

"Hvordan skal man samarbejde konstruktivt med en arbejdsgiverforening og et erhverv, som i den grad er blevet selvfede"

Leder, side 3



Vi bygger til i Rødovre fra 28/8 og 4-6 uger frem. Faglig afdeling lever i en "kuffert", men direkte telefonnumre fungerer. Løbende opdatering på hjemmesiden. Se side 14-15

Henrik Mikkelsen DFDS-kalender

24. august

"Crown" fra Københ.

26. august

"Pearl" fra Oslo

Løbende opdatering af Henriks kalender på hjemmesiden (DSRF/organisation/tillidsrep.)

**MAX.
DAGPENGE
SAT
2009
725 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN**

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15
Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80



"Noget af det dumme, som er sket, og som allerede startede under os, er, at vi har givet magten til regnedrengene med deres årlige besparelser og effektivitetsmål. Hvem går på arbejde på grund af et regneark?"

Svend Auken i Information 11/7-2009

CO-Søfart

Formand Ole Philipson 36365585
Advokat John Ibsen 36365592
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586
Fag. kons. vacant
Kontorass. Susanne Holmblad 36365593
Økonomiass. Barno Jensen 36365590

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

(f.eks.: op@co-sea.dk o.s.v.)

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Søren V. Nielsen 33148436

fax 33322755

Mail A-kasse: 0000sne@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.965 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 9. august 2009

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 16. oktober 2009

- på nettet (www.co-sea.dk) d. 11. oktober

Stof til oktober-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 25/9-2009, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Leder	3
Retssagen om "Danica White".....	4
SK er flyttet ind og vi løfter taget.....	14
Fra Henrik Mikkelsens dagbog.....	15
MS-Internt:	
Seniorfrokost.....	16
Regionerne.....	17
Fødselsdage og kontingentsatser.....	19
Månedens foto.....	20
DSRF-internt:	
Fødselsdage, tak, jubilæer, mindes....	22
Nekrolog Arne Bruun.....	24
DSRF's generalforsamling.....	26
Faglige sager og noter.....	30
Jobcentre, søformidlingen.....	36
Hjemmeside og tjm-forsikring.....	37
Sommerhus.....	38
Månedens citat og Albert Engström.....	39
Kontorferier og lukkedage.....	40

Historisk har Danmark været en søfartsnation, og de færreste kan forestille sig at Dannebrog ikke skulle vejre på verdenshavene. Hvis det skete vil det fjerne en ikke lille del af den danske selvopfattelse.

Af samme grund er erhvervet støttet massivt gennem årene, mere end noget andet dansk erhverv. Sidst i 1980'erne fik branchen en DIS-ordning, som betød at ingen søfarende på danske skibe skulle betale skat (lønninger nedskrevet tilsvarende), og danske fagforeninger fik forbud mod at tegne overenskomster for ansatte fra udlandet. Senere indførtes tonnageskatteordning med den konsekvens, at avancer ved skibssalg reelt ikke medfører beskatning.

Men mere vil have mere. Grådigheden kender ingen grænser.

Siden skibsrederen gik fra borde i A.P. Møller og blev erstattet af ren profitrelateret regnekunst, er respekten for den samfundsmæssige balance gået fløjten, og desværre har dette bredt sig til andre rederier og senest også til arbejdsgiverorganisationen for de store rederier.

