



Skibsassistenter:
**PÅ KURSUS
I SUNDERE
MADLAVNING**

SIDE 16-17



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**OSLO-RUTEN MED
NYT NAVN OG NY
FORKLÆDNING**

SIDE 4-5

**NY AFTALE FOR
JUNIOROFFICERER
TRÆDER I KRAFT**

SIDE 10-11

**NY MARITIM
UNGDOMS-
UDDANNELSE**

SIDE 20-21

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

REDERNE KAN IKKE BÅDE BLÆSE OG HAVE MEL I MUNDEN

DEN 9. februar blev gennembrudsforliget på minimallønsumrådet præsenteret, også kendt som Industriforliget. Industriforliget er altid ventet med spænding, selvom det ikke direkte har betydning for overenskomstforhandlingerne på transportområdet (normallønsumrådet), som søfarten er en del af. Traditionelt er det nemlig sådan, at de overordnede temaer i Industriforliget går igen i Transportforliget, som er det gennembrudsforlig, der har betydning for søfarten.

Transportforliget anno 2025 var ingen undtagelse, hvilket blev bekræftet, da Transportforliget blev præsenteret den 23. februar. Som det var tilfældet med Industriforliget, så var work-life balance det helt store gennemgående tema.

FLEKSIBILITET OG FRIHED

I det nye Transportforlig gives der blandt andet nye rettigheder til at holde fri. Forældre får ret til at holde fri ved barns tredje sygedag, og bedsteforældre får ret til to børnebørns-omsorgsdage. Samtidig får ansatte ret til at holde fri til at ledsage nærtstående familie ved helbreds-konsultationer og samtaler med myndigheder. Forældre får desuden to ugers ekstra betaling med fuld løn under forældreorlov. Ugerne er til fri fordeling. Soloforældre kan overdrage dele af orloven med fuld løn til nærtstående familiemedlemmer, og der er mulighed for at dele barselorloven på fuld løn mellem mere end to personer. Det er blot nogle af de nye rettigheder, som sikrer

mere fleksibilitet og frihed til de ansatte, og som giver mulighed for en bedre work-life balance.

Sidst men ikke mindst har man fået ret til at holde et antal seniordage. Det skal bemærkes, at ovennævnte rettigheder er for egen regning, men man kan bruge af sin særlige opsparing, frihed eller vælge reduceret hyre. Vigtigst er, at man har retten til at afholde seniordage

DET SKAL SØFARTEN TAGE SERIØST

Vi ser altså ind i et mere fleksibelt arbejdsmarked, som for blandt andet børnefamilier skal gøre det nemmere at få en hverdag til at hænge sammen. Et mere attraktivt arbejdsmarked for især de unge, men bestemt også for de ældre, og det er den vej, vi også skal inden for søfarten.

” Rederne skal til at indse, at hvis de gerne vil tiltrække og bibeholde de unge, så skal det være attraktivt både i forhold til løn, barsel fleksibilitet og frihed. Ikke mere nølen og dårlige undskyldninger i forhold til, hvad der kan lade sig gøre inden for søfarten.

GLEM DET

Vi har i mange år hørt på, at søfarten er jo noget særligt, og det er attraktivt i sig selv med DIS-lønninger og tørnordninger – glem det, det holder ikke i forhold til nutidens og fremtidens unge, som søfarten jo gerne vil og skal tiltrække.

ARBEJDER FOR AT LEVE

Nutidens og fremtidens unge lever for de flestes vedkommende ikke for at arbejde, de arbejder for at leve, og derfor skal arbejdet i langt højere grad tilpasses hverdagslivet end omvendt. Hvis ikke rederne forstår dette og er villige til at tage det seriøst i de kommende års overenskomstforhandlinger, hvor barsel, frihed og fleksibilitet, bliver essentielle forhandlingsområder, så ser det sort ud i forhold til at tiltrække og bibeholde unge danskere i det danske søfartserhverv.

ERHVERVET MÅ FØLGE MED

Rederne må følge med tiden og se på, hvad der sker på det resterende arbejdsmarked (læs gennembrudsforligene i 2025), hvor der er øget fokus på work-life balance. Rederne må simpelthen forstå, at de ikke både kan spare og tilbyde dårlige work-life balance forhold, og så samtidig være en attraktiv mulighed for de unge.

De kan med andre ord ikke både blæse og have mel i munden.

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 fredag 16. maj eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 13. juni og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Skibsassistenter på madkursus
Foto: Martin van Dijk



INDHOLD

LEDER	2
OSLO RUTEN	
NYT NAVN OG NY FORKLÆDNING	4
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	6
FORLIG OM BETALING	8
UENIGHED OM LØN VED ANSÆTTELSE	8
NY AFTALE TRÆDER I KRAFT	10
MØDE OM KRAV TIL OK25	10
UENIGHED OM FRIDØGN	11
INTERNATIONAL KVINDEKONFERENCE	12
MEDLEM HAVDE PENGE TIL GODE	13
FÆLLESMØDE MED MAERSK	14
SKIBSASSISTENTER PÅ MADKURSUS ..	16
OK AFTALE FOR HOFFUNKTIONÆRER ..	18
MEDLEMMER MED FERIEDAGE TIL GODE	19
NY MARITIM UDDANNELSE	20
UDNYT MULIGHEDERNE FOR STØTTE ..	20
MEDLEM OPSAGT FØR AFTALT	22
MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG	24
HÆDER TIL BEDSTE HOLDSPILLER	25
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
NYT OM NAVNE	31
DET ENDE I FORLIGSEN	32

Diskussion med Esvagt:

ENDTE MED FOR- LIG OM BETALING

Side

8

VIS MIG DIN SØFARTSBOG

Side

28



KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

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

MED NISSEHUE PÅ TOPPEN

OSLO RUTEN HAR FÅET NYT NAVN OG HEDDER NU GO NORDIC CRUISELINE. DE TO SKIBE SKAL OPGRADERES FOR 250.000.000 KRONER OG 'NORDIC PEARL' (TIDLIGERE PEARL SEAWAYS) HAR VÆRET PÅ VÆRFT OG ER BLEVET MALET I NYE FARVER, MENS BLANDT ANDET KAHYTTERTERNE HAR FÅET EN STOR OPGRADERING. TIL MARTS ER DET TID TIL AT SENDE 'NORDIC CROWN' AFSTED, OG NÅR DEN ER TILBAGE I DRIFT IGEN TIL APRIL ER DEN ENDELIGE TRANSFORMATION EN REALITET

AF MARTIN VAN DIJK



Her en af de nye kahytter, som er blevet gennemrenoveret, så designet og looket nu er mere moderne nordisk. Alle kahytter har fået den samme store renovering, hvilket skal være med til at give passagererne en helt anden oplevelse. Foto: Martin van Dijk

SOM 'NORDIC PEARL' ligger ved kaj i København kan det ved første øjekast umiddelbart være svært at se, at det er den gamle kending 'DFDS PEARL SEAWAYS', som gemmer sig bag de nye klæder. På toppen ses nu en meget genkendelig rød skorsten med et stort G på, som nogle med et glimt i øjet mener ligner en nissehue, og som tydeligt indikerer at Oslo-ruten ikke læn- gere er ejet og drevet af DFDS, som det har været tilfældet siden begyndelsen i 1866.

Skroget er nu malet i en ny flot farve, der skiller sig væsentligt ud fra den gamle mørkeblå farve, som Oslo-færgerne var malet i, da de tilhørte DFDS. Den nye farve kalder Go Nordic Cruiseline selv for aqua grøn, og det er en farve, man hos Go Nordic Cruiseline er meget tilfredse med.

"Vi har udelukkende fået positiv feed-

back på de farver, vi har valgt, også selvom der er nogle som mener, at den røde skorsten minder om en nissehue," fortalte Kim Heiberg, der er EVP, Head of København-Oslo ruten hos Go Nordic Cruiseline, da der den 5. februar var officiel fejring af 'NORDIC PEARLS' nye look.

Fejringen skete selvfølgelig om bord på 'NORDIC PEARL' og her kunne deltagerne ved selvsyn konstatere, hvilken forandring skibet havde været igennem i løbet af tiden på værftet i Landskrona. En forandring søsterskibet 'NORDIC CROWN' (tidligere 'CROWN SEAWAYS') også skal igennem, når det fra midten af marts og frem til begyndelsen/midten af april skal på værft, for at gennemgå den samme store opgradering. Opgraderinger som er en investering på cirka 250.000.000 kroner for de nye ejere

af Oslo-færgerne, og som også virkelig kan ses om bord.

KUN VÆGGENE TILBAGE

Det er især kahytterne, som har fået den helt store opdatering, en beslutning som er taget efter et klart ønske fra gæsterne. Derfor er det også her, der er lagt flest kræfter, mens skibet har været på værft. Det mærkes da også tydeligt, når man træder ind i en af de nye kahytter, at der er skruet op for bekvemmeligheden og udseendet af kahytterne, som selvfølgelig er blevet malet, fået ny belysning og så er der lagt gulvtæpper på gulvet, ligesom badeværelset har fået en ordentlig opdatering.



'NORDIC PEARL' har blandt andet fået en meget genkendelig rød skorsten med et stort G på, en skorsten som mange mener ligner en nissehue. Skroget har fået farven aqua grøn, og hos Go Nordic Cruiseline er man meget tilfredse med den nye farve. Foto: Stine Rasmussen

”Det er praktisk talt kun væggene, som er tilbage af de gamle kahytter, og vi har forsøgt at ramme et mere moderne nordisk look, og det synes jeg, at vi er lykkedes rigtig godt med,” sagde Klaus Dahl Tindborg, som er Vice President People and Culture hos Go Nordic Cruiseline, da han viste rundt på skibet.

Det har dog ikke været helt uden problemer at gennemrenovere de mange kahytter, og under fejringen den 5. februar, var man endnu ikke kommet i gang med renoveringen af de dyrere og større commodore kahytter, hvilket skyldes en fejlløse fra en leverandør.

”Det er selvfølgelig super ærgerligt, og det kommer nok til at forsinke os en del uger, da renoveringen af de sidste kahytter nu skal passes ind i sejlplanen, men der er ikke så meget at gøre ved det,” sagde Klaus Dahl Tindborg, der dog kan glæde sig over, at opgraderingen er ganske tydelig i de renoverede kahytter, samt på skibets fælles områder, hvor der blandt andet er kommet nye gulvtæpper, design og indretning af blandt andet caféer og restauranter.

CROWN I DOK OG NYT NAVN

Som nævnt er det i skrivende stund kun 'NORDIC PEARL', der har været forbi værftet i Landskrona. Til marts er det så 'NORDIC CROWNS' tur, og når den er tilbage i drift i april måned, så er der styr på skibenes navne, udseende og hele det nye image for det nye Go Nordic Cruiseline. Et navn som blev valgt ud af flere end 100 bruttonavne.

