

Nyt i Dansk Metal:

Navigator-overenskomst med Danmarks Rederiforening

Dansk Metal og Danmarks Rederiforening har indgået ny hovedoverenskomst for navigatører. Tiltaget er blevet mødt med vrede beskyldninger fra Søfartens Ledere, der overenskomstdækkede området indtil 2012. Siden da har navigatørerne måttet sejle deres egen sø på individuelle aftaler. Området er med den nye overenskomst igen sikret kollektive aftaler.



Dansk Metal og Danmarks Rederiforening udsendte torsdag 3. marts en fælles pressemeddelelse med nyheden om, at de to organisationer havde indgået en ny hovedoverenskomst for navigatører.

I medierne og på debatfora som Facebook har ledelsen i Søfartens Ledere og enkelte navigatører i de efterfølgende uger beskyldt Dansk Metal for både strandhugst og undergravende virksomhed - samt en hel del mere mindre pænt.

Dansk Metals Maritime Afdeling har afstået fra at indgå i debatten, hvor der har været langt mellem de saglige input fra Søfartens Ledere.

En lang række af beskyldningerne imødegik DMMA i stedet internt i et "Spørgsmål og Svar"-dokument, som tillidsrepræsentanter fik tilsendt direkte, og medlemmer fik adgang til via medlemslogin på hjemmesiden.

Flere tillidsrepræsentanter og medlemmer har efterfølgende kvitteret med

positive tilbagemeldinger, inklusive hilsner fra kolleger om bord, hvor tiltaget med overenskomstindgåelse for navigatørerne er blevet hilset velkomment. Vi bringer herunder og på de næste sider samlingen af "Spørgsmål og Svar".

Det tekniske arbejde med overenskomsten var ved redaktionens slutning først i april ved at være på plads. Overenskomsten vil - når den er klar - komme på hjemmesiden på www.co-sea.dk.

hanh

SPØRGSMÅL & SVAR navigator-overenskomst i Dansk Metal

Hvem har indgået overenskomsten?

Som det fremgår af pressemeddelelsen er aftalen indgået mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening. I Dansk Metal er det formand Claus Jensen, der er underskriver på aftalen, da beslutningen om at indgå overenskomsten med Danmarks Rederiforening er truffet i Dansk Metals øverste, politiske ledelse.

Det faglige arbejde og selve administrationen af overenskomsten vil blive placeret i Dansk Metals Maritime Afdeling, når overenskomsten er færdig. Navigatører, der vælger at melde sig ind i Dansk Metal, vil naturligt høre til i DMMA, hvor sagsbehandlingen som nævnt vil blive placeret.



Hvorfor indgår Dansk Metal overenskomst for navigatører

Først og fremmest for at støtte op om "Den danske model" og for at sikre ro i et vigtigt erhverv, hvor overenskomstområdet for navigatører i DIS-skibe har været udækket siden 2012. Fundamentet for det danske arbejdsmarked er aftalesystemet, og det er nu genetableret på dette vigtige område. Delområder som navigatører ansat i DFDS og i Fjord Line har været dækket af kollektive overenskomster siden hhv. 2013 og 2015, hvor DMMA (Dansk Metals Maritime Afdeling) indgik overenskomster.

Søfartens Lederes overenskomster med hhv. Rederiforeningen af 2010 og Bilfærgernes Rederiforening er uberørte af den nye overenskomst, som er indgået mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Metal.

> fortsætter næste side



SPØRGSMÅL & SVAR

navigatør-overenskomst i Dansk Metal

> fortsat fra forrige side

Hvad indeholder overenskomsten?

Det tekniske arbejde omkring overenskomsten er endnu ikke afklaret i detaljer ved forhandlinger mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening.

Overordnet er de generelle ansættelsesforhold, som navigatørerne blev ansat på ved overenskomsternes bortfald i 2012 nu etableret som overenskomst.

Når detaljerne er på plads vil overenskomsten – som alle øvrige maritime overenskomster i Dansk Metal, ligge offentligt tilgængeligt på hjemmesiden hos CO-Søfart/DMMA.

Det er vigtigt at slå fast, at ingen navigatører vil opleve forringede vilkår som følge af den nye overenskomst.

De rettigheder og ansættelsesforhold, som skibsofficerer traditionelt har og har haft sikres nu med en overenskomst. Uden denne overenskomst ville arbejdsgiverne – Danmarks Rederiforening – egenhændigt kunne have ændret disse vilkår. Når de overordnede detaljer er på plads, går arbejdet i gang med at forhandle sær-overenskomsterne, som er forbundet med hovedoverenskomsten.

Navigatør-overenskomsterne, som DMMA har med hhv. DFDS og Fjord Line fortsætter uændrede og er planlagt til fornyelse i 2017.