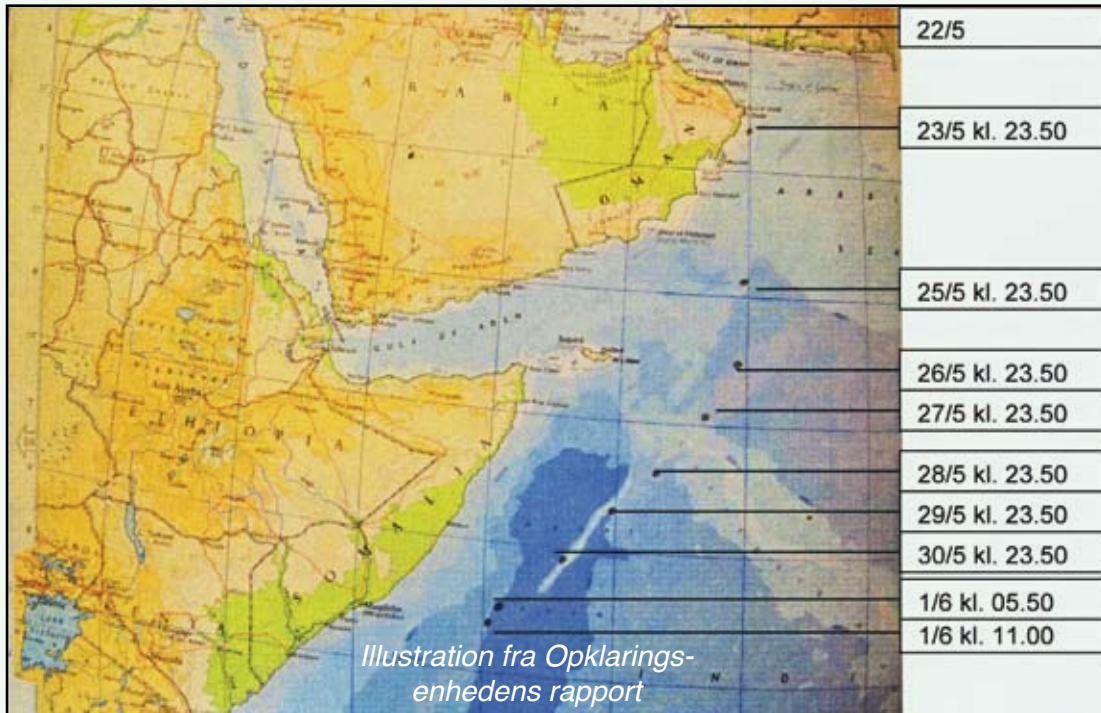
Alle ved at der er økonomisk verdenskrise og at der kræves besparelser. I rederierne opfattes det som en kærkommen undskyldning for fortsat afskaffelse af danske søfarende, til erstatning med billigere udlændinge i de kraftigt statsstøttede DIS-skibe. Som en skibsreder fra A.P. Møller sagde til mig: "Hvorfor skal vi betale mere for en dansker, når vi kan få en billigere udlænding?". Hvad skal man svare, når en sådan mand ikke selv kan forstå forpligtelsen over for et samfund, som med massiv statsstøtte har muliggjort at hans rederi har kunnet mangedoble sin flåde de sidste 20 år.

Sidst i juni udtalte vicedirektøren i Danmarks Rederiforening, Jan Fritz Hansen, i anledning af, at nok et medlem af foreningen havde besluttet at afskaffe danske søfarende: *"Rederiernes ve og vel kommer forud for deres samfundsmæssige forpligtelser. Det er dyrere at ansætte danske officerer, og jeg frygter ikke det er med til at udhule DIS-ordningen"*. Nok den mest arrogante, stupide og egocentrerede kommentar jeg har hørt fra erhvervet i mine 10 år som fagforeningsformand. Men ingen tvivl om, at det er hvad en stor del af medlemmerne i Danmarks Rederiforening mener, han har givet udtryk for.

Hvordan skal man samarbejde konstruktivt med en arbejdsgiverforening og et erhverv, som i den grad er blevet selvfede og ikke føler nogen former for ansvar og forpligtelser overfor det samfund som betaler, og som har givet erhvervet specielt gode vilkår. Jeg ved det ikke, - og vilje, lyst og engagement forsvinder mere og mere.

Man kan kun håbe at politikerne snart vågner op og gør noget, selv om det vil betyde at der så ikke mere vil være bestyrelsesben i maritime fonde og rederibestyrelser til at supplere pensionen.

RETSSAGEN OM "DANICA WHITE"



Få dage efter offentliggørelsen af Opklaringsenhedens rapport, om piratoverfald og kaping af "Danica White" den 1. juni 2007, proklamerede 3F-Sømandene, at de på vegne af deres medlemmer forventede at anlægge retssag mod rederiet og kaptajnen. Rapporten udkom 16. november og retssagen blev anlagt ved stævning 4. januar 2008, på daværende tidspunkt på vegne af 3 besætningsmedlemmer (senere med tilføjelse af styrmanden).

Den mundtlige og offentlige del af retssagen blev afviklet i Københavns Byret over to retsdage, mandag den 29. juni 2009 og onsdag den 1. juli.

Dommen er varslet afgivet 26. august kl. 13.00.

Herunder vil retssagens forudsætninger og reale indhold blive forsøgt refereret i hovedtræk. Læseren må herefter afgøre med sig selv om rederiet bør dømmes, og i bekræftende fald i hvilken udstrækning. Hvis referenten skulle lade personlige holdninger slippe igennem, så undskyld hans ivrighed.

