

Fakta om overenskomster for navigatører og Søfartens Lederes ordreseddel

Af John Ibsen, sekretariatschef Metal Maritime
9. marts, 2017

Dansk Metal indgik i marts sidste år overenskomst med Danmarks Rederiforening for navigatører. Denne midlertidige "overgangsoverenskomst" fra sidste år, udløber her i år 31. marts, og står derfor overfor forhandling.

I forhandlingerne deltager overenskomstens to parter. På den ene side, Danmarks Rederiforening, og på den anden side Dansk Metal med de valgte navigatørtalsmænd og navigatørmedlemmer.

Søfartens Ledere har ingen indflydelse på denne overenskomst. I Søfartens Lederes seneste fagblad, udgivet sidst i februar, omtales overenskomsten imidlertid på fire sider, herunder både i leder, et selvstændigt længere indlæg om overenskomsten og Søfartens Lederes årsberetning.

Indlæggen, der er forfattet af henholdsvis formand Henrik Hjerl Carstensen og direktør Fritz Ganzhorn, er præget af både misforståelser og faktuelle fejl. Derfor denne berigtigelse af diverse vildfarelser, som ledelsen hos Søfartens Ledere præsenterer i deres blad.

Får Søfartens Ledere overenskomsten tilbage?

På lederplads i ovennævnte blad fra Søfartens Ledere antyder formand Henrik Hjerl Carstensen, at de i fremtiden får overenskomsten igen.

Alle med bare en minimal forståelse for fagret vil kunne oplyse, at dette enten vil kræve, at Dansk Metal og Danmarks Rederiforening begge synes det er en god ide, eller at en af parterne laver en frigørelseskonflikt imod et enten LO eller DA forbund. Det er der ingen af parterne, der får lov til af deres hovedorganisation.

Overenskomsten, som Søfartens Ledere smed på gulvet i deres ridt for skatte-kompensation uden smålige hensyn til overenskomstbevarelse, kommer aldrig tilbage til Søfartens Ledere. **FAKTUM**

Fakta om overenskomster for navigatører og Søfartens Lederes ordreseddel

Skal Dansk Metal nu redde Søfartens Lederes ulyksaligheder?

Søfartens Ledere bruger i omtalte fagblad megen spaltepads på at fortælle om de ulyksaligheder, der er indtruffet siden 2007, hvor Søfartens Ledere forhandlede sidst, og ikke mindst hvordan vi i Dansk Metal nu skal råde bod på det hele.

Ulyksalighederne er der - **FAKTUM** - men de skyldes ene og alene, at Søfartens Ledere ikke har fornyet overenskomsterne siden 2007.

Dermed er der ikke kommet de forbedringer, som kunne have fulgt ved overenskomstforhandlingerne i 2010, 2012 og 2014.

Søfartens Ledere smed i 2012 overenskomsten fra sig og gjorde herefter INTET for at samle den op igen på trods af, at vi alle i erhvervet kunne se, at man nu havde sat ræven til at vogte gæs. Arbejdsgiverne fik alle kort på hånden uden overenskomster – og handlede derefter.

Så forringelserne for navigatørerne skyldes Søfartens Ledere. Da Dansk Metal i 2016 vurderede, at nok var nok og gik i forhandlinger med Danmarks Rederiforening om at indgå overenskomst på området havde huset i flere år stået tomt og var forvandlet til en ruin. At Søfartens Ledere nu i en fire sider lang ordreseddel til Dansk Metal kræver ulyksalighederne udbedret i de kommende overenskomstforhandlinger er uden sammenhæng med virkeligheden – men tilsyneladende helt i tråd med Søfartens Lederes manglende jordforbindelse.

Det er nu ti år siden Søfartens Ledere sidst landede et forhandlingsresultat i form af en overenskomst med Danmarks Rederiforening. Det var i 2007. **FAKTUM**

Dansk Metal krævede overenskomsten i 2016

Søfartens Ledere skriver i flere passager i nævnte blad, at Danmarks Rederiforening forærede overenskomsten til Dansk Metal. Dette er lodret forkert.

Dansk Metal rejste krav om overenskomsten. Nøjagtig, som man gør i det fagretslige system. Og sådan som Søfartens Ledere burde have gjort i det øjeblik, rederiforeningen lod overenskomsten bortfalde i 2012.

På baggrund af kravet fra Dansk Metal gik Danmarks Rederiforening ind i forhandlingerne.

