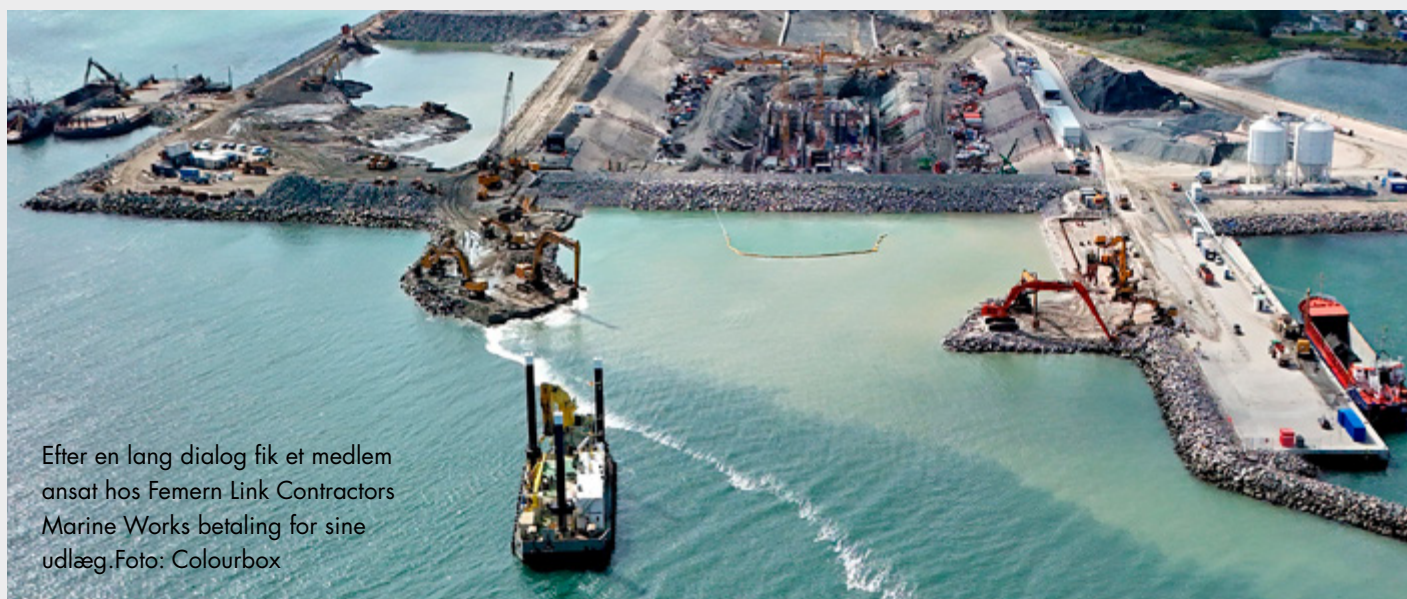
Hvis du vil være

MASKINMESTER • SKIBSFØRER
SKIBSINGENIØR • MARITIM TEKNOLOG
FISKE-, KYST- OG SÆTTESKIPPER



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

SE MERE PÅ MARTEC.DK



Efter en lang dialog fik et medlem ansat hos Femern Link Contractors Marine Works betaling for sine udlæg. Foto: Colourbox

stor tålmodighed, da der er tale om et forløb over et års tid, som er meget længere, end man må forvente at skulle vente på at få udlæg refunderet fra sin arbejdsgi-

ver. FLC har også undskyldt for rodet og har med den nye procedure sikret, at de ansatte i fremtiden ikke risikerer at skulle

vente så længe på at få refunderet udlæg, de har haft.

en bisidder og selv sørge for kontakten til den person, du ønsker at have med som bisidder.

VÆR OPMÆRKSOM

Ofte spørger rederiet, om du ønsker en bisidder, og så tager rederiet kontakt til til-

lidsrepræsentanten, men du skal også selv være opmærksom på denne mulighed og eventuelt selv kontakte tillidsrepræsentanten. Bisidderens rolle er at være et ekstra sæt ører, der lytter med på det, der bliver sagt. Er der tale om en tjenestelig samtale med din arbejdsgiver, er tillidsrepræsentanten den, der kan kontakte fagforenin-

gen i samarbejde med dig, og høre om alt er gået rigtigt til. Så vær endelig opmærksom på denne mulighed og spørg eventuelt rederiet, hvem der indkalder tillidsrepræsentanten, så det ikke ender med, at ingen af jer får det gjort.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

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

SLUTAFREGNING MEDFØRTE LÆNGERE DIALOG MED ROYAL ARCTIC LINE

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

ET medlem havde opsagt sin stilling i Royal Arctic Line med korrekt varsel i henhold til overenskomsten. Medlemmet ønskede de tilgodehavende fridøgn og ferie afregnet umiddelbart efter sidste ansættelsesdag. Royal Arctic Line har som mange andre rederier en fast dato, hvor lønnen beregnes og 'køres' for alle ansatte, også for dem som er fratrådt i den forgangne lønperiode. Det betyder, at for de som er fratrådt i perioden, får tilgodehavende fridøgn udbetalt ved normal lønkørsel i slutningen af måneden.

I henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold har en søfarende ret til at få udbetalt al optjent hyre frem til en hver dato, dog kun når skibet er i havn ("i samme land ikke oftere end hver syvende dag"). Den samme bestemmelse kan anvendes i forbindelse med afmønstring/fratrædelse.

ÆNDRET PRAKSIS

Medlemmet havde i første omgang selv henvendt sig til rederiets lønafdeling, som havde bedt den søfarende vente, til der

blev kørt løn. Det svar var medlemmet ikke tilfreds med, og vi optog på vegne af medlemmet en dialog med rederiet.

” Vi kom hurtigt til enighed med rederiet om den søfarendes ret i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold i forhold til udbetaling af hyre.

HJÆLP TIL SELVHJÆLP

FAGLIG afdeling hjælper vi rigtig mange medlemmer. Det er vi glade for, fordi vi på den måde opfylder vores mission om at være til for medlemmerne.

Sagerne vi behandler, er vidt forskellige og starter mange gange med en mail til vores hovedmail: maritime@danskmetal.dk. Fra hovedmailen sendes mailen videre

til den sagsbehandler, som har størst viden om rederiets forhold, overenskomster med videre.

SPARSOMME OPLYSNINGER

Den enkelte sagsbehandler tager herefter stilling til, hvordan og på hvilken måde vi kan hjælpe.

SIMAC
TRAINING

Mangler du viden om grønne brændstoffer?
- Så kan du nå med på vores første IGF-kursus i september. Tilmeld dig her





Der var problemer med slutfregningen for et medlem, der havde opsagt sin stilling hos Royal Arctic Line. Det førte til en længere dialog med rederiet, som efterfølgende har ændret deres procedure i forbindelse med fratrædelser. Foto: Martin van Dijk

Blandt andet på grund af ferietiden gik selve udførelsen af betalingen ikke så hurtigt som ønsket og forventet, men det lykkedes til sidst og før normal lønkørsel.

Royal Arctic Line har siden oplyst, at de nu har ændret procedure i forbindelse med fratrædelser, så lønnen som udgangspunkt

vil blive kørt på fratrædelsesdagen og ikke ved den efterfølgende lønkørsel.

I mange tilfælde er de indsendte oplysninger sparsomme og kræver, at der skal anmodes om uddybende oplysninger. Det forsinker sagsgangen, og dermed må man som medlem vente i længere tid, før sagen er løst.

Det vil derfor hjælpe os og dermed også dig selv, hvis og når du har behov for hjælp fra Metal Maritime, at du oplyser dit fulde

navn, hvilken stilling du har og hvilket rederi eller arbejdsgiver du er ansat ved eller af.

PROBLEMSTILLINGEN

Det er ligeledes vigtigt, at du giver en kort beskrivelse af problemstillingen.