Kilder:

- * Notater fra 2 retsdage.
- * Ekstrakt (processkrifter og bilag - 261 sider).
- * Materialesamling (203 sider).
- * Dagbog fra "Danica White" (journalist Marlene Lyhne Sørensen og ubf. skibsass. Jens Peter Skov Jensen).
- * Udskrift fra DAGEN (foreningens hjemmeside) om "pirateri" - perioden 2006 til 14/7-2009 (130 sider).

* ICC IMB Piracy and armed robbery against ships annual report 2008 (91 sider).

* ICC IMB Piracy and armed robbery against ships report 1/1 - 30/6 2009 (75 sider).

HISTORIEN

"Danica White" afsejlede Sharjah i De Forenede Emirater den 21. maj 2007 om aftenen, med en ladning borerør og borecement bestemt for Mombasa i Kenya. Umiddelbart før afrejsen var en ubefaren skibsassistent sygeafmønstreret efter et fald ombord. På afsejlingstidspunktet bestod besætningen herefter af:

Skibsfører, 55 år, sætteskipper, sejlet som skibsfører siden 1988, påmønstreret 4. februar.

Styrmænd, 63 år, sætteskipper, sejlet siden 1965, påmønstreret 19. april.

Kok (ungkok - overtalig), 48 år, sejlet siden 1979, påmønstreret 19. april.

Ubf. skibsassistent 1, 26 år, ca. 8 måneders sejlads, påmønstreret 19. april.

Ubf. skibsassistent 2, 18 år, 1 måneders sejlads, påmønstreret 19. april.

"Danica White" er en 61,5 meter lang coaster med en bruttotonnage på 997 tons. Ved afsejlingen fra Sharjah var fribordet 1,5 meter.

Før afsejlingen var der udarbejdet en ruteplan med en passageafstand til Somalia på 140 sømil. Det er lidt usikkert hvornår og hvordan skibsføreren modtog besked om at holde en sikkerhedsafstand på 200 sømil til Somalia, men sikkert er det at ruteplanen blev ændret efter afsejlingen, således at "Danica White's" sejlroute blev udstykket på en sydvestlig kurs ned langs Somalias kyst i en afstand af 200-205 sømil.

Der var ingen udkig på "Danica White" efter afsejlingen fra Sharjah, fordi skibsføreren havde besluttet at stoppe søvagtten, angiveligt fordi han ikke ønskede flere diskussioner med skibsassistenterne. I skibsdagbogen er noteret for 12/5 kl. 18.10: "Ubf. sk.ass. xxx forlader vagten - vil ikke holde udkig - mener han har krav på at sidde ned". Rederiet har oplyst at det konsekvensmæssigt var meningen de to ubefarne skibsassistenter skulle udskiftes ved ankomst Mombasa.

"Danica White" har en normal fart på 9-9,5 knob, men på tidspunktet for kapringen var farten reduceret til 5-6 knob på grund af aktuelle vejrforhold.

Aftenen før kapringen, den 31. maj, blev "Danica White" passeret af et fartøj, som kunne mistænkes for at være et såkaldt moderskib for pirater.

Overfaldet skete den 1. juni kl. 10.15 (10-kaffen) på positionen 01:50N 50:06Ø og i en afstand af 205 sømil fra Somalias kyst. Omkring en halv time før havde et noget større skib, containerskibet "Simba", passeret "Danica White" i en afstand af ca. 5 sømil på vej sydvest over. Skibsføreren var alene på broen og arbejdede med noget papirarbejde. Han var ikke klar over at skibet var blevet entret af 10-15 bevæbnede pirater, før de stod og ruskede i døren til styrehuset. Heller ingen fra den øvrige besætning havde observeret angrebet før piraterne var ombord. Skibsføreren har forklaret at han rutinemæssigt studerede de to skibsradarer nogle gange/et par gange i timen.

Efter kapringen blev "Danica White" beordret til at sejle direkte mod Somalias kyst, nærmere bestemt mod kystbyen Hobyo. Senere opdagede den franske korvet "Blaison" fra Task Force 150 at

der var noget galt og adviserede Søværnets Operative Kommando i Danmark. Et amerikansk krigsskib, "USS Carter Hall", opdager og forfølger "Danica White" den 2. juni om eftermiddagen, efter forgæves radiokontakt til skibet. Krigsskibet kontaktede rederiet, som oplyste at "Danica White" ikke skulle være på vej til Mogadishu, og giver "USS Carter Hall" tilladelse til at gribe ind.