Som vi har skrevet igen og igen – Dansk Metal rejste krav om overenskomsten, da Dansk Metal ikke mere passivt ville se til, at Søfartens Ledere lod rederierne skalte og valte med arbejdstagerne i strid med den danske model. **FAKTUM**

Fakta om overenskomster for navigatører og Søfartens Lederes ordreseddel

Krav om overenskomst kom fire år senere

Søfartens Ledere har ikke på et eneste tidspunkt i perioden 2012-2016 fremsat krav om den bortfaldne overenskomst med Danmarks Rederiforening.

Dette krav blev først fremsat i 2016 efter at Dansk Metal og Danmarks Rederiforening havde indgået overenskomst for navigatører. Derfor har Danmarks Rederiforening selvfølgelig afslået kravet fra Søfartens Ledere, da der var indgået overenskomst med Dansk Metal. **FAKTUM**

De mange penge og Søfartens Lederes underskud

I årsberetningen i Søfartens Lederes blad forklares foreningens angivne underskud på 733.000 kr. blandt andet med, at Danmarks Rederiforening forærede overenskomsten til Dansk Metal og samtidig flyttede kontingentet, som rederierne betaler for varetagelse af udenlandske navigatørers sociale rettigheder i Danmark, til Dansk Metal. På årsbasis er dette beløb ca. 1 mio. kr.

Kontingentet er aftalt mellem parterne til dækning af, at man repræsenterer de udenlandske søfarende, som ville være omfattet af organisationens overenskomst, såfremt dette ikke blev bremset af DIS-loven.

Arbejdet, man skal udføre, er at repræsentere dem i høringer, råd og nævn, at varetage deres interesser i forhold til dansk lovgivning, at bistå i arbejdsretssager og at være bisiddere ved forhandlinger mellem rederen og den udenlandske fagforening.

Siden 2016 har Metal Maritime hos Dansk Metal modtaget alle arbejdsskader for udenlandske navigatører, og har sagsbehandlet disse.

Søfartens Ledere skriver i årsberetningen:

"Måske Metals interesse i vores overenskomst for navigatører mest af alt var en "handel" om 1 mio. kr. med Danmarks Rederiforening". Citat slut.

Fakta er, at pengene naturligvis betales til dem, der løser opgaven.

I den tid Søfartens Ledere har fået penge for at varetage disse opgaver, har de ALDRIG afgivet høringssvar eller optrådt på vegne af de udenlandske navigatører, ligesom de aldrig nogen sinde siden aftalens indgåelse i 2004 har deltaget i forhandlinger af overenskomster mellem de udenlandske organisationer og Danmarks Rederiforening.

Søfartens Ledere tilføjer i årsberetningen, at de har indbragt sagen for Arbejdsretten. Vi kan konstatere, at det eneste den sag handler om, er penge. Ikke rettigheden og legitimiteten til at repræsentere deres udenlandske kollegaer, men det tilskud der er blevet givet tidligere, for det arbejde, Søfartens Ledere ikke har udført. **FAKTUM**

Fakta om overenskomster for navigatører og Søfartens Lederes ordreseddel

De gule fagforeninger

I gamle dage, da Søfartens Ledere var med i FTF, havde foreningen samme definition på en gul fagforening som den, vi andre har i dag. Er man uden hovedorganisation, og har man heller ikke overenskomsten for de, man optager som medlemmer, så er organisationen gul. **FAKTUM**

Endvidere er en gul fagforening kendetegnet ved, at den alene kan hjælpe medlemmerne individuelt, og at organisationen ikke kan benytte sig af det fagretslige system, men er henvist til at varetage deres medlemmers interesse ved de civile domstole.

Når KRIFA kører en medlemssag ved de civile domstole, ytrer ikke engang de, selv om sagens udfald kan få betydning for mange af deres medlemmer, at de er i gang med en fagretslig kamp.

En fagretslig kamp foregår i det fagretslige system. **FAKTUM**

Søfartens Ledere uden for indflydelse

Dansk Metal har ikke samlet overenskomsten op fra gulvet bare for at skaffe nye medlemmer. Men det er da klart, at når Dansk Metal nu har overenskomsten, vil vi gerne, at de ansatte på overenskomsten er organiseret hos Dansk Metal, da det giver os en yderligere styrkeposition i forhandlingerne, når det er nødvendigt at sætte hårdt mod hårdt.

Vi prøver ikke at sætte Søfartens Ledere uden for indflydelse – det klarer de fint selv.

Og vi er oprigtigt kede af, at den tidligere stærkeste organisation i erhvervet har marginaliseret sig selv og nu også omgiver sig med halve sandheder og alternative facts. **FAKTUM**