Hvis det er et spørgsmål om ansæt-

telsesret, løntjek og lignende, vil vi i langt de fleste tilfælde også gerne se din ansættelseskontrakt inklusiv eventuelle tillæg til kontrakten samt andre relevante dokumenter (fx lønsedler), som indgår i sagsbehandlingen.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

BEFAREN SKIBSASSISTENT

Tag det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motorpasser og ROC som en del af forløbet.



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Tlf: +45 6221 0484 · info@svesoef.dk
www.svesoef.dk



Følg os
på Facebook



TEKST & FOTO: EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

DER BLEV DEN 27.-28. JUNI AF
ETF (EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION)
AFHOLDT KONFERENCE I PARIS
MED TEMAET "VI ER ALLE LIGE
FORSKELLIGE" TIL FREMME
AF MANGFOLDIGHED OG
INKLUSIVITET FOR EUROPÆISKE
TRANSPORTARBEJDERE.
KONFERENCEN OMFATTEDE
OGSÅ DELTAGELSE I PRIDE
PARADEN OM LØRDAGEN.
FRA METAL MARITIME DELTOG
JURIDISK KONSULENT EMILIE
MUNCH OHLSEN.

Der var flere spændende, interessante og relevante oplæg og debatter på konferencen. Debatter manglende mangfoldighed og inklusivitet for minoriteter i den europæiske transportbranche.



METAL MARITIME PÅ ETF KONFERENCE I PARIS

BAGGRUNDEN for konferencen har været, at når arbejdsmarkedet udvikler sig, må fagforeningerne følge med og afspejle den virkelighed, deres medlemmer lever i. Det betyder, at fagforeningerne skal repræsentere hele bredden af arbejdsstyrken – også dem, der ofte står uden for fuld beskæftigelse. Det gælder unge, kvinder, LGBTQI+-personer, migranter, mennesker med handicap og andre sårbare grupper.

VI ER ALLE FORSKELLIGE

På ETF's kongres i Budapest i 2022 blev

resolutionen 'Vi er alle lige forskellige' vedtaget. Den slår fast, at der skal tages aktivt ansvar for at fremme ligestilling og mangfoldighed.

Arbejdet er ikke uden udfordringer. Højreekstreme bevægelser i Europa spreder hadfortællinger og politikker, der skader både LGBTQI+-personer, migranter, kvinder og handicappede.

Samtidig oplever mange fortsat diskrimination og chikane på arbejdspladsen – baseret på hudfarve, køn, seksuel orientering, religiøs baggrund eller etnicitet.

FAGBEVÆGELSEN SKAL STÅ FAST

Det er derfor vigtigt, at fagbevægelsen står fast på værdierne om fællesskab og solidaritet. På konferencen i forbindelse med Pride-paraden i Paris samledes medlemmer af ETF for at diskutere, hvordan ETF og deres tilknyttede organisationer kan blive endnu bedre til at fremme ligestilling.

På konferencen var der mange spændende og lærerige oplæg, paneldebatter, fremvisning af film og diskussioner om situationen rundt omkring i Europa i forhold til de udfordringer, der modarbejder arbejdet for at fremme ligestilling og inklu-

og oplæg, som kredsede om problemerne med

En del af konferencen i Paris bestod i deltagelse på den store Pride parade, som fandt sted i Paris's gader.



sivitet og de initiativer, der allerede er taget i organisationerne for at fremme ligestilling og inklusivitet.

”Der var herudover to deltagere, der på forhånd havde valgt at stå frem og fortælle om deres erfaringer med at fortælle deres kolleger og arbejdsgivere om henholdsvis deres homoseksualitet og transkønnethed.

UDELUKKET FRA FÆLLESSKABET

De havde begge to haft en arbejdsplads, de var rigtig glade for gennem mange år og var vellidte og værdsatte blandt kolleger og

arbejdsgivere, hvorfor de følte sig trygge ved at inddrage dem. Ved at stå frem oplevede de begge, at de selvsamme kolleger og arbejdsgivere pludselig tog afstand til dem og udelukkede dem fra fællesskabet.

Konferencen viste igen, hvorfor det er vigtigt at stå sammen og tage initiativer på tværs af organisationer og lande for at fremme og sikre ordentlige, trygge og inkluderende arbejdsforhold.

Til sidst i konferencen deltog alle i den tætpakkede pride parade i strålende sol med masser af god stemning, musik og dans.

MERE INTERNATIONALT ARBEJDE

Den 15.-18. september afholder ITF (International Transport Workers Federation) "Maritime Roundtable" på Cypern med en række læringsworkshops med fokus på blandt andet arbejdernes vilkår i forhold til data og kunstig intelligens (AI), kvinde-

lige arbejdere i det maritime, sikkerhed på skibe og i havne, retfærdig grøn omstilling i det maritime og ansvarlighed i forsyningskæden.

Den 30. september 2025 afholder ETF seminar i Amsterdam, der handler om vold mod kvindelige transportarbejdere. ETF's kvindekommité har forud for seminaret lanceret en undersøgelse: "Vold og chikane mod kvindelige transportarbejdere." Baggrunden herfor er, at vold og chikane mod transportarbejdere er stigende. Kvinder i transportsektoren er særligt udsatte og oplever uforholdsmæssigt høje niveauer af overgreb i deres daglige arbejde.

Undersøgelsen er lavet for at indsamle vidnesbyrd direkte fra kvinder, der arbejder i alle områder af transportsektoren for bedre at forstå disse realiteter og for at skabe reel forandring. Resultaterne fra undersøgelsen vil blive gennemgået på seminaret.

Et medlem var blevet opsagt med for kort varsel af Fjord Line, hvilket rederiet også erkendte.

Foto: Martin van Dijk



MEDLEM OPSAGT PÅ GRUND AF SYGDOM

Vi fik en henvendelse fra et medlem, der var blevet opsagt i Fjord Line på grund af længerevarende sygdom.

Sagligheden i opsigelsen blev gennemgået, og det kunne konstateres, at rederiet havde fulgt de bestemmelser, der er i den gældende overenskomst med henvisning

til sømandsloven § 16 i forhold til at kunne opsiges en ansat med længerevarende sygdom.

Det kunne så til gengæld ved gennemgangen også konstateres, at opsigelsesvarslet var for kort, hvorfor Metal Maritime rettede henvendelse til rederiet. Rederiet

erkendte fejlen med det samme og rettede datoen, så vores medlem fik sit fulde opsigelsesvarsel.

AF EMILIE M. OHLSEN, JURIDISK KONSULENT



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



MEDLEM FIK KOMPENSATION FOR HÅRDT ARBEJDSMILJØ

METAL MARITIME BLEV
KONTAKTET AF ET MEDLEM,
SOM HAVDE OPLEVET ET
DÅRLIGT ARBEJDSMILJØ OM
BORD. MEDLEMMET ØNSKEDE
AT STOPPE I REDERIET OG
EFTER EN DIALOG MED
REDERIET FIK MEDLEMMET EN
KOMPENSATION UD OVER DET
FULDE OPSIGELSESVARSEL

AF EMILIE M. OHLSEN, JURIDISK KONSULENT

Vi fik en henvendelse fra et medlem,
som havde oplevet et meget ubeha-
geligt arbejdsmiljø om bord med blandt
andet situationer, hvor tiltalen fra en kolle-
ga havde været grænseoverskridende med
en gentagen meget hård tone.

**” Vi kontaktede rederiet
for en dialog og løsning af
situationen.**

STOPPEDE I REDERIET

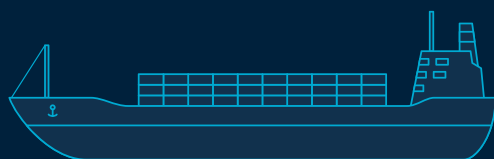
Efter flere møder med rederiet og vores
medlem samt undersøgelser for at gen-
nemgå hændelsesforløbet og finde den

bedst mulige løsning for vores medlem,
blev det besluttet, at vores medlem stoppe-
de i rederiet.

Metal Maritime havde over for rederiet
under hele forløbet understreget, at de
ansatte skal kunne færdes om bord i et
sikkert og trygt arbejdsmiljø og rederiets
ansvar herfor.