”Det er fantastisk at se den store interesse for vores produkt og den transformation, vi gennemgår i øjeblikket - den største investering og opgradering i rutens historie. Der har været mange gætterier om rutens nye navn, og vi er superglade for vores nye brandnavn,” siger Kim Heiberg.

Siden sidst i faglig afdeling

I FAGLIG AFDELING

I FAGLIG AFDELING FYLDER OK25 SELVFØLGELIG RIGTIG MEGET I ØJEBLIKKET. I SKRIVENDE STUND ER VI ENDNU IKKE I GANG MED FORHANDLINGERNE, MEN DET VARER IKKE LÆNGE, SÅ ER FORBEREDELSENE I FULD GANG, MEN DER BLIVER OGSÅ TID TIL AT LØSE SAGER OG DELTAGE I INTERNATIONALT ARBEJDE.

SKRIVENDE stund nærmer vi os hastigt datoen for udløb af Metal Maritimes mange marts-overenskomster, og når I sidder med bladet i hånden, er vi sandsynligvis i fuld gang med forhandlingerne. Det er altid en travl periode, hvor alle i faglig afdeling typisk er til forskellige forhandlinger på samme tid. Af denne grund og fordi der under selve forhandlingerne er fortrolighed imellem parterne, så vil der i selve forhandlingsperioden ikke blive meldt noget offentligt ud fra forhandlingerne herfra. Men vi vil naturligvis – så snart der er mulighed for det – informere jer om resultatet af forhandlingerne.

FØLG MED PÅ HJEMMESIDEN

Dette gør vi primært via hjemmesiden og særligt på den lukkede del, hvor der kun er adgang for medlemmer. Vi vil også informere via vores Facebook-side, når der er indgået aftaler og henvise til nærmere oplysninger på hjemmesiden.

Til de fleste forhandlinger vil de valgte tillidsfolk og bestyrelsesmedlemmer i Metal Maritime deltage, så I vil også have mulighed for at få oplysninger om forhandlingerne gennem jeres tillidsvalgte kolleger ude på skibene og på Nordsøen.

INPUT FRA MEDLEMMER

Som optakt til forhandlingerne har vi traditionen tro siden det årlige seminar for Metal Maritimes tillidsvalgte i september sidste år gennemgået medlemmernes forslag til fornyelserne først på selve seminarret og siden ved møder, samtaler og e-mail mellem tillidsfolkene og faglig afdeling. Som medlem er man også velkommen til at kontakte afdelingen direkte med forslag til

overenskomsterne – men det er nok ved at være sidste udkald, hvis man har input til de menige aftaler under OK25. Officererne har lidt længere frist, da disse aftaler først udløber 1. april.

GENNEMBRUDSFORLIGET

Mens dette skrives, har vi netop modtaget forliget på industriens område. Industriforliget er det første af de såkaldte gennembrudsforlig, som angiver rammerne for de øvrige områder og aftaler, der skal forhandles til fornyelse 1. marts. Vi afventer fortsat gennembrudsforliget på transportområdet, som er det afgørende og retningsgivende forlig for søfart og offshore. Derfor er det Transportforliget, vi går og venter på her i Metal Maritime.

VÆSENTLIG FORSKEL

Der er særligt én stor forskel på Industriforliget og Transportforliget. Førstnævnte er en såkaldt minimallønsaftale og sidstnævnte en såkaldt normallønsaftale. Det betyder at selve lønforhandlingerne på industriens område primært finder sted lokalt med tillidsrepræsentanterne som forhandlere på lønmodtagersiden. Omvendt forhandles hele aftalen – inkl. lønnen – på transportområdet centralt af forbundene og deres forhandlere. Derfor kender man først senere på året de endelige lønstigninger på industriområdet og der kan eksempelvis godt være forskel på stigningerne fra virksomhed til virksomhed.

TRANSPORTFORLIGET

For så vidt angår Transportforliget, så er man her i skrivende stund i fuld gang med

at forhandle denne med udgangspunkt i den ramme, som er aftalt på Industriforliget. Så her i afdelingen venter vi spændt på at dette forlig også kommer på plads. Når det sker, vil vi straks gå i gang med at forhandle alle hovedoverenskomsterne på plads med Danske Rederier og Færgerederierne. Herefter gælder det så alle de forskellige rederier og virksomheder, hvor vi har overenskomster og aftaler i øvrigt.

ALT DET ANDET

Udover forberedelser til OK25 arbejder vi som sædvanligt med de mange øvrige opgaver i afdelingen. Som altid kan I finde et udsnit af afdelingens aktuelle sager og opgaver fra perioden andetsteds i dette blad. Derudover kan nævnes, at vi i den forløbne periode blandt andet har afholdt informationsmøder om de nye Juniorofficersaftaler, deltaget i udvalgsarbejde om større fleksibilitet på arbejdsmarkedet (både for seniorer og andre medarbejdere til søs), vi har afholdt temamøde i Metal Maritimes Kaptajnsgruppe, vi har besøgt søfartsskolerne flere gange blandt andet til dimission, vi har været på skibsbesøg og medsejladt og deltaget i workshop om chikane og mobning til søs.

INTERNATIONAL AKTIVITET

For mit eget vedkommende har jeg i denne periode sat den internationale mødeaktivitet på standby, men jeg nåede dog at deltage i IndustriAlls Offshore Wind Working Group møde i Tyskland i november 2024, hvor vi blandt andet besøgte den enorme brunkulsmine Hambach nær Köln, som snart nedlægges og på sigt omdannes til en stor sø, med et stort solcelleanlæg og



Christian Petersen har i den forgangne periode skruet ned for det internationale arbejde, men det er blevet til et besøg ved den enorme brunkulsmine Hambach, som skal nedlægges og omdannes til en sø og et rekreativt naturområde. Foto: Privatfoto

andre rekreative områder. Det var oprindeligt skovområde, som blev fældet for at oprette brunkulsminen, så det føles passende at man i de kommende årtier vil genskabe Hambach som et rekreativt naturområde blandt andet med produktion af vedvarende energi.

Næste møde i det internationale arbejde bliver i ITFs European Offshore Task Force i april, hvor vi gerne skulle have overstået de fleste forhandlinger af marts-overenskomsterne.

OPSIGELSER

I den forløbne periode har jeg desuden haft et par opsigelsessager i Fjord Line. I den ene blev der efter ønske fra medlemmet aftalt en forbedret fratrædelsesaftale med rederiet og i den anden blev en bortvisning omstødt til en opsigelse med varsel også efter aftale med medlemmet.

Derudover har perioden budt på en række møder i Esbjerg om forbedring af Dansk Metals overenskomst med offshore-virksomheden NorSea, som er vokset meget i de senere år. Ligeledes har jeg deltaget i det

første møde i den nyoprettede Socialfond i en anden offshore-virksomhed, hvor vi har delt de første penge ud til sociale formål for ansatte i Aramark.

ÅRETS TR 2024

Som nævnt ovenfor spiller Metal Maritimes tillidsfolk en vigtig rolle i forbindelse med overenskomstforhandlinger, ligesom de i det daglige varetager en vigtig opgave ude på skibene og på de mobile havanlæg på Nordsøen. Derfor var jeg glad for at blive inviteret til at deltage i arrangementet "Årets TR" i november 2024. Her har kolleger fra forskellige arbejdspladser mulighed for at indstille deres lokale tillidsvalgte, som har ydet en særlig indsats, i forskellige kategorier, hvorefter alle nominerede bliver fejret ved et storstilet arrangement i Cirkusbygningen i København. Blandt kategorierne er årets tillidsrepræsentant, årets arbejdsmiljørepræsentant, årets uddannelsesmentor, årets organiser og årets ungeambassadør.

EN OPFORDRING

Det var et rigtig fint arrangement og en oplevelse at høre mange gode begrundelser for de forskellige nomineringer fra kollegerne og også spændende at høre de nomineredes reaktion og deres tanker om det at være valgt repræsentant for kollegerne. Jeg sad under arrangementet ved samme bord som flere af mine kolleger her i Dansk Metal og jublen var derfor ganske stor, da hele to Metal-medlemmer vandt i deres kategori - henholdsvis årets tillidsrepræsentant og årets uddannelsesmentor. Hvis I ude på skibene eller på Nordsøen har en tillidsvalgt kollega, som har udmærket sig med en særlig indsats, så vil jeg da benytte lejligheden til at opfordre jer til at nominere vedkommende i en af kategorierne til "Årets TR". Det kunne jo være fantastisk at se et Metal Maritime medlem på scenen i Cirkusbygningen en dag.

AF CHRISTIAN PETERSEN, FAGLIG LEDER

LANG DISKUSSION OM BETALING FOR FORLÆNGET TJENESTE ENDTE MED FORLIG

EN SKIBSMASKINIST, ANSAT I ESVAGT, HENVENDTE SIG, FORDI MEDLEMMET IKKE VAR KOMMET I MÅL MED SIN DIALOG MED REDERIET OM BETALING I FORBINDELSE MED FORLÆNGELSE AF DEN AFTALTE UDMØNSTRINGSPERIODE.

SAGEN begyndte, da rederiet med et relativt kort varsel flyttede skiftedagen, så skiftet blev to dage senere end aftalt. Diskussionen med rederiet gik på, til hvilken sats/pris de to dages forlængelse skulle afregnes.

Overenskomsten beskriver forskellige situationer, hvor under rederiet kan forlænge en udmønstring, og hvad prisen for sådan en forlængelse er. Sker en forlængelse af udmønstringen for eksempel på grund af faktorer, der er uden for rederiets påvirkning, skal rederiet, lidt afhængigt af hvad forlængelsen skyldes, først betale en ekstra optjening af fridøgn efter henholdsvis to eller fem dage. Vores tolkning er, at når en forlængelse skyldes faktorer, som rederiet har indflydelse på, skal der betales ekstra optjening fra første dag.

TO DAGE SENERE

I denne konkrete situation ankom skifteskibet to dage senere end først aftalt, og rederiet mente, at en formulering i overenskomsten om netop skifteskibets sene ankomst kunne strækkes til, at rederiet ikke skal betale fridøgnoptjening, fordi

forlængelsen af udmønstringen var på to dage. Det var vi ikke enige med rederiet i.

” I første om gang skrev vi til rederiet og gjorde dem opmærksom på, at vi ikke var enig i rederiets tolkning af overenskomsten. Efter en del mails med argumenter frem og tilbage opnåede vi enighed om, at vi er uenige.

Heldigvis har vi inden for den danske arbejdsmarkedsmodel nogle klare aftaler om, hvordan vi gør i situationer, hvor vi ikke kan blive enige. Første skridt er at indkalde rederiet til et Fællesmøde.

FÆLLESMØDE

Fællesmøder holdes mellem overenskomstens parter, og de organisationer de er medlem af. Esvagt er medlem af Danske

Rederier Arbejdsgiver afdeling D, og vi (Metal Maritime) er organisationen, der har overenskomsten for skibsmaskinister ansat hos Esvagt. Vi skrev derfor et formelt brev til Danske Rederier og indkaldte Esvagt til Fællesmøde, fordi rederiet i vores betragtning tolkede overenskomsten forkert.