Hvilke konsekvenser har OK-aftalen for navigatører på individuelle kontrakter?

Overenskomstindgåelsen har betydning for ansatte på de nuværende individuelle kontrakter, idet individuelle aftaler nu fagretsligt er at betragte som værende indgået på et overenskomstgrundlag. Det vil sige, at de ikke kan ændres, uden der foreligger en aftale mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening/ det enkelte medlemsrederi.

Den enkelte vil for nuværende ikke opleve forandringer i ansættelsesforholdet.

Det er hensigten at indgå en rammeaftale. Herefter vil ansatte kunne overgå på individuelle kontrakter efter rammeaftalen på samme vis som før 2012.

Ingen vil blive stillet ringere, end de nuværende aftaler.

Hvem har indflydelse på forhandlingerne af sær-overenskomsterne, der nu skal forhandles for navigatørerne?

Det har medlemmerne via de talsmænd, som vælges i det enkelte rederi. Valget af talsmænd foregår mellem medlemmerne efter retningslinjerne for valg af talsmænd/tillidsrepræsentanter i Dansk Metal. Og ja, man skal være medlem af Dansk Metal / Dansk Metals Maritime Afdeling for at kunne stille op til valg og for at kunne deltage i valget.

Har Dansk Metal overhovedet forstand på navigatørernes fagområde?

Dansk Metal har som faglig organisation fuld styrke til at sikre gode og fagligt stærke overenskomster.

Ved indgåelse af navigatør-overenskomsterne i hhv. DFDS og Fjord Line blev resultatet forbedret i forhold til det grundlag, som Dansk Metals Maritime Afdeling overtog. En overenskomst er det fagretslige grundlag og ikke en detaljeret aftale om sejlplaner og andre ting. Den faglige indsigt prioriterer Dansk Metals Maritime Afdeling naturligvis højt. Og sekretariatet vil blive udvidet med en faglig sekretær, der har specialviden om navigatørernes arbejdsområder og forhold.

Hvornår afleverer Dansk Metal overenskomsterne tilbage til Søfartens Ledere?

Overenskomsterne for navigatører ansat i rederier under Danmarks Rederiforening er nu - og forbliver - hos Dansk Metal. Søfartens Ledere har mistet disse overenskomster. Siden 2007 har Søfartens Ledere ikke indgået overenskomster på området. Og da Danmarks Rederiforening i 2012 besluttede at lade overenskomsterne bortfalde, protesterede Søfartens Ledere ikke. Siden da har Søfartens Ledere ikke taget et eneste skridt ad den fagretslige vej for at generhverve dem. Tværtimod. Søfartens Ledere har i offentligt regi i stedet hyldet de individuelle aftaler, hvilket helt grundlæggende er at modarbejde "Den danske Model" og princippet i de kollektive aftaler.

Hvorfor blander Dansk Metal sig i et område, hvor Søfartens Ledere har forhandlingsretten?

Ingen har siden 2012, hvor overenskomsterne bortfaldt, haft forhandlingsretten. Hvem som helst har i teorien kunnet kræve overenskomsterne.

Dansk Metal er en vægtig part i "Det Blå Danmark" med overenskomster på en lang række områder for såvel menige som officerer - samt i en række maritime erhverv på land - og har derfor en fagretslig interesse i at sikre ansættelsesvilkårene også for navigatørerne.

Hvorfor indgår Dansk Metal en discount-overenskomst?

Det er i sig selv forunderligt, at nogen kan påstå, at der indgås en "discount-overenskomst", når detaljerne i aftalerne endnu ikke er færdigforhandlet.

Dansk Metals Maritime Afdeling har som tidligere nævnt bevist, at forholdene for navigatørerne i hhv. DFDS og Fjord Line blev forbedret, da Dansk Metals Maritime Afdeling overtog overenskomsterne.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Smagløst at gå på strandhugst?

At gå på strandhugst betyder, at man optager medlemmer, som er ansat på andre faglige organisationers overenskomster. Sådan som Søfartens Ledere f.eks. har gjort siden vedtægtsændringen, der åbnede for at optage maskinmestre. Dansk Metal går ikke på strandhugst. Dansk Metal har indgået overenskomst på et område, som siden 2012 har været udækket.

Dansk Metal har ikke – og vil ikke – optage medlemmer fra områder, hvor Dansk Metal ikke har overenskomster.

Er Dansk Metal ikke kun ude på at fiske medlemmer?