KOMPENSATION

Metal Maritime krævede ud fra den
konkrete situation, at rederiet betalte vores
medlem en kompensation. Efter forhand-
ling med rederiet modtog vores medlem en
kompensation ud over det fulde opsigel-
sesvarsel.



FAGFORENING TIL SØS
for menige & officerer



NYT MEDLEM?
få hjælp til
indmeldelse

**SCAN
KODEN**
- udfyld og
klik send



NYT OM TILLIDSVALGTE

AF MARTIN VAN DIJK

STENA REDERI

Hos Stena Rederi har der været gang i to valg, til henholdsvis talsmand for caterin-gofficerer og talsmand for maskinofficerer.

Til opgaven som talsmand for caterin-gofficer er valgt Jakub Grabowski, mens Maciel Sobieralski er valgt som talsmand for maskinofficer. Vi byder begge de nye talsmænd velkommen og ser frem til et godt samarbejde

GO NORDIC CRUISELINE

På både Go Nordic Pearl og Go Nordic Crown har der været valg til ny tillidsrepræsentant og suppleant for skibsassister. På Go Nordic Pearl havde Carsten Linckert Nielsen valgt at stoppe som tillidsrepræsentant, og Carsten Harboe Nielsen, der tidligere var suppleant, er nu ny tillidsrepræsentant, der er ikke valgt en ny suppleant.

På Go Nordic Crown har Henrik Ipsen valgt at stoppe som tillidsrepræsentant, og der er ikke valgt en ny i stedet. Vi vil gerne

takke de afgående tillidsrepræsentanter for det store arbejde.

DFDS

Hos DFDS har der været valg til ny talsmand for juniorofficer. Valget er faldet på Mie Edroselan Qvick, som i første omgang ikke får en suppleant, da der ikke er valgt en sådan. Vi byder Mie Edroselan Qvick velkommen og ser frem til et godt samarbejde.

FJORDLINE

På Fjord Line Bergensfjord har der været valg til tillidsrepræsentant og suppleant for skibsassister. Valgt som tillidsrepræsentant er Oliver Holm Vrensted, og Michael Olsen er valgt som suppleant. Vi byder begge velkomne og ser frem til et godt samarbejde.



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

**METAL
MARITIME**

Udflugt 2026

SÆT KRYDS I KALENDEREN

Torsdag 4. juni, 2026

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

Går du glip af dine ekstra fordele?

Din pension indeholder en masse ekstra fordele, der kan give både dig og din familie værdi.

Gå til mitpfa.dk/fokus, og giv os lov til at kontakte dig

PFA



Vi tror på, at **kvalitet og skarpe priser** kan gå hånd i hånd

Ifølge Forbrugerrådet Tænk kan man i gennemsnit spare 3.000 kr.* ved at samle sine forsikringer hos os, sammenlignet med andre selskaber.

Vi kan holde priserne lave, fordi vi er ejet af fagforeninger, og vi går ikke på kompromis med kvaliteten.

Kan du også spare penge?
Få et uforpligtende tilbud



* Ifølge Forbrugerrådet Tænks test af samlet forsikringspakke af juni 2023.



Forsikring

Barno Jensen ved en tidligere medsejlads.

TIL SØS OG
OFFSHORE
UNION AT
SEA AND
OFFSHORE
For menige og officerer
For ratings and officers

MELD
DIG IND
JOIN US



co-ses.dk
indmeldelse.20498.aspx

EFTERÅRETS MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG ER I FULD GANG

REJSESEKRETÆR BARNO JENSEN HAR ENDNU EN GANG EN FYLDT KALENDER, NÅR DET DREJER SIG OM DE MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG, SOM PRIORITERES HØJT HOS METAL MARITIME, DA DET GIVER MULIGHED FOR AT MØDE MEDLEMMERNE I DERES NORMALE HVERDAG

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

DFDS, Go Nordic Cruiseline, Fjord Line, Stena Line og Bornholmslinjen. Det er de rederier, som rejsesekretær Barno Jensen besøger i den resterende del af 2025. Det gør han via skibsbesøg og medsejlads, og det er en oplagt mulighed for at møde de mange medlemmer ude i deres daglige virke.

"Det er en rigtig god mulighed for at få en snak med medlemmerne og høre nærmere om, hvilke problemer de eventuelt møder i deres hverdag," siger Barno Jensen.

FLEKSIBELT PROGRAM

Hvilke skibe og ruter der får besøg hvornår, kan ses på vores hjemmeside under menupunktet Metal Maritime fælles. Programmet opdateres løbende, da der kan

forekomme ændringer på grund af ændrede sejlplaner og lignende.

"Jeg er nødt til at være fleksibel og omstillingsparat, da det for fragtskibene kan være svært at forudse langt ud i fremtiden, hvornår de er i havn. Det vigtigste er, at jeg får mødt flest mulige medlemmer, så de kan få mulighed for at snakke, hvis de har behov for det, og jeg kan fortælle om fordelene ved medlemskab til dem, som ikke er medlem endnu," siger Barno Jensen.

SKOLEBESØG

Foruden Barno Jensens mange skibsbesøg og medsejladser, så prioriteres det ligeledes højt at besøge de maritime uddannelsesinstitutioner og fortælle mere

om den danske model og fordelene ved et medlemskab af en fagforening og A-kasse.

På skolerne er det typisk faglig konsulent Caspar Mose, som tager sig af de forskellige oplæg og samtaler, og målsætningen er, at han er tilstede på de enkelte institutioner en gang per semester.

"Der er rigtig mange af de unge mennesker, som jeg møder ude på skolerne, som ikke har den store viden om den danske model - og hvor skulle de også have det fra, da det jo ikke fylder i undervisningen i den danske folkeskole. Så jeg synes, det er en vigtig opgave, så de unge mennesker, om ikke andet, kan træffe deres valg om medlemskab eller ej på et mere oplyst grundlag," siger Caspar Mose.

Oslo bådene skal ikke længere
anløbe i Frederikshavn



OSLO-BÅDEN VIL FORTSAT SEJLE UDEN OM FREDERIKSHAVN

GO NORDIC CRUISELINIE HAR I EN PRØVEPERIODE DROPPET ANLØB I FREDERIKSHAVN PÅ TUREN MELLEM NORGE OG DANMARK. EN BESLUTNING REDERIET NU HAR VALGT AT GØRE PERMANENT, DA ANLØBET TAGER KOSTBAR TID FOR OPHOLDET I HENHOLDSVIS OSLO OG KØBENHAVN.

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

SIDEN Oslo-bådene blev overtaget af Gotlandsbolaget (nu Go Nordic Cruiseline) sidste år har der været spekuleret i, hvorvidt anløbet i Frederikshavn ville blive droppet. Rederiet valgte i første omgang en løsning, hvor anløbet i Frederikshavn blev bibeholdt i skisæsonen fra december til marts for at få en føling af, hvorvidt det fremover ville give mening at sejle til Frederikshavn på ruten mellem de to nordiske hovedstæder.

STORE OMKOSTNINGER

Derfor har Nordic Pearl og Nordic Crown det sidste halve år sejlet uden om Frederikshavn, og nu er det blevet besluttet, at det vil fortsætte sådan fremadrettet.