På fællesmødet deltog vi to fra Metal Maritime, en fra Danske Rederier Arbejdsgiver og tre fra Esvagt. Teorien bag fællesmøderne er, at vi henstiller til Danske Rederier Arbejdsgiver, at de skal anvise deres medlem, her Esvagt, om, at rederiet fortolker overenskomsten forkert, og at vores tolkning er den rigtige.

Det er ikke på alle fællesmøder, måske de færreste, at det sker, altså at den overliggende arbejdsgiverorganisation irettesætter deres medlem.

ENIGE MED ESVAGT

Her måtte vi konstatere, at Danske Rederier Arbejdsgiver var enige med Esvagt i tolkningen, hvorfor vi ikke blev enige på mødet. Den situation hvor man ikke bliver enige på et fællesmøde, er der også lavet aftaler for i Danmark. Næste skridt, når der

KOMMUNIKATIONS UDFORDRINGER VED ANSÆTTELSE I ZITON

ET medlem havde inden ansættelsen fået indtrykket af en højere hyre, end det beløb den første lønseddelt viste.

Rederiet havde ved samtalerne oplyst lønnens størrelse inklusive rederiets pensionsbidrag, men ikke været særligt tydelig om det. Det er i min betragtning naturligt at forstå for eksempel et ord som "løn", som hyrens størrelse, og at en rederbetalt

pension er udover. Det er dog kun udtryk for vores tolkning, og hvad vi mener i forhold til kommunikation. Rederiet havde i en mail skrevet, som svar på medlemmets utilfredshed med hyren, at den samlede løn inklusive pension er højere end det, der mundtligt var oplyst som 'lønnen'.

IKKE SÅ MEGET AT GØRE

Da der var tale om en mundtlig information om lønniveau forud for ansættelsen, og at hyren og pensionen vedkommende får, er i henhold til overenskomsten, kunne vi ikke rigtig hjælpe medlemmet med bevisførelse i sagen.



Et medlem ansat hos Esvagt kunne ikke blive enig med rederiet om betaling for forlængelse af udmønstningsperioden. Skibet på billedet har intet med den konkrete sag at gøre.

Foto: Esvagt

er tale om en fortolkningstvist som her, er, at der nedsættes en faglig voldgift.

FAGLIG VOLDGIFT

En voldgiftsret består ifølge vores aftaler af en dommer (voldgiftsmand), som parterne bliver enige om og fire sidedommere på hver side. Sidedommerne er udpeget af henholdsvis arbejdsgiverne og arbejdstagerne. Når en sag går videre til voldgift eller til Arbejdsretten overtager Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) sædvanligvis sagen på vores vegne. Det vil sige, at det er advokater fra FH, der skriver de juridiske processkrifter og argumenter, og vi bistår med vores viden om de konkrete forhold,

herunder indsamler viden om historik, andre kendelser og så videre.

Efter FH's henvendelse til Danske Rederier og opstart af sagsprocedurer blev vi kontaktet af Danske Rederier i et forsøg på at opnå forlig i sagen.

Efter et par dages diskussion med Danske Rederier blev vi enige om fortsat at være uenige. Trods uenighed om, hvad medlemmet havde krav på i henhold til overenskomsten, blev vi enige om, at medlemmet i den konkrete sag skal afregnes med ekstra fridagsoptjening fra den første dags udskydelse af afmønstningsdagen.

ET GODT EKSEMPEL

Sagen er et godt eksempel på den danske

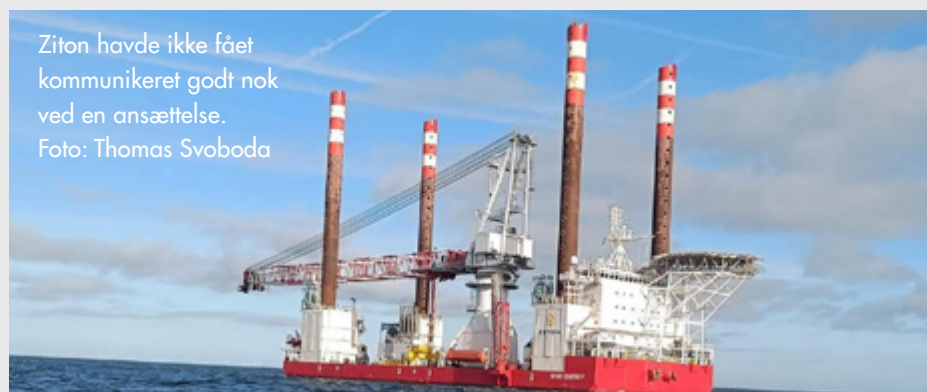
arbejdsmarkedsmodel, hvor det er tanken, at en sag skal løses så lokalt og tæt på de involverede parter som muligt. Sagen begyndte lokalt mellem arbejdsgiver og ansatte, som ikke kunne blive enige. Sagen blev så ført videre først af den overenskomstbærende fagforening over for arbejdsgiveren. Da heller ikke enighed kunne opnås her, gik sagen videre til fællesmøde og dernæst faglig voldgift. Nogle gange, som beskrevet ovenfor, forhandler parterne videre eller kommer alligevel til enighed før voldgiftssagen påbegyndes.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

MERE OPMÆRKSOMME

Vi tager det op med rederiet, at de bør være mere opmærksomme på, at de får kommunikeret korrekt ud om løndelene og ansættelsesforholdene inden ansættelsen. Derudover er man som medlem altid velkommen til at sende en kontrakt ind til tjek inden ansættelsen. Dansk Metal har en 24-timers kontrakttjek ordning.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



Ziton havde ikke fået kommunikeret godt nok ved en ansættelse.

Foto: Thomas Svoboda

NY AFTALE FOR JUNIOROFFICERER

DEN 1. APRIL 2025 TRÆDER DER NYE AFTALER FOR JUNIOROFFICERER I KRAFT. AFTALEN GÆLDER FOR ALLE SOM DIMITTERER EFTER DEN 1. APRIL 2025 OG SOM ANSÆTTES I ET REDERI, SOM ER MEDLEM AF DANSKE REDERIERS AFDELING B.

FORBINDELSE med overenskomstfornyelserne i 2023 blev det aftalt, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, som skulle arbejde med nye aftaler for juniorofficerer.

Aftalerne skal være med til at imødekomme de udfordringer, der er med at fastholde de nyuddannede juniorofficerer og sikre en karriere til søs og i erhvervet.

De indgåede aftaler blev forhandlet i 2024 og vil træde i kraft pr. 1. april 2025. Der er tale om en forsøgsordning, som løber over to overenskomstperioder. Hvis der herefter er enighed herom, vil det blive til almindelige vilkår i hovedoverenskomsterne.

MERE FLEKSIBILITET

De nye aftaler sikrer mere fleksibilitet for juniorofficerer i forhold til at sammensætte deres tørmønster med ude- og hjemmeperioder, og der er også nytænkning i forhold til anciennitet og løn. Hovedoverenskomsternes grundlønninger er baseret på en månedsnorm på 246 timer og en frihedsoptjening i forholdet 1:1. Efter 12 måneders effektiv sejlads er pensionsordning på fuldt niveau, som øvrige juniorofficerer med 1. grads bevis.

I aftalen er der et nyt lønsystem, som giver en mindre startløn i forhold til hovedoverenskomsterne, men lønnen stiger i takt med den opsejlede fartstid og opsamlende erfaring i seks måneders intervaller.

Som noget helt nyt er der indlagt bonus-udbetalinger efter 20 og 24 måneders effektiv sejltid på hhv. 15.000 og 25.000 kr.

Juniorofficeren har mulighed for, sammen med rederiet, at vælge hvor lang tid man er i de forskellige løntrin, da tørmønsteret har en afgørende effekt på, hvor hurtigt man opsejler den nødvendige fartstid.

Selve aftalen vil blive reguleret i forbindelse med overenskomstfornyelserne i Danske Rederier.

OVER- ELLER MERARBEJDE

Der kan være flere forskellige tilgange til honorering for merarbejdet ud over de 246 timer, som er månedsnormen.

Man kan om bord skrive arbejdstidsopgørelse, hvor man dagligt skriver den faktuelle tid. Arbejdstidssedlen skal attesteres af skibets kaptajn og for maskinens vedkommende af maskinchefen.

En sådan tilgang vil medføre, at der bliver forskel på ude- og hjemmehyren.

Udehyren vil være den aktuelle lønsats (tariflønnen) + overtid og hjemmehyren vil være tariflønnen. Over tid vil man få mulighed for at få et overblik over den gennemsnitlige indtjening, hvorefter man kan overgå til en fast løn (jobløn), hvor ude- og hjemmehyren bliver ens. Dette gøres ved at dele overtiden i to halvdele, som tillægges tariflønnen.

” En anden og mere realistisk mulighed er, at man fra organisationernes side forhandler en overtidspakke i en særoverenskomst eller lokalaftale, hvor man tager højde for arbejdsmængden samt hvad der ellers måtte ligge af opgaver, som man ønsker betaling for. Kompensationen tillægges tariflønnen.