Dansk Metals Maritime Afdeling, DMMA, blev etableret i 2011 ved en fusion mellem Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening. I perioden 2012-2015 har DMMA haft medlemsfremgang på 27,2 pct. Vi behøver ikke "fiske" medlemmer, som nogen kalder det. Et af de hyppigt brugte argumenter for at melde sig ind, er ønsket om at være medlem af en stærk fagforening, der især har indsigt, viden og markant indflydelse på det maritime område. Samtidig har Dansk Metals Maritime Afdeling et stærkt netværk af tillidsrepræsentanter, der i vid udstrækning står parate som problemløserne enten på det specifikke skib/enhed eller i det enkelte rederi.

Dansk Metal har mæsket sig i DIS-skattesagen

Nej. I Dansk Metal - og især i den maritime afdeling i Dansk Metal - er bekymringerne for sagens konsekvenser for alle danske søfarende steget dag for dag. DIS-skattesagen er en sag uden vindere, og den dag i dag er vi uenige i, at DIS-skattespørgsmålet søges afklaret ved domstolene. Søfartens Ledere valgte i 2012 som den eneste maritime, faglige organisation at lade sagen gå til domstolene. Tre andre organisationer ønskede det ikke. Siden da har alle søfarende været gidsler i Søfartens Lederes solo-løb med skattesagerne. Afgørelsen ved domstolene vil gælde alle søfarende på DIS, uanset udfaldet. To klare domme fra Østre Landsret gik Søfartens Ledere imod. Og desværre valgte Søfartens Ledere at anke afgørelserne til Højesteret, hvor der formentligt tidligst vil foreligge en afgørelse i 2017.

Dansk Metal er usolidarisk med Søfartens Ledere, der kæmper en faglig kamp i DIS-skattespørgsmålet

Der er ikke tale om en faglig kamp. Søfartens Ledere har anlagt et civilretsligt søgsmål mod hhv. Danmarks Rederiforening og staten. En faglig kamp køres via det fagretslige system. I 2004 blev løsningen på skattespørgsmålet også opnået ved aftale udenfor overenskomstforhandlingerne ved en aftale mellem rederne og Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart. Dette efter at Søfartens Ledere havde mistet sine overenskomster ved at forsøge at få de meget omtalte 442 kr. af overenskomst-/konfliktvejen. Søfartens Ledere tiltrådte den politiske aftale, som de øvrige organisationer havde fået på plads, og derved fik Søfartens Lederes medlemmer skattelettelsen dengang.

Hvorfor er Dansk Metal ikke solidarisk med Søfartens Ledere og deltager i retssagerne om skattespørgsmålet?

Dansk Metal og DMMA er enige i, at søfarende har krav på kompensation, når skattesystemet ændres. Men det skal ske ved forhandling, som det tidligere er blevet. Søfartens Ledere valgte at rejse DIS-skattesagen i 2012 uden hensyn til, at ingen øvrige maritime organisationer ønskede dette spørgsmål afgjort ved retssag. I både 2012 og før var alle andre søfartsorganisationer enige i, at skattespørgsmål er politiske og derfor skal løses udenfor overenskomstforhandlingerne, sådan som de er blevet flere gange tidligere. Dansk Metal er dybt uenige i måden og vejen, som Søfartens Ledere har søgt dette spørgsmål løst. Og har været det siden sagens start.

Søfartens Lederes juridiske argumenter har fra dag ét været mangelfulde. Og udfaldet ved Østre Landsret er som vurderet for fire år siden af Dansk Metals jurister. At Søfartens Ledere vælger at anke dommene i stedet for at indgå i konkrete forhandlinger med Danmarks Rederiforening er Søfartens Lederes eget valg.



Lurepasser Dansk Metal/DMMA ikke bare og lukrerer på Søfartens Lederes kamp?

Hvordan skulle Dansk Metal og DMMA dog kunne lukrere på denne sag?

Desværre er det omvendte tilfældet. Søfartens Lederes DIS-skattesag har sat enhver forhandling om skatte-godtgørelse i de øvrige søfartsorganisationer på hold på nu sytten år.

Hvorfor har Dansk Metal/DMMA været tilbageholdende med offentligt at indgå i debatten om skat?

Det er en uskreven regel, at faglige organisationer ikke offentligt udstiller evt. uenighed organisationerne imellem. Slagsmål tager man internt. Da det i november 2011 stod klart, at Søfartens Ledere ville gå til domstolene, tog DMMA/CO-Søfart offentligt afstand fra at sammenblande skat og overenskomstforhandlinger i en pressemeddelelse, som fortsat ligger offentligt tilgængeligt. Holdningerne i denne pressemeddelelse af 25. november 2011 er for CO-Søfarts / DMMA's vedkommende fortsat gældende: <http://www.co-sea.dk/dis-og-skat.37772.aspx>



Hvilke konsekvenser har det haft for DMMA-medlemmer, at Søfartens Ledere valgte at køre retssagerne?

Det har kort og godt forsinket en løsning på spørgsmålet om skatteregulering for alle – og det er nu på sytten år.