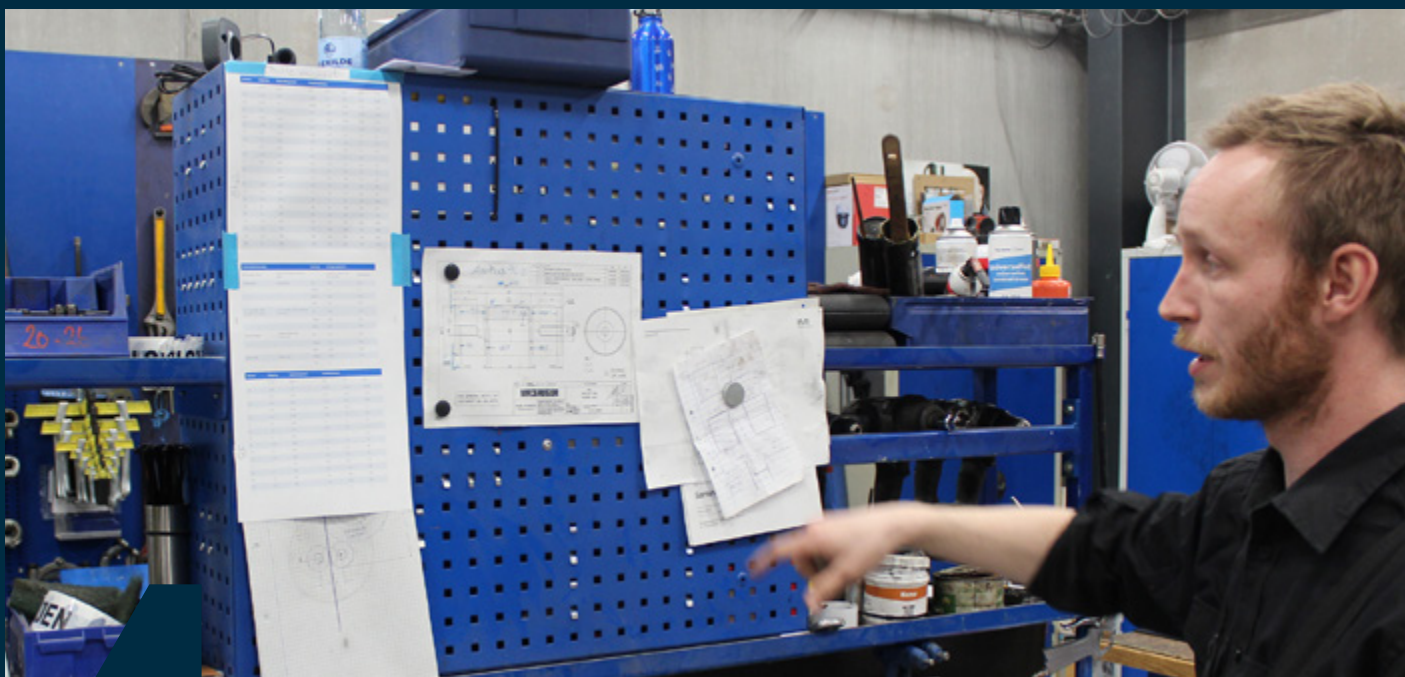
Omkostningerne og besværet ved anløb i den nordjyske by er simpelthen for store, selvom rederiet har været glade for Frederikshavn som destination.

BØR IKKE FÅ BETYDNING FOR METAL MARITIMES MEDLEMMER

Beslutningen om at Oslo-ruten ikke længere skal forbi Frederikshavn skal ses i lyset af Go Nordic Cruiselines ønske om at tilbyde passagerne en bedre rejseoplevelse med mere tid i de to hovedstæder, og i den henseende passer et stop i Frederikshavn ikke ind i strategien.

Beslutningen har dog ikke umiddelbart nogen ansættelsesmæssig betydning for Metal Maritimes medlemmer.

”Jeg har intet hørt om, at det skulle få ansættelsesmæssige konsekvenser for vores medlemmer, og jeg kan heller ikke se, hvorfor det skulle få det. Så det forventer jeg bestemt ikke,” siger Ole Philipsen formand for CO-Søfart og Metal Maritime



Daniel Olsen kan godt lide de varierende opgaver og muligheden for at tænke ud af boksen.

ET JOB PRÆGET AF VARIERENDE OPGAVER OG IDERIGDOM

DANIEL OLSEN ER ANSAT SOM REPARATØR HOS MOLSLINJEN, HVOR HAN ARBEJDER PÅ NATHOLDET. SOM REPARATØR ER DEN VIGTIGSTE OPGAVE AT SIKRE, AT FÆRGEN ER KLAR TIL AFGANG FRA MORGENSTUNDEN.

BESØGET på molslinjens værksted i Århus er det første i en artikelserie, hvor vi gerne vil sætte fokus på det arbejde, vores medlemmer laver i det daglige. Både for at vise, hvad det egentlig er, for et stykke arbejde de forskellige medlemmer laver og diversiteten i indholdet af jobbet. Derfor er det også oplagt at starte serien på Molslinjens værksted i Århus, for her har vi faktisk medlemmer, som arbejder til lands. En af dem er Daniel Olsen, der arbejder som reparatør på natholdet, og for ham starter en almindelig arbejdsdag på følgende måde.

"Typisk så møder jeg ind cirka klokken 20.00. Så får jeg læst op på overleveringen, hvor jeg kan se, hvilke problemer de forskellige skibe har oplevet i løbet af dagen, og hvad vi har af opgaver og vedligeholdelse. Så ved jeg, hvilke arbejdsopgaver natten byder på," siger Daniel Olsen, der som sine kollegaer er tilknyttet et skib, for hans vedkommende, Express 3, og det er der en god forklaring på.

"Det er med til at give en ejerfølelse, så man passer og plejer det ekstra godt, og så er det med til at øge effektiviteten, men det betyder selvfølgelig ikke, at vi ikke kan

hjælpe til på de andre skibe, hvis der er behov for det," siger han.

TIDEN ER KNAK

Som reparatør og en del af teknisk afdeling på natholdet, så er Daniel Olsen typisk en del af et team på seks mand – tre reparatører, to smede og elektriker. Teamet er fast og de fleste har været der igennem længere tid.

"Rutine og erfaring er et kæmpe plus, når vi arbejder med reparation og vedligehold af hurtigfærgerne. For du er under konstant



Daniel Olsen med en kølevandslange som er isoleret mod galvanisk korrosion.

TEKST & FOTO: MARTIN VAN DIJK

MED ET MEDLEM PÅ JOB

Dette er den første artikel i en serie, hvor vi gerne vil vise, hvordan en arbejdsdag/nat ser ud for vores medlemmer. Vi vil gerne i løbet af artikelserien fokusere på forskellige arbejdsgrupper/funktioner, så er du interesseret i at deltage, så tøv ikke med at kontakte os på mvd@danismetal.dk – skriv 'Med et medlem på job i emnefeltet'.

tidspress, da de skal være klar til næste afgang – så det hold vi går om natten arbejder fast nat, og vi laver langt det meste selv, lige fra el-arbejde, svejsning, mekanik, motorarbejde, pumper og så videre. Er det større renoveringer samarbejder vi med marinevirksomheder, men det er sjældent, de kan klare det i løbet af en nat, så det skal typisk planlægges," siger Daniel Olsen.

GODT KOLLEGASKAB

Daniel Olsen er uddannet skibsmontør og har arbejdet på Molslinjens værksted siden 2016. Før det var han rejsemontør for Vestergaard Marine i Frederikshavn, og var typisk med på medsejls, og lavede opgaver om bord. Derfor er han faktisk også i besiddelse af en søfartsbog, men den er ikke blevet brugt siden 2016. Han er selv en smule overrasket over, at han snart har været der i 10 år, da natarbejdet også har sine udfordringer.

"Det kan være hårdt og vanskeligt at få passet ind i en hverdag med familie og små børn, men der er også nogle ret unikke ting ved at arbejde her. Her er et helt særligt kollegaskab og et meget højt fagligt niveau, som betyder rigtig meget," siger Daniel Olsen som arbejder 7/7, da det passer bedst

ind i hverdagen, men der er andre som eksempelvis arbejder 4/4, da det passer bedst for dem.

VARIERENDE OPGAVER

Et andet element, som gør det attraktivt for Daniel Olsen at møde ind klokken 20.00 og arbejde nat syv dage i træk, er typen af opgaver.

"Der er en god variation i typen af opgaver. Vi arbejder med motorer, hydraulik, spil, gearkasse og lidt el-arbejde får jeg også lov til at lave, hvilket passer mig rigtig fint, da jeg godt kan lide det. Vi arbejder også med svejsninger og konstruktioner, så det er en lang vifte af forskellige typer af opgaver, som er med til at gøre jobbet fagligt spændende, selvom jeg snart har været her i ti år," siger Daniel Olsen.