De fleste rederier foretrækker en fast

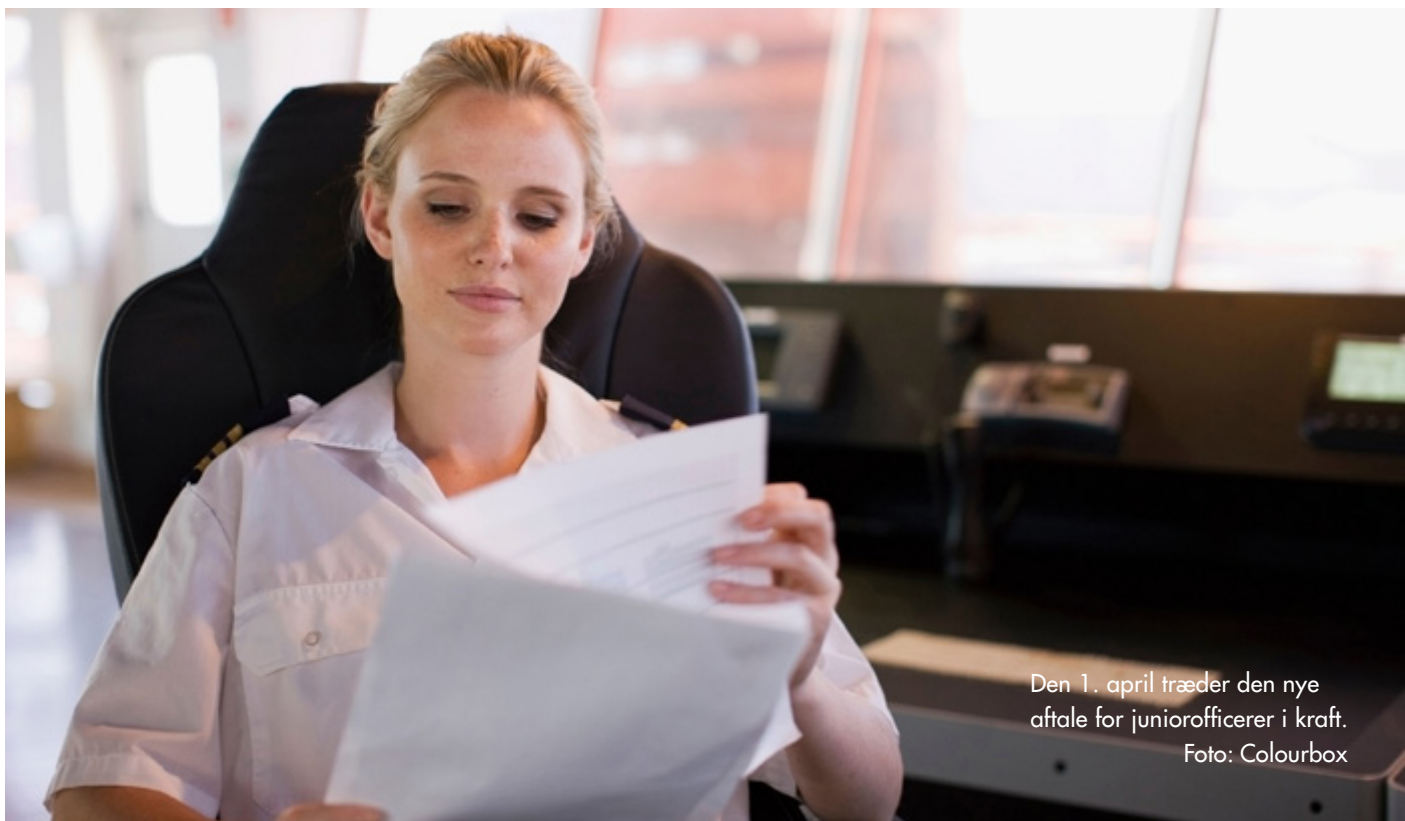
MØDE OM KOMMENDE KRAV TIL OVERENSKOMST FOR CATERING PÅ MOLSLINJENS VEST RUTER

DEN 28/1-2025 mødtes repræsentanter fra Metal Maritime med repræsentanter fra 3F privat service for at fastlægge krav til de kommende overenskomstforhandlinger med Molslinjen på Molslinjens Vest ruter for cateringsbesætningerne. Overenskomsten er en fællesoverenskomst mellem disse forbund. Der var mange spørgsmål

undervejs, idet flere af ruterne venter på nye færger. Herudover har Molslinjen varslet et antal medarbejdere om, at deres arbejdsopgaver vil blive væsentligt ændret allerede i løbet af foråret/sommeren 2025. Disse ændringer er så væsentlige, at medlemmerne kan kræve sig opsagt med deres personlige opsigelsesvarsel. Flere med-

lemmer fra forbundene har derfor valgt at fratræde deres stillinger løbende i forbindelse hermed og har allerede modtaget deres opsigelser. ■

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT



Den 1. april træder den nye aftale for juniorofficerer i kraft.
Foto: Colourbox

hyre ude og hjemme. Det er administrativt lettere at håndtere.

GODKENDT AFTALE

Den nye aftale er blevet godkendt i de respektive forhandlingsudvalg, og er derfor nu en del af de aftaler, som skal fornyes ved overenskomstfornyelsen i 2025. Frem til overenskomstfornyelsen forsøger vi sammen med rederierne at få særaftaler for fastlønningen, der skal tilbydes de kommende juniorofficerer. Hvis der ikke foreligger en

særaftale, vil det betyde, at juniorofficererne skal skrive overtidssedler, som før i tiden.

UVENTEDE PROBLEMER

Der er helt uventet opstået problemer med fastsættelsen af juniorofficerslønningerne i et rederi, der er medlem af Danske Rederier. Rederiet påstår, at den nye ordning er for dyr, hvilket vi stiller os uforstående overfor. De nye hyresatser på hovedoverenskomsten er afstemt, så det

sikres, at den nye ordning er omkostningsneutral eller næsten omkostningsneutral. Merarbejdet ud over grundlønnsens 246 timer varierer fra rederi til rederi og er afhængig af skibstype, fartsområde, antal havneanløb og opgaverne i øvrigt.

Forhandlingerne fortsætter, men det er uvist, om der kan opnås en enighed om en fastløn, eller om der skal skrives overtidssedler. Følg med i udviklingen på vores hjemmeside.

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

LANG FORHANDLING OM EFTERREGULERING FOR FRATRÅDT SKIBSASSISTENT I DFDS

En skibsassistent i DFDS, der havde sagt sin stilling op i rederiet, var meget uenig med rederiet i, hvor mange fridøgn vedkommende havde brugt forud for opsigelsen. Medlemmet henvendte sig derfor til os.

Vi lavede en opgørelse af medlemmets fridøgnsaldo, med udgangspunkt i over-

enskomsten for menigt driftspersonale og de aftaler, der er lavet mellem parterne. Der var i vid udstrækning mest tale om en mangel på aftaler. Vi kom ikke frem til helt samme resultat som medlemmet, men alligevel en hel del flere fridøgn end rederiet mente, skibsassistenten var berettiget til.

Efter et længere sværds slag, først for-

sinkt af ferie blandt de involverede hos rederiet og senere på grund af interne forsinkelser, har medlemmet som en nytårs 'gave' fået en efterregulering af manglende kontanterstatning af fridøgn på godt og vel en måned.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT



Emilie Munch Ohlsen (bagerst til venstre), sammen med de nordiske deltagere på konferencen. Foto: NTF

METAL MARITIME PÅ INTERNATIONAL KVINDEKONFERENCE I OSLO

EMILIE MUNCH OHLSEN REPRÆSENTEREDE DANSK METAL PÅ NORDIC TRANSPORT WORKERS FEDERATIONS INTERNATIONALE KVINDEKONFERENCE I OSLO, HVOR HUN BLEV VALGT TIL AT VÆRE FÆLLES NORDISK REPRÆSENTANT I KVINDEKOMITENS STYREGRUPPE.

NTF (Nordic Transport Workers Federation) afholdt kvindekongress i Oslo den 12. februar, hvor juridisk konsulent Emilie Munch Ohlsen deltog. Der var 25 deltagere fra 12 forskellige medlemsorganisationer og fagforbund fra Finland, Norge, Sverige, Island og Danmark. Der var mange gode oplæg og diskussioner om de emner, som der arbejdes med og som optager og påvirker kvindelige transportarbejdere inden for de forskellige transportområder. Det var emner som adgang til toiletforhold, vold og chikane, ligeløn, arbejdstid og barsels-, fædre- og forældreorlov, der blev diskuteret.

NORDISK KANDIDAT

Under konferencen skulle deltagerne også blive enige om en fælles nordisk kandidat til at efterfølge Astrid König (Kommunal, Sverige) i ETF's (European Transport Workers Federation) kvindekommiteés styregruppe.

”*Alle NTF-medlemsorganisationer blev forud for konferencen inviteret til at indsende nomineringer, og der var i alt fem nomineringer.*”

Konferencens deltagere etablerede en klar procedure for udvælgelse af en fælles kandidat, og efter en lukket afstemning blev konferencen enige om at nominere Emilie Munch Ohlsen, Dansk Metal, Danmark som den fælles nordiske kandidat til ETF's kvindekommiteés styregruppe.

PRÆSENTATIONER

ETF's medarbejder for Ligestilling og

Arbejdsmarkeds politik Manuela Kropp præsenterede arbejdet i ETF's kvindekommite samt de aktuelle fokusområder: Et LGBTIQ+ -arrangement organiseret sammen med ETF Ungdom og arbejdet mod vold og chikane.

Milla Järvelin fra NFS (Nordisk Fagforbunds Råd) holdt oplæg om rapporten, ”Pas på kløften for en køns ligestillet fremtid”.

Derudover forpligtede alle kandidater sig sammen med de valgte repræsentanter i ITF's og ETF's kvindekommiteer til at danne en arbejdsgruppe med fokus på kønsrelaterede spørgsmål og styrkelse af det nordiske samarbejde.

Det var som altid spændende og lærerigt at udveksle erfaringer, dele og høre om de fokusområder og emner, som er aktuelle, og som der arbejdes med på tværs af landegrænser og transportområder.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT



Fjord Line gennemgik deres beregninger og fandt frem til, at der var en fejl i dem.

Foto: Martin van Dijk

MANGLENDE REGULERING OG PENGE TIL GODE HOS FJORD LINE

ET MEDLEM KUNNE IKKE BLIVE ENIG MED REDERIET I FORHOLD TIL BEREGNINGER AF LØNNEN

ET medlem havde selv henvendt sig til rederiet, da vedkommende mente, at der var en fejl i beregningerne af lønnen i forhold til nogle reguleringer, men rederiet mente, at det var det rigtige beløb, der var blevet udbetalt.

LØNSEDLER TIL GENNEMSYN

Vi fik herefter lønsedlerne ind til gennemgang og lavede beregningerne og kunne konstatere, at der fortsat manglede nogle reguleringer.

Vi sendte vores beregninger til rederiet og havde med det samme en god dialog med rederiet, som gerne ville gennemgå deres egne beregninger igen, for at tjekke for eventuelle fejl.

”Rederiet gennemgik deres beregninger igen og kunne se, at der rent faktisk manglede nogle reguleringer i lønudbetalingen.

Det viste sig, at vores medlem havde over 4.000 kr. til gode, som rederiet straks afregnede til vores medlem, hvilket medlemmet var godt tilfreds med.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

ALLONGE MODTAGET FRA FÆRGEREDERIERNE

DEN årlige allonge der benyttes til omregning fra bruttoløn (DAS) til nettoløn (DIS) for skibsassistenter/skibsmekanikere samt Bornholmslinjens catering er modtaget fra Færgerederierne. Allongen sendes hvert år forbi en revisor, der kontrollerer om allongen følger Hørsholm Kommunes skatteberegning. Vi afventer denne kontrolberegning fra revisoren pt. og så skulle den gerne være klar, når overenskomstresultatet skal implementeres.

KØJ

VI MODTAGER MANGE KONTRAKTER FRA AFLØSENDE SKIBSASSISTENTER I FÆRGEREDERIERNE

Vi modtager en del kontrakter fra skibsassistenter, der er ansat som afløser i rederier, som er medlem af Færgerederierne. Disse kontrakter gennemgås for at se, om alt er, som det skal være. Samtidigt gennemfører vi også løntjek. Årsagen er, at der ikke findes en timelønsaftale i Færgerederiernes hovedoverenskomst. Der kan således kun aflønnes med dagløn i rederierne og på visse overfarter. Så for at disse løntjek kan gennemføres, er det nødvendigt, at vi også modtager timesedler fra det enkelte medlem for at se, om der aflønnes i henhold til overenskomsten, hvilket det heldigvis som oftest bliver.