Et par timer før skibene når den somaliske 12-milegrænse beordrer krigsskibet "Danica White" til at ændre kurs - hvis de ikke vil skydes i sænk. Der affyres varselsskud for og agter hvorunder piraternes tre glasfiberjoller skydes i sænk. Piraterne bringer besætningsmedlemmerne ud i brovingerne som levende skjold og værn. "Danica White" passerer 12-milegrænsen og krigsskibet indstiller jagten. Kort efter, omkring midnat, ankrer ud for Hobyø hvor også en taiwansk og to sydkoreanske fisketrawlere ligger opankret.

Efter kontakt mellem en krisegruppe i København og piraterne i Somalia er etableret, fremsættes et krav om løsesum på angiveligt 1,5 millioner dollar. Når det gælder det efterfølgende langstrakte forhandlingsforløb, er der ikke meget vi ved med rimelig sikkerhed. Vi ved at 3F krævede at blive optaget i forhandlingsgruppen på vegne af sine medlemmer, med en påstand om at det ellers kun var stålet (skib/ladning) som var repræsenteret, og at forslaget blev afvist.

Vi ved at 3F på et tidspunkt erklærede de ville hjælpe med at fremskaffe løsesummen, og på et sent tidspunkt i forhandlingsforløbet erklærede de ville betale hele løsesummen og at de i sidste instans selv ville ankomme til Somalias kyst og ordne sagen direkte med piraterne.

"Danica White" blev frigivet den 22. august 2007 kl. 17.25 LT, efter besætningen havde været holdt som gidsler i 83 døgn. En del længere end den gennemsnitlige kapringstid ved Somalia, men heller ikke usædvanligt længe (det ukrainske våbenskib "Faina" var f.eks. kapret fra 25/8-08 til 5/2-2009, hvorefter det blev frigivet mod betaling af en løsesum på angiveligt 3,2 millioner dollar).

Herefter blev skibet af det franske krigsskib "Blaison" eskorteret til Djibouti, efter nogen strid med skibsrederen som ønskede skibet skulle fortsætte sin rejse til Mombasa. Formentligt har løsesummen ligget på omkring 50% af det som piraterne oprindeligt forlangte. Pengene blev overleveret til en kurer på et hotelværelse i Dubai, og udbetalt i 50 og 100 dollar sedler den 19. august.

OPKLARINGSENHEDENS RAPPORT

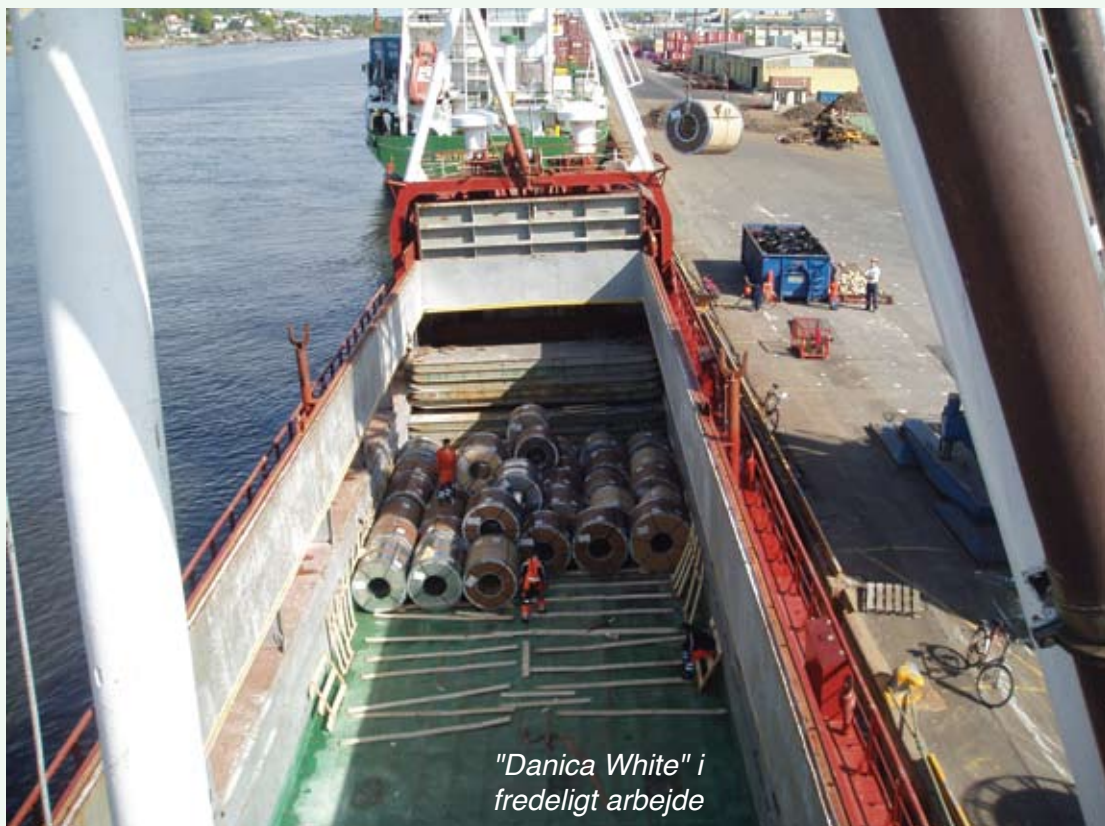
Rapporten er nok det vigtigste aktstykke i retssagen.