Oveni det så er der også en stor grad af uforudsigelighed i jobbet, selvom det er den samme maskine, Daniel Olsen har arbejdet på i snart 10 år.

"Du ved jo aldrig rigtig, hvad du møder ind til. Nogle gange er der måske slet ingen opgaver, og der kan du få løst noget af det, som du ikke tidligere har nået. Andre gange så er der virkelig travlt, så er der måske en søvandspunmpe, der er utæt og der er

et topstykke, der skal trækkes, et stempel der er flækket eller noget helt andet, og så har du travlt, for skibet skal jo være klar til afgang, ellers bliver det dyrt for rederiet og besværligt for passagererne," siger Daniel Olsen.

KREATIVITET OG IDERIGDOM

Et ekstra plus ud over den store variation i typen af opgaver og det uforudsigelige i, hvad natten bringer er, at der er rig mulighed for at lege 'opfinder' og tænke i kreative løsninger.

"Der er rig mulighed for at tænke ud af boksen. Det sker jævnligt, at vi er nødt til at udvikle vores eget specialværksted, enten for at løse en opgave eller for at gøre opgaven nemmere. Det kan også være et rørophæng som bliver ved med at knække, så kan vi lave et nyt design og smede det sammen. Der er rig mulighed for at være kreativ, da det langt fra er alle typer af opgaver, som bare kan løses ved at følge en brugsanvisning. Jobbet indebærer også nytænkning og kreativitet, og det kan jeg rigtig godt lide," siger Daniel Olsen.

OMFATTER MEDLEMMER UNDER UDDANNELSE TIL:

SKIBSKOK
SKIBSASSISTENT
SKIBSMEKANIKER
MASKINIST
NAVIGATØR



NEMT
AT SØGE



SØG STØTTE TIL BØGER OG STUDIEMATERIALE

Vi bakker op om medlemmernes uddannelse. Opbakningen er ikke kun i ord men også økonomisk, med penge fra uddannelsesfonde.

Du skal bare sende en ansøgning om støtte på e-mail med dokumentation for udgifterne. Så hører du fra os.

Sådan søger du nemt via e-mail:

Skriv i emnefeltet: Ansøgning, uddannelsesfond

Ansøgning skal indeholde oplysning om:

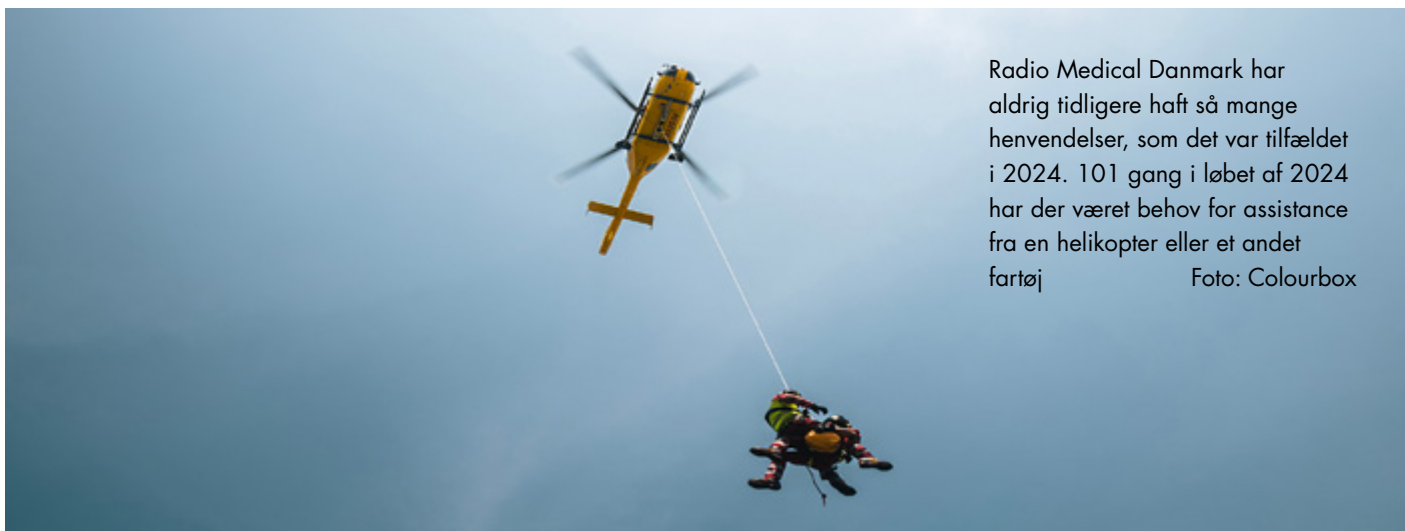
- Dit navn og fødselsdato
- Hvilken uddannelse du går på
- Skolens/uddannelsesinstitutionens navn
- Hvad du søger økonomisk støtte til
- Evt. kort beskrivelse af, hvad du tidligere har beskæftiget dig med indenfor det maritime.

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvittering(er)
(enten som scan eller billede)



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk



Radio Medical Danmark har aldrig tidligere haft så mange henvendelser, som det var tilfældet i 2024. 101 gang i løbet af 2024 har der været behov for assistance fra en helikopter eller et andet fartøj

Foto: Colourbox

MERE END 4800 HENVENDELSER I 2024

RADIO MEDICAL DANMARK TILBYDER LÆGELIG HJÆLP OG RÅDGIVNING TIL SØFARENDE PÅ DANSK FLAGEDE SKIBE, OG 2024 BLEV ET REKORDÅR, HVAD ANGÅR ANTALLET AF HENVENDELSER. HELT PRÆCIST 4829 UNIKKE SAGER BLEV OPRETTET I RADIO MEDICAL DANMARKS SYSTEM I 2024, HVILKET ER EN STIGNING PÅ 19 PROCENT FRA 2023

RADIO Medical Danmark (RMD) udgiver årligt en rapport med et tilbageblik på året, der er gået. Rapporten fra 2024 afslører, at RMD har haft et rekordtravlt år. Aldrig tidligere har der været så mange henvendelser fra søfolk på dansk flagede skibe. Helt præcist har RMD på kontoret på Esbjerg Sygehus haft 4829 unikke sager i løbet af 2024, hvilket er en stigning på 19 procent i forhold til 2023, som var det tidligere rekordår. Mere end to tredjedel af sagerne omfatter af patienter fra tre specifikke lande. Flest henvendelser drejede sig om filippinske søfarende - nemlig 27 procent, herefter følger indiske søfarende med ligeledes 27 procent og afslutningsvis danske søfarende med 15 procent, hvilket stemmer godt overens med, at størstedelen af besætningsmedlemmerne, der er dækket af RMD's service, kommer fra disse tre lande.

TO TYPER SKILLER SIG UD

Af de mange henvendelser, fra de søfarende i 2024, er der især to typer af skader og lidelser, der skiller sig ud. Knap 1800 henvendelser omhandlede muskel- og skeletsystemet eller hudlidelser. Af disse typer

af lidelser drejede flest sig om hudlidelser, som udgør cirka 19 procent af de samlede henvendelser, mens muskel og skelet lidelser ligeledes udgør 19 procent. Herefter følger sygdomme/skader i fordøjelsessystemet, synssystemet og luftvejene. Denne fordeling er helt som forventet og som i 2023.

” Hvis der kigges på de mere alvorlige tilfælde, som har krævet enten ilandsætning eller evakuering, så har der været 279 sager i løbet af 2024 - hvilket er 31 flere tilfælde end i 2023.

I 178 tilfælde har det været nødvendigt med en ilandsætning, hvor den søfarende sygeafmønstre før planlagt afmønstring til videre behandling ved næste mulige havneanløb. Der har været 101 tilfælde af de mere akutte evakueringer, hvor der er tale om akut ilandsætning med assistance fra helikopter eller andet fartøj.