KØJ



Om bord på 'LAURA MÆRSK' manglede der en steward. Efter et fællesmøde udløste det forkort sejlads, selvom rederiet havde mange forskellige undskyldninger. Foto: Colourbox

FRAVÆR FØRTE TIL FÆLLESMØDE

FRAVÆR AF STEWARD PÅ LAURA MÆRSK UDLØSTE, EFTER FÆLLESMØDE MELLEM DE INVOLVEREDE PARTER, FORKORTSEJLADS.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

OM bord på LAURA MÆRSK afmønstrede en steward før det var muligt for rederiet at påmønstre en afløser. Det betød, at officererne ikke fik gjort kamre rent, og at den øvrige menige besætning og hovmesteren udførte nogle af de opgaver som normalt er stewardens.

TYDELIG OVERENSKOMST

Det var først efter nogle uger vi erfarede at officererne ikke fik gjort kamre rene, samt at hovmesteren ikke fik den fornødne hjælp. I henhold til hovedoverenskomsten for navigatører med Danske Rederier Arbejdsgiver afdeling B er det rederiet, der "...sørger for rengøring af messer og øvrig

officersaptering.", hvorfor det havde været naturligt, at rederiet havde henvendt sig til Metal Maritime, når rederiet ikke så sig i stand til at overholde overenskomsten indgået med os.

TOG KONTAKT

Vi henvendte os til rederiet og gjorde dem opmærksom på bruddet samtidig med at vi spurgte ind til, om der var betalt forkortsejlads til de i besætningen, der udførte de arbejdsopgaver, som hører under stewarden, og som denne tidligere havde udført.

Rederiet havde mange undskyldninger for, hvorfor de ikke havde henvendt sig,

og hvorfor rederiet mente, alt var som det skulle være. Det førte ikke rigtigt nogen steder, og da der også var tale om brud på hovedoverenskomsten, indkaldte vi til fællesmøde med Danske Rederier.

” På fællesmødet kom vi til en enighed om en godtgørelse til de involverede parter samt fordeling af hyren for forkortsejlads.

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

Pssst! ...Hvordan går det med din pensionsopsparing?

Vi giver dig hurtigt overblik over din opsparing, dit afkast og dine forsikringer på mitpfa.dk

PFA



AF MARTIN VAN DIJK

SEKS SKIBSASSISTENTER, EN HOVMESTER OG EN KOK VAR DELTAGERNE, DA SEA HEALTH & WELFARE AFHOLDTE KURSUS, HVOR DER VAR FOKUS PÅ DEN SUNDE MADLAVNING, OG HVORDAN SMAG OG SANSNING AF MADEN PÅVIRKER MADENS MODTAGER.



Skibsassistenter på kursus

SUND MAD SKAL VÆRE EN FÆLLES OPLEVELSE

DE smager sgu godt, de er virkelig lækre og meget bedre, end hvad jeg havde forventet’.

Det var blot en af reaktionerne blandt de seks skibsassistenter, som sammen med en kok og en hovmester udgjorde kursusdeltagerne, da Sea Health & Welfare sammen med Simons Kokkeskole afholdt madlavningskursus for skibsassistenter med ansvaret for madlavningen.

SMAG OG SASNING

Temaet for kurset var den sunde madlavning med fokus på smag og sansning. Den ovennævnte udtalelse omhandlede det sunde alternativ til den klassiske rømkugle, dadelkuglen, som kursusdeltager Gert Bendtsen, der er skibsassistent hos Svitzer om bord på 'VALAN' i løbet af første kursusdag havde lavet, og som var en del af det, der blev serveret ved 'trekaffen' som et eksempel på et sundere alternativ end de klassiske kager.

”*Det var første gang, jeg lavede det, og det var da lidt uden for mit kompetenceområde, men det er godt med noget ny inspiration,*” sagde Gert Bendtsen.

GAMMELT BRØD ER GULD

I forbindelse med 'trekaffen' kunne kursisterne ligeledes nyde hjemmelavede kaffebrød. Kaffebrød de selv havde været med til at lave af gammelt brød.

”For mig er gammelt brød guld i et køkken, i stedet for at kassere det, så kan man bruge det til mange forskellige ting,” forklarede Simon Philipsen fra Simons Ko-

geskole, og derfor lavede kursisterne også både kaffebrød, knödel og brødsalat.

Ud over indblik i arbejdet med gammelt brød, og de mange muligheder det giver i køkkenet, så skulle der også arbejdes med bagning, æltning og hævning af nyt brød i forskellige variationer. Noget som der ikke nødvendigvis er tid til i det daglige arbejde som skibsassistent med ansvaret for madlavningen.

”I det daglige ombord har vi tidligere kun brugt bake-off, når vi har lavet brød, for at spare tid. Så det er lærerigt og giver ny inspiration at se og afprøve, hvordan man kan bage sit eget brød fra bunden,” sagde Ole Weiss og Mike S. Petersen, som begge til dagligt arbejder hos NCC, hvor de er modtørn på 'GLAREA'.

GRØNTSAGER OG BÆLGFRUGTER

Bælgfrugter og grøntsager var en væsentlig ingrediens på kursets anden dag, hvor der blandt skulle laves linsegryde og



Gert Bendtsen fra Svitzer i fuld gang med at lave den sunde version af romkugler, dadelkugler. Dadelkuglerne blev serveret til 'trekaffen' og vakte generelt stor begejstring som et sundt og lækkert alternativ til romkuglen.

varm bønnensalat. Derfor blev den sidste del af førstedagen også brugt på at forberede både bælgfrugter og grøntsager til dagen efter, en opgave der var en vigtig pointe med, da netop forberedelse er med til at gøre arbejdet lettere. Derfor blev bælgfrugter sat i blød og grøntsager hakket.

"Det er altid en god ide at hjælpe sig selv med at være foran, når det er muligt. Ved at sætte bælgfrugter i blød og hakke grøntsager dagen før, så har man sparet sig selv for en masse tid dagen efter," sagde Simon Philipsen.

SVÆR KULTURÆNDRING

I løbet af begge dage med madlavning fyldte dialogen og snakken om mad, smag og sanser løbende en del. En dialog som

blandt andet foregik over 'trekaffen', hvor dadelkugler og kaffebrød blev indtaget. For hvordan får man ude på skibene indført en sundere madkultur baseret mere på planter og grøntsager?

En ting er, at kursisterne på kurset får viden og inspiration, men maden skal skabe fællesskab ombord, og det kræver jo, at modtagerne af maden finder det lækkert og inspirerende.

"Maden skal vi være fælles om, og jeg har en vision om, at vi skal udvide vores mad-sprog. Vi skal snakke mere om den mad, vi spiser og sanser, men hvordan får vi ændret kulturen om bord, så menuen generelt bliver sundere med flere grøntsager og planter, og I kan få succes med nogle af de ting, I lærer her på kurset?"

Spørgsmålet stillede Simon Philipsen

kursisterne under 'trekaffen' og der var bred enighed om, at det bestemt ikke er en nem opgave.

Flere kursister nævnte udfordringer med at servere vegetarretter, og til det havde Simon Philipsen en klar opfordring.

"Jeg er stor fortalere for, at i ude om bord taler med jeres kollegaer om maden. I skal gerne kunne præsentere den på to sætninger, og lad være med at fokusere på det, som der ikke er i. Er det for eksempel en vegetarret, så lad være med at fokusere på, at det er uden kød, fortæl i stedet om de ingredienser, som er i," lød opfordringen til de seks skibsassistenter, den ene kok og den ene hovmester, som var en del af kurset.



Noget af det gamle brød blev blandt andet brugt til at lave brødsalat. Brødsalaten blev smagsprøvet under 'trekaffen' om onsdagen.

Troels Vest Have fra NH Towage (længst væk) og Leif Jensen fra Esvagt i gang med at forberede grøntsager til næste dags opgaver.





Bjørn Kvist Ottens,
Garagemester (th)
og Allan Hjort
- Kammertjener
repræsenterede
hofffunktionærerne
ved
forhandlingerne
om den nye
overenskomst,
som er gældende
frem til udgangen
af marts 2026.
Foto: privatfoto

OVERENSKOMSTFORHANDLING FOR HOFFUNKTIONÆRERNE

METAL MARITIME DELTOG I OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE FOR HOFFUNKTIONÆRER, DA HOFFUNKTIONÆRFORENINGEN SAMARBEJDER MED METAL MARITIME.

FORBINDELSE med at Hoffunktio-
nærforeningen (HFF) blev ændret fra
at være repræsenteret af en bestyrelse på
fem medlemmer, til at blive tegnet af to
tillidsrepræsentanter, ville de gerne have et
samarbejde med en organisation. De valgte
at kontakte os i Metal Maritime.

SAMARBEJDE

Foreningen som blev grundlagt i 1974,
omfatter medarbejdere beskæftiget med
kørsel, heste, betjening, rengøring, vask og
madlavning ved hoffet.

Samarbejdet med Metal Maritime star-
tede den 1. januar 2024, og det omhandler
aftaleforhandlinger og administration af
HFF.

TRONSKIFTE KOM PÅ TVÆRS

HFF følger Fællesoverenskomsten mel-
lem Finansministeriet og Offentlige Ansat-
tes Organisation (staten), funktionærloven
og lov om tjenestemænd i staten.

” Grundet tronskiftet
blev forhandlingen med Hof-
marskallatet af ny lokalafta-
le, udskudt til oktober 2024.

ENIGHED

Slut november var der opnået enighed
om følgende, med virkning fra 1. december
2024 til 31. marts 2026. (se boksen)

AF JANNI WESTER-ANDERSEN,
ADMINISTRATIV KONSULENT

Overenskomsten

- Løft af en lønramme for rengørings-
assistenter og kammereassistenter.
- Anciennitetsbestemt skalatrin
ændres fra tre til fire. Så det kun er det
sidste trin der er kompetencebestemt.
- Hof-tillæg, årligt kompensation for
arbejde, tillæg for arbejde mellem kl.
17. og 06., bliver pensionsgivende.
- Supplerende udlandstillæg, gives
fremadrettet på alle udlandsrejser, hvor
man rejser en eller højest to personer.
- En arbejdsdag for en fuldtidsansat
hofffunktionær skal planlægges med syv
timer. Der er nu mulighed for, at der
kan planlægges med seks timer seks
gange pr. kvartal. Op til seks oversky-
dende timer kan ikke sammenlægges
til en hel ekstra dag og bortfalder ved
udgangen af et kvartal.
- Delvis afspadsering, ledelsen kan
fastsætte afspadsering for timer ud over
fem arbejdstimer pr. dag. Hvis afspad-
sering efter mindre end fem arbejdsti-
mer, kan aftales hvis parterne er enige.
- Tronskiftebestemmelserne ændres
til, at det er virksomhedsoverdragel-
sesloven der gælder ved tronskifte, og
der ikke som hidtidigt, sker automatisk
afskedigelse ved tronskifte. Dog kan
hoffet ikke opsige overenskomsten ved
tronskifte, som lov om virksomhedsover-
dragelse ellers giver mulighed for.