SKIBSTYPE HAR BETYDNING

Langt de fleste henvendelser til RMD i løbet af 2024 er kommet fra handelsflåden, som stod for 3337 unikke sager, hvilket svarer til 69,1 procent af samtlige henvendelser, og er en stigning på hele 29 procent i antallet af henvendelser fra handelsflåden i forhold til i 2023. Denne store stigning kan forklares med, at en ny kontrakt med Mærsk trådte i kraft i midten af 2023, og derfor først for alvor kan aflæses i tallene fra 2024. Hvad angår antallet af henvendelser fra andre skibstyper, så har de været på niveau med tidligere år. Næstflest henvendelser kom der fra supply skibe med 664 sager, svarende til 13,8 procent, mens 470 sager involverede færge/passagerskibe svarende til 9,7 procent, mens fiskerskibene med 119 sager svarende til 2,5 procent var involveret i færrest sager.

Når det kommer til de alvorligste tilfælde, hvor det har været nødvendigt med en evakuering, topper færge/passagerskibene med 32 procent af samtlige evakuerings-tilfældene, mens 24 procent af samtlige evakueringer har været fra et skib i handelsflåden.

AF MARTIN VAN DIJK

Katja Buch Olsen fik præmien som bedste holdspiller på skibsføreruddannelsen på Marstal Navigationsskole. Det var en glad prismodtager, der som begrundelse for valget blandt andet fik at vide, at hun er hårdt arbejdende, sjov og ærlig og aldrig bange for at sige sin mening.



PRÆMIER TIL DE BEDSTE HOLDSPILLERE

"JENS Christian er altid høflig og imødekommende. Han har en god ro og holder et godt fokus på at løse opgaven godt. Han ser problemerne før de opstår og er meget løsningsorienteret og kommer meget gerne med forslag. Trods sin unge alder er Jens Christian meget seriøs. Han er nysgerrig, passer sine ting og har en positiv indstilling, som har gjort det nemmere for de andre i klassen," sådan lød det på Martec, da præmien til den bedste holdspiller, blandt de studerende til ubefarne skibsassistenter, skulle uddeles.

Præmien til den bedste holdspiller uddeles til 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. Præmien består, ud over hæderen, af et gavekort på 700 kroner til brug efter eget valg.

EN LORTEOPGAVE

Metal Maritime organiserer langt de fleste stillingsbetegnelser til søs, og det afspejler

sig selvfølgelig også, når der skal uddeles præmier på uddannelsesinstitutionerne. Præmierne uddeles både på Simac, Svendborg Søfartsskole, Marstal navigationsskole, Martec, skoleskibet Danmark og skoleskibet Georg Stage, og de uddeles til ubefarne og befarne skibsassistenter, skibsmaskinister, skibsassistenter med svendebrev, sætteskipper, kystskippere, fiskeskipper og skibsfører. I sidstnævnte kategori blev præmien på Marstal navigationsskole uddelt til skibsfører Katja Buch Olsen med følgende begrundelse.

"Hvad er det her for en lorteopgave" er et citat, underviseren har hørt mere end én gang, sagt med en karakteristisk, syngende vestegnaccent. Opgaverne blev dog altid løst, og endda med fine resultater. Her er tale om en hårdt arbejdende studerende, som selv, når tingene har været svære, og troen på egne evner har svigtet, aldrig har mistet blikket for målet. Hun er både sjov og ærlig, og hun er ikke bange for at sige sin mening. Man er aldrig i tvivl om,

hvor søkortsskabet skal stå, når hun er i nærheden.

EN STOR OPLEVELSE

Det er typisk faglige konsulenter, Caspar Mose og Per Gravgaard, som repræsenterer Metal Maritime ved de forskellige dimissionsafslutninger. For dem er det også festlige dage, som udelukkende drejer sig om de studerende og deres ny erhvervede uddannelse. Derfor er det også et helt fast princip, at man ikke forsøger at hverve nye medlemmer til disse seancer.

"Ved dimissionerne er vi udelukkende til stede på uddannelsesinstitutionerne for at overrække præmierne og deltage i festlighederne. Så når vi holder tale eller snakker med eleverne eller de studerende på disse dage, så handler det ikke om nødvendigheden og fordelene ved at organisere sig, men udelukkende om fejring," lyder det fra de to faglige konsulenter.

Rune Zielke (th) modtog præmien som bedste holdspiller på Martec Skagen, hvor han blev færdig som sætteskipper, og fik overrakt prisen af faglig konsulent Caspar Mose.



Christoffer D. Nielsen (th) blev færdig som ubefaren skibsassistent på Svendborg Søfartsskole, og fik overrakt prisen af faglig konsulent Caspar Mose.



MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME – SOMMERAFSLUTNINGERNE 2025 PÅ DE MARITIME UDDANNELSESINSTITUTIONER

KATJA BUCH OLSEN

Skibsfører, Marstal Navigationsskole

MARCO BIRCH EMANUELSSON

Skibsmaskinist, Martec

JENS CHRISTIAN PETERSEN BACH

Ubefaren skibsassistent, Martec

FILIP JAN PAUL BACH

Befaren skibsassistent, Martec

MICHAEL STEGMANN HANSEN

Skibsassistent med svendebrev, Martec

VIKTOR JØRGENSEN

HF Søfart, Svendborg Søfartsskole

JULIE MØLLER

Maritim Student, Martec

CHRISTOFFER B. JØRGENSEN

Ubefaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

CHRISTIAN D. NIELSEN

Befaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

RUNE ZIELKE

Sætteskipper, Martec Skagen

FREDERIK EMIL LYNGSØ

Ubefaren skibsassistent, Skoleskibet Danmark

TEKST: MARTIN VAN DIJK, FOTO MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE, SVENDBORG SØFARTSSKOLE & MARTEC

AF MARTIN VAN DIJK



EN FED KARRIERE TIL SØS

SOM BARN AF 1950'ERNE FØDT OG OPVOKSET I ESBJERG, SÅ VAR DET MÅSKE NOK OPLAGT, AT JAN MØLLER SKULLE GØRE KARRIERE TIL SØS, MEN DET VAR EGENTLIG IKKE PLANEN. MEN DA HAN FØRST HAVDE PRØVET LIVET TIL SØS SOM OPVASKER, SÅ HAN SIG IKKE TILBAGE. HAN BLEV KOK OG EFTERFØLGENDE HOVMESTER, OG TILBRAGTE HELE KARRIEREN TIL SØS.

EFTER mere end 45 år til søs kan Jan Møller se tilbage på en karriere, der for ham har været fed i mere end en forstand. Livet til søs passede ham perfekt, men som tiden gik, voksede kroppen og badevægten toppede på 146 kilo i 2010. Vægten blev et problem, men med støtte fra Royal Arctic Line fik han lagt sit liv om, og næsten halveret sin vægt. En fed beslutning som var med til at sikre syv ekstra gode år til søs og efterfølgende en langt bedre pensionisttilværelse.

Det hele begyndte egentlig med en arbejdsskade. For da Jan Møller som 16-årige havde sin første vagt som opvasker på M/S England, der sejlede mellem Esbjerg og Harwich, skar han sig i benet. Det afskrækkede ham dog ikke, og selvom planen egentlig var at gøre karriere som kok på land, så var det 'søen', der kaldte. Selv ikke et tidligere dramatisk forlis, hvor han mistede sin stedfar kunne holde ham fra havet.

1972



"Min stedfar var matros på Mærsk Fighter som forliste i Nordsøen den 17. januar 1972. Alle ni om bord omkom desværre, men det afholdt mig ikke fra at få job som opvasker på M/S England et halvt år senere, for jeg ville gerne tjene penge til en knallert," husker Jan Møller, som efterfølgende vendte tilbage til skolelivet, og blandt andet gik i lære som baker. Han sejlede dog stadig videre hos DFDS, som afløser.