Go Nordic Cruiseline var hurtige til at vedkende sig fejlen og udbetale de manglende feriedage til medlemmet. Foto: Gotlandsbolaget



MEDLEMMER HAVDE FERIEDAGE TIL GODE I GO NORDIC CRUISELINE OG ALBA TANKERS

TO MEDLEMMER ANSAT I HVERT SIT REDERI HAVDE BEGGE FERIEDAGE TILBAGE, SOM DE BEGGE FIK UDBETALT.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

Vi fik i Metal Maritime løntjek ind fra to medlemmer i to forskellige rederier i forbindelse med opsigelser. Her gennemgik vi slutopgørelserne og kunne konstatere, at de hver især havde feriedage til gode, da de havde været sygemeldt og derfor ikke havde kunne afvikle de løbende optjente feriedage. Rederierne havde ikke taget højde for dette, og alle feriedagene var derfor ikke blevet afregnet på slutopgørelserne.

VI TOG KONTAKT

Vi kontaktede rederierne, og fra Go Nordic Cruiseline fik vi hurtigt en tilbagemelding om, at der var sket en fejl, og at vores medlem straks ville modtage et feriekort.

” *Med Alba Tankers var der over længere tid en større mailkorrespondance, da rederiet ikke ville anerkende, at vores medlem havde feriedage til gode.*

Det endte dog med, at rederiet til sidst accepterede det og udbetalte de 20 feriedage til vores medlem, der ikke var blevet afviklet.

SAG OM FRIDAGS-ORDNING I ESVAGT STADIG UAFKLARET

Vi har tidligere i bladet skrevet om ordningen for optjening af fridag for maskinister i Esvagt og at vi forventede en aftale på plads.

Esvagt og Metal Maritime har ikke kunnet komme overens om prisen for overgang til det nye fridagsoptjenings-system, hvorfor denne sag fortsat er uafklaret.

Hvorvidt vi kan nå en aftale inden overenskomstfornyelsen i april afhænger af, om der kommer bevægelse i tilbuddet fra det, der ligger på bordet. Vi afventer svar fra rederiets side.

PGH

LØNTJEK FOR NAVIGATØR I ESVAGT VISTE ALT I ORDEN

Et navigatørmedlem i Esvagt bad om løntjek og ønskede især en opfølgning på fridøgnbalancen. Løntjekket viste at alt stemte, og derudover fik medlemmet en beskrivelse af de forskellige elementer på lønsedlen.

CAMS

NY MARITIM UNGDOMS- UDDANNELSE PÅ SJÆLLAND

FRA AUGUST 2025 BEHØVER MAN IKKE LÆNGERE FORLADE SJÆLLAND, HVIS MAN VIL TAGE EN MARITIM UNGDOMSUDDANNELSE, HER BEGYNDER DE FØRSTE ELEVER NEMLIG PÅ DEN NYE UDDANNELSE "MARITIME HF" PÅ STENHUS GYMNASIUM I HOLBÆK.

TILBAGE i 2023 kom Metal Maritime sammen med Danske Rederier med et uddannelsespolitisk udspil, som skulle få flere unge til at vælge en maritim uddannelse. I kølvandet på dette udspil begyndte forskellige parter at drøfte muligheden for at åbne op for en toårig maritim HF på Stenhus Gymnasium i Holbæk. Jens Frederiksen, som er forstander på Svendborg Søfartsskole, var involveret i projektet tilbage i 2023, og her sagde han følgende til TV2Øst.

"Det er ret vigtigt, at der bliver foretaget en analyse af elevgrundlaget, så vi ved, om der er grundlag for at sætte det i gang. Men der er bestemt muligheder for at etablere det i Holbæk. Det er der ingen tvivl om."

På Stenhus Gymnasium havde man fra begyndelsen en stærk tro på projektet, og rektor på Stenhus Gymnasium, Per Farbøl, sagde dengang til samme medie.

"Vi skal søge inden for nogle måneder, men vi starter elever op i 2025," og

det skulle det vise sig, at han fik ret i den forudsigtelse.

BEGYNDER TIL AUGUST

For til august 2025 åbnes dørene for de første elever på maritime HF på Stenhus Gymnasium. Uddannelsen er en almindelig toårig HF, hvor man kan vælge en maritim fagpakke undervejs, som inkluderer en række maritime aktiviteter såsom sejlads, skibsbaseret undervisning og besøg på maritime uddannelser såvel som biologi og fysik på henholdsvis B- og C-niveau. Etableringen af den nye maritime HF på Stenhus Gymnasium vækker glæde hos både fagbevægelsen og Danske Rederier, da man begge steder selvfølgelig er fuldt ud bevidste om udfordringen med manglende arbejdskraft i den maritime branche - en udfordring, som kun ser ud til at blive større i fremtiden.

” *Det er ingen hemmelighed, at den maritime branche mangler kvalificeret arbejdskraft, og efterspørgslen bliver kun større i årene, der kommer, i takt med udviklingen af offshore wind, hvor rederier som Cadeler, Ziton og Northern Offshore Service udvider flåden. Så en ny maritim ungdomsuddannelse er et skridt i den rigtige retning,”* siger Ole Philipsen formand for Metal Maritime.

UDNYT MULIGHEDERNE FOR STØTTE

MEDLEMMER AF METAL MARITIME HAR RIG MULIGHED FOR AT FÅ ØKONOMISK STØTTE TIL STUDIEBØGER OG SØNÆRINGSBEVIS. DER ER DOG KRAV, SOM SKAL OPFYLDES, FØR DET ER EN MULIGHED.

ER du medlem af Metal Maritime og i gang med en uddannelse til skibskok, maskinist, navigator, skibsassistent eller skibsmekaniker, så kan du få økonomisk støtte til dine studieböger. Det samme gør sig gældende, hvis du ønsker at videreud-danne dig. Er det tilfældet kan du via Metal Maritimes uddannelsesfond få økonomisk støtte til din videreuddannelse, og vi stiller ingen krav om, at det skal være en uddannelse/kursus, som er en del af et specifikt uddannelseskatalog.

SØNÆRINGSBEVIS

Hvis du står foran at skulle have et nyt sønæringsbevis, enten fordi det er dit første, det skal fornyes eller udskiftes, så kan du via Metal Maritime søge om at få refunderet de 855 kroner, det koster at få udstedt et sønæringsbevis.

DET SKAL DU OPFYLDE

For at modtage støtte til böger, studie-

Den nye maritime HF inkluderer forskellige typer af skibsbaseret undervisning og sejlads, så eleverne skal blandet andet ud og binde nogle knob. Foto: Colourbox



SAMARBEJDS- PARTNERE

Nationale

Danske Rederier, Synergy Group, Svendborg Søfartsskole, Georg Stage og A/S Dampskibsselskabet Orient's Fond – og endelig så har Dampskibsselskabet Norden A/S doneret 2.250.000 kr. til den maritime HF fordelt over de næste tre år.

Lokale

Kystliv, Nationalmuseets Skibe, maritim 10. klasse og maritim FGU samt Holbæk kommune.

AF MARTIN VAN DIJK

Hos Danske Rederier er der ligeledes positive toner og forventninger til den nye uddannelse.

”Det er en rigtig god nyhed, at der nu kommer en maritim HF på Sjælland. Danmark er en stor søfartsnation, men vi har brug for, at flere unge mennesker får smag

for en karriere i Det Blå Danmark, hvis vi på sigt skal bevare den status. En maritim HF vil være en rigtig god indgangsvinkel til det maritime univers. Jeg glæder mig meget til at følge med i udviklingen af Stenhus Gymnasiums maritime HF de kommende år,” siger Anne Windfeldt Trolle, direktør for

arbejdsmarked, rekruttering og uddannelse i Danske Rederier.

AF MARTIN VAN DIJK

materialer og certifikater skal følgende kriterier dog være opfyldt:

- Betalingen for bøger, studiematerialer og certifikater skal være sket mens medlemskab består og man ikke er i restance
- Kontingentet til Metal Maritime skal være indbetalt op til dato

Der kan læses mere om de forskellige støttemuligheder på vores hjemmeside, og du er også altid velkommen til at ringe til os, hvis du er i tvivl om, hvorvidt du kan få støtte, og hvad du eventuelt skal gøre for at få det.

AF MARTIN VAN DIJK



Som medlem af Metal Maritime kan man få støtte til studiebooks. Foto: Colourbox



Efter en god og konstruktiv dialog med rederen udbetalte rederiet de fire dages hyre medlemmet havde til gode.

OPSAGT FØR OPRINDELIGT AFTALT

SKIBSANSAT I MINDRE RELATIVT NYSTARTET SHIP MANAGEMENTFIRMA BLEV OPSAGT FØR OPRINDELIGT AFTALT, OG MANGLEDE FIRE DAGS HYRE, SOM EFTER DIALOG BLEV UDBETALT

En ubefaren skibsassistent, der var skibsansat på en CTV'er, blev afmønstringet før oprindeligt aftalt tid. I vedkommendes kontrakt var det dog aftalt at opsigelse, uanset bestemmelserne i lov om søfarendes ansættelsesforhold, kun kunne ske med syv dages varsel. Derudover var der i skibsansættelseskontrakten aftalt et tørmønster, det gjorde kontrakten lidt uklart i forhold til, hvilket ansættelsesforhold der var tale om.

Den ubefarne skibsassistent fik om bord et varsel på tre dage inden ankomst til dansk havn om at vedkommende skulle afmønstre og dermed fratræde. Afmøn-

stringsdagen var sidste dag rederiet havde udbetalt hyre for.

USIKKERHED

Medlemmet var, forståeligt nok, usikker på, hvordan vedkommende stod i forhold til ansættelsen ved afmønstring og efterfølgende. Var skibsassistenten opsagt eller hjemme (uden hyre eller med hyre)? Noget kunne vi godt svare på ud fra kontrakten, for eksempel, at der måtte være tale om en fratrædelse.

Der udestod alligevel lidt uklarhed omkring forholdene, kontrakten generelt og betaling af hyre. Vi henvendte os derfor til

rederiet for en yderligere afklaring. Rederen var imødekommende, og vi havde en god dialog om uklarhederne i kontrakten. Vi blev også relativt hurtigt enige om, at skibsassistenten var blevet opsagt tre dage før afmønstring, og i henhold til kontrakten havde krav på syv dages opsigelse. Da vedkommende var afmønstringet tre dage efter opsigelsen og hyren stoppede samme dag, var der yderligere fire dage tilbage af det aftalte opsigelsesvarsel. Rederiet efterbetaler nu de resterende fire dages hyre.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

BEFAREN SKIBSASSISTENT

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



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

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

Følg os
på Facebook



Bliv klar til foråret med PlusKort rabat!

PlusMode.

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

10%



PlusBil.

Uanset om bilen trænger til nye dæk, et olieskift eller noget helt tredje, så kør forbi et af de mange dæk- og autoværksteder.

10%



PlusCykler.

Køb cykler direkte fra Kildemoes med gode rabatter. Cyklerne bliver samlet og testet af fagfolk. Kildemoes – et liv i bevægelse – hele livet.

17-39%

KILDEMOES

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.



Rejsesekretær Barno Jensen, til venstre i billedet, skal endnu en gang ud og møde medlemmer ude i deres hverdag om bord på skibe og færger.
Foto: MVD

ENDNU ET FORÅR MED MANGE MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG

REJSESEKRETÆR BARNO JENSEN KAN ENDNU EN GANG SE FREM TIL ET ÅR, HVOR KALENDEREN ER GODT FYLDT OP MED MEDSEJLADSER OG SKIBSBESØG. PLANEN FOR FORÅRET ER NU PÅ PLADS, OG DEN RETTES LØBENDE TIL, HVIS DER OPSTÅR ÆNDRINGER.

Hos Metal Maritime bliver forårets og efterårets skibsbesøg og medsejladser prioriteret højt, da det giver mulighed for at møde medlemmerne ude hvor deres hverdag foregår. Brikkerne for forårets besøg er efterhånden faldet på plads, men der kan løbende komme ændringer, som opdateres på hjemmesiden i oversigten over medsejladser og skibsbesøg.

BESØG PÅ TO KENDINGE I NYE KLÆDER

Programmet inkluderer langt hen ad vejen de samme skibe som i efteråret 2024, da det er på denne måde, vi kan møde flest medlemmer. I efteråret besøgte vi for første gang DFDS 'AURA' og 'LUNA' og de to skibe er endnu en gang på programmet.

” Der er dog endnu en gang to nye skibe på programmet, eller mere præcist er det to gamle kendinge i nye klæder.

Oslo-ruten får selvfølgelig endnu en gang besøg, men det er første gang, hvor skibene har skiftet navn til 'NORDIC PEARL' og 'NORDIC CROWN' og er ejet af Go Nordic Cruiseline.

SKOLEBESØG

Traditionen tro kommer der også for-

skellige skolebesøg på programmet, og når datoerne er på plads, opdateres det ligeledes på hjemmesiden. Mens det er rejsesekretær Barno Jensen, der tager sig af langt de fleste skibsbesøg og medsejladser, så vil de faglige konsulenter Per Gravgard og Caspar Mose formentlig være at finde ude på skolerne. Ligesom Caspar Mose jævnligt besøger Royal Arctic Lines skibe, når de er i havn i Danmark, mens Per Gravgard arbejder på at få planlagt skibsbesøg hos Cadeler i løbet af foråret, hvilket vil være første gang, vi er på skibsbesøg hos vindrederiet.

Hele programmet for medsejladser og skibsbesøg kan ses på hjemmesiden under menupunktet Metal Maritime og derefter Metal Maritime fælles.

AF MARTIN VAN DIJK

Bestyrelsesmedlem i Metal Maritime Bonnie-Belinda Nolsøe, midten, repræsenterede Metal Maritime ved dimissionen på Martec, hvor hun uddelte bedste holdspiller til Rasmus Ørum Jensen og Jørn Kragh.
Foto: Martec

Barno Jensen uddelte prisen for bedste holdspiller på Svendborg Søfartsskole til henholdsvis Tony Ditlevsen (billedet) og Jack Nielsen. Foto: Svendborg Søfartsskole



HÆDER TIL 'BEDSTE HOLDSPILLER'

ENDNU EN GANG HAR METAL MARITIME VÆRE TIL DIMISSION PÅ DE FORSKELLIGE MARITIME UDDANNELSESINSTITUTIONER FOR AT UDDELE PRISEN TIL DEN BEDSTE HOLDSPILLER.

PRISEN som bedste holdspiller på de forskellige uddannelser på de maritime uddannelsesinstitutioner tildeles en elev, som lever op til følgende: '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.'

Det er underviserne på de enkelte uddannelsesinstitutioner som udvælger modtageren af hæderen, og denne gang var det blandt dimittenderne i december måned på de forskellige maritime uddannelsesinstitutioner.

FLOTTE ORD

Hele vejen rundt var det en flok stolte dimittender, der modtog prisen fra Metal Maritimes repræsentant, og de fik alle flotte ord med på vejen i begrundelsen for valget. På Svendborg Søfartsskole lød det blandt andet følgende om Tony Ditlevsen,

da han modtog prisen som bedste holdspiller.

"Tony møder altid velforberedt op til timerne, udviser stor interesse for det faglige, er dygtig og ordentlig i sin fremtræden. Overfor andre elever er han altid behjælpelig og tænker dem ind før sig selv."

HUMØRBOMBE

På Martec lød det i begrundelsen af valget af Rasmus Ørum Jensen.

"Prisen for Bedste Holdspiller på Ubefaren Skibsassistent gik denne gang til en humørbombe med en fantastisk plad humor, som altid- lige på nær lige op til eksamen, hvor han er meget nervøs, er i godt humør. Vi har været i tvivl om hvorvidt vedkommende er sømand eller købmand. Men det er nu slået fast, at det er en sømand."

MODTAGERE AF PRÆMIEN

BEDSTE HOLDSPILLER

Tony Ditlevsen

Ubefaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

Jack Nielsen

Ubefaren skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

Rasmus Ørum Jensen

Ubefaren skibsassistent, Martec

Jørn Kragh

Skibsassistent med svendebrev, Martec

Emil Holding Pedersen

Maskinmester, Simac

AF MARTIN VAN DIJK

OMFATTER MEDLEMMER UNDER UDDANNELSE TIL:

SKIBSKOK
SKIBSASSISTENT
SKIBSMEKANIKER
MASKINIST
NAVIGATØR



NEMT
AT SØGE



SØG STØTTE TIL BØGER OG STUDIEMATERIALE

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

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

Sådan søger du nemt via e-mail:

Skriv i emnefeltet: Ansøgning, uddannelsesfond

Ansøgning skal indeholde oplysning om:

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

Vedhæft som dokumentation:

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



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

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

**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

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

AF MARTIN VAN DIJK

EN LANDKRABBE STAK TIL SØS OG BLEV DER DET MESTE AF SIN KARRIERE

OLE BALLEBY JENSEN BLEV UDDANNET KOK PÅ HOTEL DANIA I SILKEBORG MEN VIDSTE, AT HAN VILLE TIL SØS. PÅ DEN FØRSTE UDMØNSTRING BLEV SKIBET PÅSEJLET, MEN DET SKRÆMTE IKKE, OG I LØBET AF KARRIEREN BLEV DE FLESTE ÅR TILBRAGT TIL SØS.

KENDSKABET til livet til søs var ikke stort, da Ole Balleby Jensen i 1978 i en alder af 21 år og med en helt nyt uddannelsesbevis som kok mønstrede om bord på skibet 'M/S BANANA', der var ejet af Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Mønstringen foregik i Bremerhaven med afmønstring i Hamburg ni måneder senere. Det skulle vise sig at blive ni begivenhedsrige måneder.

"Jeg anede intet om livet til søs, da jeg mønstrede første gang," siger Ole Balleby Jensen, som aldrig tidligere havde været ude at sejle, hans erfaring bestod af lidt historier fra hans onkel som var sømand.



1978



Livet som kok til søs fik heller ikke den bedste start, for da Ole Balleby Jensen først kom om bord på 'M/S BANANA' var det første han mødte en meget fuld kok, som han skulle afløse, og derfor var der heller ingen overlevering. Det endte dog med at blive en rigtig god oplevelse alligevel.

"De danske matroser havde afleveret en kæmpe pighvar til mig, som jeg tilberedte med pillede udskårne kartofler og hjemmelavet hollandaisesauce til. Det var mad af en kvalitet, de ikke var vant til at få, så den første aften inviterede de mig med op i agterbaren. Her fik jeg besked på, at jeg ikke selv skulle betale for noget den aften,

det var deres måde at sige tak for den mad, jeg havde lavet, så jeg fik fra start et rigtig godt forhold til resten af besætningen," husker Ole Balleby Jensen.

PÅSEJLING

Den første udmønstring som gik over de kanariske øer til Vestafrika var i det hele taget en rigtig god oplevelse. Nytårsdag 1979 gik det dog galt.

"Vi var på vej mod Hamburg og lige uden for Elben blev vi påsejlet af en stor indisk bulk carrier klokken 6.00 om morgenen. Heldigvis ramte den os i stævnen, havde den ramt os midtskibs var vi gået til bunds. Vi blev bugseret til Hamburg, hvor vi lå i en måneds tid, før vi var klar til at sejle videre" siger Ole Balleby Jensen, som ikke blev skræmt af oplevelsen og tog endnu en udmønstring, før han så gik i land den 15. november 1979. Her blev han den næste knap 14 år, hvor han blandt andet arbejdede som kok i USA, hvor han mødte moren til hans børn.

"Det var lidt anderledes at være i land igen, men jeg drømte om at have min egen restaurant, så det ville jeg gerne afprøve, og den havde jeg i ni år, men det var rigtig hårdt arbejde, så jeg ville gerne tilbage til søs igen, og

derfra er jeg til søs resten af min karriere," siger Ole Balleby Jensen.

FISKEKUTTER OG LUKSUS-CRUISE

Hvis man tager et kig i Ole Balleby Jensens søfartsbog, så afslører den, at han mønstrede til søs igen den 27. juni 1993 som kok på 'KING OF SCANDINAVIA'. Livet tilbage til søs begynder dog cirka tre måneder tidligere.

"Jeg var simpelthen så træt af gæster og passagerer, at jeg havde brug for at prøve noget andet. Derfor fiskede jeg cirka tre måneder på en fiskekutter i Esbjerg med en firemandsbesætning, men der var ingen penge i det," siger Ole Balleby Jensen.

Derfor får han, som nævnt, i stedet arbejde på 'KING OF SCANDINAVIA'. DFDS sælger dog ret hurtigt efter 'KING OF SCANDINAVIA' og købte i stedet 'CROWN OF SCANDINAVIA'. Her er Ole Balleby Jensen kok i begyndelsen, men bliver forfremmet til souschef.

Han er på Oslo-ruten frem til 1998, hvor det er tid til at prøve noget andet,



M/S BANANA som Ole Balleby Jensen mønstrede i 1978, og som blev påsejlet

da han er træt af kun at sejle mellem København-Oslo og retur. Derfor får han job som køkkenchef på Fred Olsen Cruise Line, hvilket var noget helt andet end den faste rutefart mellem København-Oslo.

"Jeg var blandt andet med på et verdenscruise, hvor vi startede i Dover, sejlede til Færøerne, Island og Grønland, hvor vi blandt andet sejlede, indskærs mellem alle isbjergene. Fra Grønland sejlede vi til Canada, til Bermuda videre til Rio de Janeiro, hvor jeg mønstrede af. Det var en fantastisk oplevelse" siger Ole Balleby Jensen, der som køkkenchef blandt andet skulle præsentere mad for gæsterne.

KNIVSTIK

Det hele var dog ikke kun fryd og gammen om bord. For på et tidspunkt valgte rederiet at der både skulle være filippinere og cubanere i besætningen. Det skabte en del konflikter.