BLÅT MÆRSK BLOD I ÅRENE

Tiden hos DFDS blev dog forholdsvis kort, og det er et helt andet rederi, som ender med at blive karriere og livsdefinerende for Jan Møller. For som

nævnt tidligere så omkom Jan Møllers stedfar, da Mærsk Fighter forliste.

"Hos A.P. Møller glemmer man ikke sine ansatte, så da jeg nærmere mig min 18-års fødselsdag blev min mor ringet op af repræsentanter fra Mærsk, som gerne ville invitere mig til jobsamtale. Så på min 18-års fødselsdag den 29. april 1974, var jeg til jobsamtale og blev ansat som kokaspirant," siger Jan Møller.

En beslutning som fik altafgørende betydning. For fra Jan Møller udmønstrede første gang hos A.P. Møller om bord på rederiets første containerskib Svendborg Mærsk den 13. juni 1974 går der 34 år, kun afbrudt af fire måneder hos ØK i 1977, før han mønstrede hos en anden arbejdsgiver. 34 år fyldt med oplevelser og gode kollegaer. 34 år som gav Jan Møller blåt Mærsk blod i årene.

"ØK var dengang begyndt at sælge skibe, og man skulle til at fyre søfarende, så jeg var slet ikke i tvivl om, at jeg skulle tilbage til A.P. Møller," husker Jan Møller, som tilbage i 1977 var blevet uddannet kok. Det var han frem til 1982, hvor han blev udnævnt til hovmester.

1985



SAMHØRIGHED

I løbet af de mange år hos Mærsk var han rundt på alle typer af skibe i Mærsk-flåden, undtagen supertankerne, og det fælles kendetegn, som var med til at holde ham til søs var kollegaskab og samhørighed.

"Jeg blev grebet af samhørigheden om bord. Der var bare en særlig stemning, den ene dag kunne man være uvenner, og den næste dag kunne man sidde og fortælle frække historier og være gode venner," siger Jan Møller, som også hurtigt blev rederiets mand – forstået således, at han aldrig var bange for at tage en ekstra tørn for at hjælpe kollegaer eller rederiet.

Det kom ham også til gode, da han selv havde brug for det i 1993.

"Efter en lidt for våd aften i byen knuste jeg et knæ og brækkede skinnebenet. Jeg meldte rent ud til Mærsk, hvad der var sket, og der var fuld forståelse, og jeg fik alt den tid jeg skulle bruge til at komme ovenpå igen," siger Jan Møller.

2004



SØMANDSASSISTENT

Jan Møller har igennem karrieren altid haft en force i at kunne snakke med folk, og det var blandt andet også derfor, han for det meste ikke sejlede på et fast skib hos Mærsk. Det med at møde nye mennesker og lære dem



Jan Splidsboel Møller har haft en meget lang karriere til søs. En karriere som langt det meste af tiden har foregået hos A.P. Møller Mærsk. En karriere der kulminerede, da han mødte den legendariske skibsreder. Også en karriere som var med til at presse vægten helt op på 146 kilo. kilo som heldigvis den dag i dag er en saga blot, og i dag nyder Jan Splidsboel Møllers blot 82 kilo sin pensionisttilværelse, som blandt andet bruges på sømandscentret i Esbjerg.

at kende, vægtede han højt. Denne egenskab sikrede ham en lidt anderledes opgave tilbage i 2005.

"Vi lå i havn i Algeciras, og jeg spiste middag med sømandspræsten, som pludselig spørger mig, om jeg ikke vil afløse ham som sømandsassistent, så han kunne holde lidt ferie. Man vurderede jeg var egnet, da jeg kunne snakke med folk, så efter min afmønstring rejste jeg en måned til Algeciras og fungerede som sømandsassistent. Det var en sjov og anderledes oplevelse," siger Jan Møller.

DEN STØRSTE OPLEVELSE I KARRIEREN

Jan bliver en del af besætningen på Emma Mærsk, som var Mærsk prestigebyggeri tilbage i 00'erne. Det skulle vise sig at blive en helt særlig oplevelse. I forbindelse med dåben mødte Jan Møller skibsreder HR. Mærsk MC-Kinney Møller.

"Det var den største oplevelse i mit arbejdsliv," siger Jan Møller.

FINGRENE I KØDGRYDEN

I 2008 er tiden i Mærsk dog overstået, da rederiet valgte at fyre cirka 200 danske hovmestre og menige. På daværende tidspunkt har Jan Møller

i for høj grad leget mundskænk på sin egen mad, og nålen på badevægten stoppede først på 146 kilo. Han havde tidligere holdt oplæg på Kogtved Søfartsskole om sund kost og overvægt, men det var desværre ikke en livsstil han selv, på daværende tidspunkt, havde fået implementeret. Det afholdt ham dog ikke fra at få job som hovmester i Torm.

"Jeg nåede kun at være ved Torm et års tid, men på den sidste udmønstring oplevede jeg for anden gang et piratangreb. Første gang var i 1996, hvor en fra besætningen blev jagtet hen over dækket af pirater med våben, og anden gang var så i 2009. Her var det skibet foran os, som blev angrebet, og vi kunne høre det hele i radioen. Det var ikke en rar oplevelse," siger Jan Møller.

NÅLEN MOD SYD

Efter et års tid uden arbejde fik Jan Møller hyre som afløser hos Royal Arctic Line, og her skulle vægten vise sig at blive et problem. For nålen på badevægten pegede stadig for meget mod nord og stoppede først på 136 kilo, selvom han i tiden hos Torm havde været på selvbetalt kurophold.

2014



"Da min anden udmønstring er ved at være overstået, dør min far pludseligt, og jeg bliver enig med skipperen om, at jeg skal tabe mig, og så vil han hjælpe mig med et fast job hos Royal Arctic Line," fortæller Jan Møller.

Jan Møller får tabt sig de nødvendige kilo, så han kan få en fedmeoperation, og det skulle vise sig at blive en radikal ændring i hans liv, da badevægten i dag viser 82 kilo.

"Jeg fik en fantastisk støtte fra Royal Arctic Line, selvom jeg ikke, på daværende tidspunkt, var ansat, og det satte jeg stor pris på," siger Jan Møller, som på nær otte måneder hos A2SEA tilbragte resten af karrieren hos Ro-

JAN SPLIDS-BOEL MØLLER

FØDT 1956

1972

Opvasker, DFDS - englandsbådene

1974 - 1976

Kokkeaspirant, A.P. Møller

1977

Kok, ØK

1977 - 1982

Kok, A.P. Møller

1982 - 2008

Hovmester, A.P. Møller

2008 - 2009

Hovmester, Torm

2010 - 2012

Hovmester, Royal Arctic Line

2012 - 2013

Hovmester, A2Sea

2013 - 2018

Hovmester, Royal Arctic Line

yal Arctic Line, indtil han gik i land i 2018. Siden har han nydt pensionisttilværelsen, hvor han blandt andet er frivillig på sømandscenteret i Esbjerg og holder foredrag om livet til søs og livsstilændringen fra svær overvægt til normalvægt.

HVAD MED DIN SØFARTSBOG?