Ole Balleby Jensen er født og opvokset i Virklund lidt uden for Silkeborg, og det er også her, han nyder sin pensionisttilværelse. Hans arbejdsliv ser dog noget anderledes ud, da han i løbet af sin lange karriere til søs har set det meste af verden. Lige fra Venezuela i Sydamerika til Canada og USA over Congo i Vestafrika og til Australien. En karriere der har budt på mange store oplevelser.

Foto: MVD

OLE BALLEBY JENSEN

FØDT 1957

1974-1978

I kokkelære på Hotel Dania i Silkeborg

1978-1980

Kok Dansk-Fransk Dampskibsselskab, 'M/S BANANA'

1980-1993

Forskellige job i land, bl.a. indehaver af egen restaurant i ni år

1993-1998

Kok/souschef DFDS Oslo ruten

1998-1999

Køkkenchef, Fred Olsen Cruise Line

1999-2001

Køkkenchef Crown of Scandinavia DFDS

2001-2008

Hovmester A.P. Møller

2008-2013

Hovmester, Rederiet Torm

2013-2017

Catering Superintendent Rederiet Torm

2018-2020

Kok Rederiet Esvagt

"filippinerne var bange for, at cubaerne skulle tage deres job. Det var så slemt, at de første to aftener havde vi to knivstik i kabyssen," fortæller Ole Balleby Jensen, der stoppede efter halvandet år, da han ikke orkede konflikter og brok fra gæster.

Derfor søgte han tilbage i faste rammer hos DFDS på 'CROWN OF SCANDINAVIA' hvor han får hyre som køkkenchef. Efter et par år søgte han videre og fik job som hovmester hos A.P. Møller.

"Min første udmønstring hos A.P. Møller var på gastankeren 'NELLY MAERSK'. Det var en helt fantastisk tur ved Venezuela, hvor vi sejlede frem og tilbage mellem fastlandet og to små øer, hvilket betød maksimalt fire timer i søen hver vej" husker Ole Balleby Jensen, som resten af tiden hos Maersk sejlede på forskellige containerskibe og kom rundt i hele verden. Han er hos Maersk frem til 2008, hvor alle hovmestre, stewardesser, skibsassistenten og matroser blev opsagt.

"Vi fik nogle rigtig gode fratrædelsesordninger, så det var fint nok. Jeg kom videre direkte til Torm, hvilket skulle vise sig at blive den bedste tid i min karriere," siger Ole Balleby Jensen.

2008



SÆRLIG STILLING

Tiden i Torm begyndte også som hovmester om bord på 'TORM THYRA'. Han fungerer som hovmester på forskellige Torm skibe frem til 2013, hvor Torm på grund af økonomiske udfordringer var nødsaget til at fyre alle hovmestre på nær to. Ole Balleby Jensen er én af dem, der får lov til at blive, og fra 2013 til 2017 fungerer han som catering superintendent. En stilling Torm selv udviklede, og som passede Ole Balleby Jensen perfekt.

"Vi var to om at dele stillingen, hvilket betød at vi arbejdede tre måneder ad gangen. Jobbet bestod i, at vi rejste rundt på de forskellige skibe,

jeg mener Torm havde cirka 70 på daværende tidspunkt. Vi skulle så inspicere messer, kabysser og så videre for at tjekke hygiejne, rengøring og sikkerhed. Vi var typisk om bord på det enkelte skib fra fem til 12 dage. Vi lavede så rapporter fra de enkelte skibe, det var det bedste job i min karriere" fortæller Ole Balleby Jensen, som elskede jobbet.

DEN SIDSTE DANS

I 2017 er det dog desværre slut med jobbet som catering superintendent, da Torm endnu en gang må skære i mandskabet. Derfor får Ole Balleby Jensen job hos Esvagt, hvor han er kok på forskellige skifteskibe. Det er han frem til en dag i 2020, hvor kroppen pludselig siger fra.

"Jeg står i kabyssen, hvor jeg så pludselig får rigtig ondt i min venstre skulder. Det gik ikke over, og selvom jeg fik morfintabletter for det derhjemme hjalp det ikke rigtigt. Det viste sig at være to store diskusprolaps, som desværre umuliggjorde, at jeg kunne arbejde mere. Så nu er jeg pensionist, og det nyder jeg i fulde drag," siger Ole Balleby Jensen.

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



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



FAMILIETRÆF PÅ BAKKEN

DANSK METAL HOLDER FAMILIETRÆF FOR SAMTLIGE MEDLEMMER OG DERES FAMILIER

Lørdag 24. maj 2025

KL. 9.30 - 11.00: Udlevering af turbånd fra Dansk Metal - Indenfor Bakkens hovedindgang ved p-pladsen

KL. 11.00: Velkomst på Friluftsscenen. Børneunderholdning på Friluftsscenen

KL. 12.00: Bakkens forlystelser åbner og frokost på Bakkens restauranter

KL. 13.30: Frokost på Bakkens Restauranter

KL. 15.25: Vindere af skattejagt annonceres

Priser

Voksen buffet: 100 kr.

Børne buffet (0-11 år): 50 kr.

Voksen turbånd: 150 kr.

Børne turbånd (0-11 år): 100 kr.

Tilmelding

Hold øje med invitationen i din indbakke den sendes ud i uge 16. Der kan købes op til 6 voksen- og 6 børnebilletter med gode rabatter. Har du spørgsmål, så ring på tlf. 3363 2834. Købte billetter kan ikke refunderes, og der kan ikke købes billetter på dagen.



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.

GO NORDIC CRUISELINE

Hos Go Nordic Cruiseline har der været gang i hele tre forskellige valg til talsmand. Alle tre er nye på posten og overtager ikke for nogen, da posten var ledig. Sune

Jordt er valgt som talsmand for kaptajner, Patrick Spang Sørensen er ny talsmand for overstyrmændene mens Anders Lehmann Brodersen er valgt som talsmand for juniorofficerer. Vi er glade for at byde alle tre velkomne og ser frem til samarbejdet.

MACRO OFFSHORE

Hos Macro Offshore er der valgt suppleant for dæk og maskine. Her var ikke tidligere en suppleant, men det er en rolle som Kim Heinrich Erichsen fremadrettet varetager. Vi byder Kim Heinrich Erichsen velkommen.

ARAMARK

Jannie Berg er ny tillidsrepræsentant på 'REACHER'. Hun var tidligere på 'CROSSWAY EAGLE', men varetager nu funktionen på 'REACHER' i stedet. Vi glæder os til at fortsætte det gode samarbejde.

FJORD LINE

Hos Fjord Line er Bonnie-Belinda Nolsøe genvalgt som suppleant for menige catering, mens Nikolaj Tobias Nielsen er valgt som ny tillidsrepræsentant. Han overtager fra Patrick Olsen, og vi vil gerne takke Patrick Olsen for et godt samarbejde og byde Nikolaj Tobias Nielsen velkommen. Der er ligeledes også gang i valg hos Fjord Line, hvor man skal vælge en ny tillidsrepræsentant for supervisorer.

NYT OM NAVNE

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

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

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. marts - 31. maj.

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

VI MINDES



Johannes Møller Hansen
Født 11. september 1952 - er afdøet ved døden 21. november 2024

Kim Baasch
Født 2. december 1952 - er afdøet ved døden 15. februar 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





Artiklen om OK-forhandlingerne i 1947, som blev bragt i fagbladet Faklen, gjorde det klart, at man mente, at arbejdsgiverne var nærige.

NÆRIGE ARBEJDSGIVERE OG EN TUR I FORLIGSEN

VI HAR VÆRET ET SMUT I ANNALERNE OG KIGGET NÆRMERE PÅ, HVORDAN OVERENSKOMSTFORHANDLINGERNE SÅ UD I 1947 – OG LAD DET VÆRE SAGT MED DET SAMME, DENGANG VAR DER OGSÅ UENIGHED MELLEML PARTERNE.

SKRIVENDE stund står vi på tærsklen til overenskomstforhandlingerne 2025. Derfor kender vi endnu heller ikke resultaterne af de kommende forhandlinger, men uden at være spåkone, så kan vi nok godt forudse, at der som udgangspunkt vil være uenighed mellem arbejdsgiver og arbejdstager. Det har der historisk altid været, dog med stor variation i uenigheden, og forhandlingsmiljøet.

Det kræver blot et tilbageblik i annalerne for at få dette bekræftet. Vi kan jo eksempelvis se nærmere på overenskomstforhandlingerne i efterkrigstiden, nærmere bestemt 1947, hvor forligsmanden efter udsendelse af andet strejkevarsel greb ind i konflikten.

KLASSEKAMP

I Faklen, der på daværende tidspunkt var fagblad for Sø-fyrbødernes Forbund, beskrives det under overskriften 'Kan klassekampen likvideres' på følgende måde.

"Den 28. Februar indkaldtes der da til Møde i Arbejdsgiverforeningen. Forhandlingerne kunde her, lige som i Rederiforeningen kun betegnes som Skinforhandlinger. Der var fra Arbejdsgiverside overhovedet ikke, paa trods af de Millionfortjenester, som blev skovlet ind, nogen Villighed til at imødekomme os paa nogen Punkter, og ogsaa her sprængtes Forhandlingerne, og vi havde da intet andet at gøre end at afsende 1. Strejkevarsel. Dette afsendtes d. 4. Marts, samtidig som Forligsmanden blev underrettet om Stillingen. Spørgsmålet om Afsendelse af 2. Strejkevarsel blev samtidigt udsendt til Landsafstemning, og denne besluttede med 661 stemmer imod 8, 4 Stemmesedler var ugyldige eller blanke, at afsende 2. Strejkevarsel. Forligsmanden greb efter Afsendelsen af 2. Strejkevarsel ind i Konfliktsituationen og Parterne indkaldtes til Forhandling i Forligsinstitutionen paa Kgs. Nytorv" (gengivet 1 tilt 1 som det stod i Faklen anno 1947)

HYRE OG BEMANDING

Den gang var det som så ofte før hyren og bemanningen, som var de store strids-spørgsmål, og man følte sig nødsaget til at vedtage forligsmandens løsningsforslag. Derfor skrev Sø-Fyrbødernes Forbund følgende anbefaling til medlemmerne.

"Overenskomstforslaget opfylder ikke paa alle Omraader de Krav, som vi havde stillet, dette gælder navnlig Bemanningen, ligesom Hyrerne ikke blev forhøjet til den Størrelse, som vi havde ventet. Ligeledes er Hovedbestyrelsen principielt imod en 2-aarige Overenskomst, men efter de opnaaede Resultater, og de foreliggende Omstændigheder, maa Hovedbestyrelsen anbefale Medlemmerne at stemme ja til det foreliggende Mæglingsforslag"

Godkende forslaget gjorde medlemmerne, og vi må se, om vi i 2025 skal en tur forbi forligsen, som det var tilfældet for 78 år siden. Sidst det skete, var i 2010.

AF MARTIN VAN DIJK