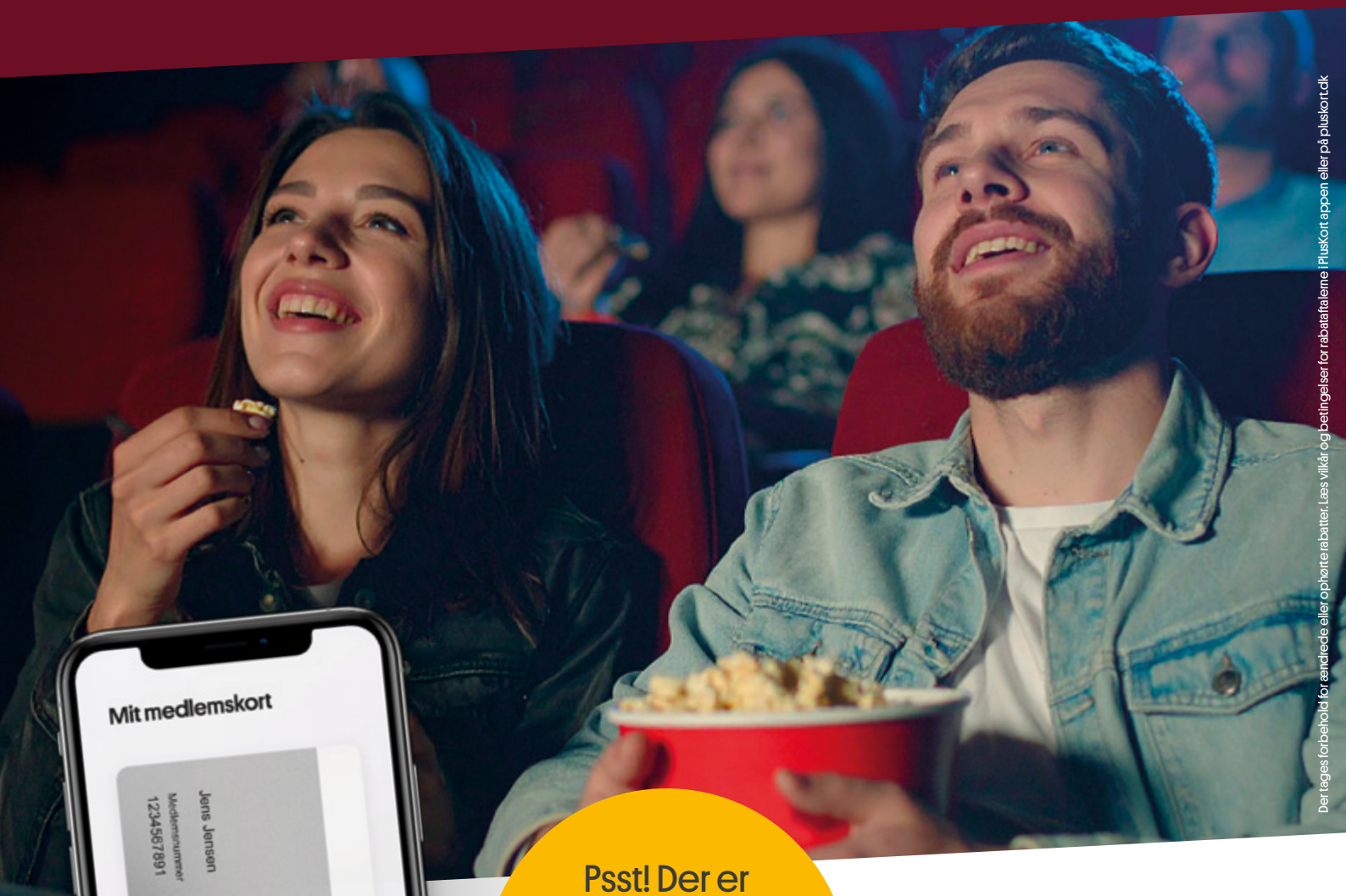
Har du mod på at deltage i artikelserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig.

Kontakt redaktionen på mail
cosea@co-sea.dk

Kom i biffen 2For1

Køb 2 billetter for 1 billets pris pr. måned. Prisen er 145 kr., og du vælger selv tid, sted og film blandt alle Nordisk Film Biografer. Læs mere på pluskort.dk eller i PlusKort appen.

PlusBi



Psst! Der er
også rabat på
ekstra billetter og
biografguf til
filmen.



PlusKort.

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

EN DYGTIG SUPPLEANT ER GÅET BORT

BRUNO JENSEN, SUPPLEANT FOR TILLIDSREPRÆSENTANTEN PÅ
M/V HAMMERSHUS, ER AFGÅET VED DØDEN.

MED beklagelse modtog vi i juni måned besked om, at Bruno Kromann Jensen pludselig var afgået ved døden. Bruno blev valgt som suppleant for vores tillidsrepræsentant i M/V Hammershus i 2024. Bruno nåede at deltage i vores årlige tillidsmandsseminar på Jørlunde i 2024.

KÆMPEDE BRAVT

Her havde undertegnet en god dialog med Bruno omkring jobbet som natsanitør. Bruno kæmpede bravt for at få nedsat arbejdstidsnormen for de faste natsanitører på Bornholmslinjen med yderligere timer

end normen blev nedsat med i 2023. Dette resulterede i, at vi til 2025 overenskomstforhandlinger gav emnet en ekstra omgang og det lykkedes os at få nedsat arbejdstidsnormen yderligere.

Vi vil gerne takke Bruno Kromann Jensen for det store arbejde og det store engagement han lagde i hvervet som suppleant for tillidsrepræsentanten på M/V hammershus

Æret være Bruno Kromann Jensens minde.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

NYT OM NAVNE

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

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

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. december - 29. februar.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 24. oktober. Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

VI MINDES



Bruno Kromann Jensen

Født 11. juli 1962 - er afgået ved døden 29. maj 2025

Ole Jørgen Larsen

Født 28. november 1942 - er afgået ved døden 5. juli 2025

Gunvor Asbjørg Strøbæk

Født 20. februar 1941 - er afgået ved døden 7. juli 2025

Claus Peder Buch

Født 29. december 1952 - er afgået ved døden 4. august 2025

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





Her et eksempel fra skibsjournalen fra Orlogsskibet Ditmarsken, 1713, som havde en besætning på 402 mand og 50 kanoner. Et eksempel på en af de skatte, som er dukket op i forbindelse med Ropewalk, og som sammen med den enorme anden mængde data skal bruges til at gøre os klogere på fremtidens klimaændringer. Foto: Rigsarkivet

FORTIDEN SKAL GØRE OS KLOGERE PÅ FREMTIDEN

FORTIDENS MARITIME LOGBØGER SKAL BRUGES TIL AT GØRE OS KLOGERE PÅ FREMTIDENS KLIMAÆNDRINGER.

DATIDENS styrmænd og skippere var af lov forpligtet til minutøst at notere i deres logbøger i hvilket vejr og vind, dagens og nattens sejlads havde foregået. På rigsarkivet i København har de 31.000 skibsjournaler og logbøger stående, hvilket fylder hele 700 meter på arkivets hylder - og hvad så tænker du måske. Men netop den enorme mængde af maritime data fra 1600-1800 tallet spiller en helt central rolle i et stort projekt, som skal gøre os klogere på fremtidens vejr- og klimaændringer. Projektet hedder 'ROPEWALK - Rescuing Old data with People's Efforts', og det dækker over 300 års vejr og klimaoplysninger fra danske søfarende, som skal bruges til at gøre os klogere på fremtidens vejr og klima.

” Vi skal bruges deres målinger og observationer som input til vores klimamodeller. Klima er gennemsnittet af vejret over tid, så oplysningerne vil hjælpe os til at få et mere sammenhængende billede af de seneste 350 års klima. Og vil vi sige noget om klimaændringer i fremtiden, skal vi vide noget om vejrforhold i fortiden,

siger Martin Stendel Seniorforsker ved Danmarks Meteorologiske Institut og en del af arbejdet med den enorme mængde maritime vejrdata.

HISTORIENS VINGESUS

Den enorme mængde af data har siden projektets begyndelse i 2023 været igennem en proces, hvor ni medarbejdere har haft til opgave at scanne de mange sider ind. Her er de blandt andet stødt på maste insekter og noder til musik, som var blevet spillet på et af Tordenskjolds skibe. Historiens vingesus har skinnet tydeligt igennem de mange sider, hvor datoer, skibspositioner og vejrforhold selvfølgelig har været det vigtigste. I skrivende stund er de mange data ved at blive aflæst, hvilket sker ved hjælp af en udviklet machine-learning algoritme, som kan udføre opgaven 60 gange hurtigere end et menneske. Når aflæsningen og det efterfølgende arbejde er færdigt, så skal den nye viden om fortidens klima også gøre os klogere på fremtidens vejr- og klimaændringer.

AF MARTIN VAN DIJK