Fra rapportens konklusion:

** Det var oplysninger fra charterens agent i Bahrain som udvirkede, at "Danica Whites" skibsfører, ca. 2 døgn efter rejsens påbegyndelse, lagde ruten længere til søs.*

** Under de pågældende omstændigheder med sejlads i piratruet farvand, var vagtholdet i "Danica White" utilstrækkeligt.*

** Der var ikke fra rederi eller charter givet nogen konkret instruktion til skibsføreren om den pågældende sejlads, eller om at iværksætte forholdsregler imod pirater i forbindelse med sejladsen.*



"Danica White" i fredeligt arbejde

* *Skibsføreren iværksatte ingen ekstra forstærkninger - som f.eks. forstærket udkig.*

* *Hvis der havde været holdt behørigt udkig i "Danica White", kunne piraternes både være blevet opdaget en halv time før de kunne nå "Danica White". Skibet kunne dog ikke med sin ringe fart være sejlet fra piraterne, men besætningen kunne have alarmeret i god tid og vist piraterne, at de var opdaget.*

* *Skibsføreren handlede korrekt ved at følge piraternes ordre. Herved sikrede han besætningen bedst muligt.*

* *Hverken SOK eller rederiet modtog SSAS alarm fra skibet den 1. juni.*

* *Skibsførerens forklaring om SSAS alarmeringen tyder på et manglende kendskab til*

hvordan alarmeringen fungerer.

* *Intet indikerer teknisk fejl ved SSAS-alarmeringen.*

RETSSAGEN

Som vidner i retssagen afhørtes:

Alle fem besætningsmedlemmer

Henrik Berlau fra 3F

Jørgen Folmer, skibsreder H. Folmer & Co.

Uffe Jensen, skibsreder H. Folmer & Co.

Jørgen Rasch (Redernes Retsvæn)

Dommerpanel:

3 juridiske dommere

Sagkyndig lægdommer Fritz Ganzhorn (Søfartens Ledere)

Sagkyndig lægdommer Hans Christian Rossen (Metal Søfart)

Påstand om erstatningsbeløb:

Skibsassistent 1: 496.059 kroner
Skibsassistent 2: 435.476 kroner
Kokken: 433.499 kroner
Styrmanden: 468.394 kroner

Påstandsbeløbene indeholder erstatning for:

Overtidsbetaling 14 timer i 89 døgn
Tabt arbejdsfortjeneste som følge af sygdom
Feriepenge af overtidbetaling og tabt arbejdsfortjeneste
Erstatning for mistede effekter iht opgørelse
Godtgørelse for tort (300.000 for hver af søsøgerne)

Til støtte for sagsøgernes påstande gøres det gældende:

at de sagsøgte og skibsføreren handlede groft uagtsomt i forbindelse med sejladsen.

at denne uagtsomme adfærd var afgørende for, dels at de somaliske sørøvere kunne gennemføre kapingen, og dels at kapingen varede uforholdsmæssigt længe (83 dage).

at rederiet hæfter for skibsførerens forømmelser.

Det er her på sin plads at nævne, at Søfartsstyrelsen i en skrivelse til ministeren forklarer hvorfor der ikke er valgt at rejse strafferetlig sag gennem politimyndigheden:

"Baggrunden herfor er, at skibsføreren selv var gidsel i 81 dage, og at anklagemyndigheden har den praksis ikke at rejse tiltale mod personer, der selv er kommet til skade".

Beslutningen om ikke at retsforfølge rederiet, baserer sig på at:

"skibsføreren ad anden vej fik oplys-

ninger om situationen i området, og at der ikke er klare regler om rederiets pligt på dette område. Dette tages der nu hånd om ved en stramning af reglerne i en ny teknisk forskrift".

SSAS-alarmen

SSAS = Ship Security Alarm System

Denne alarm blev der gjort ualmindeligt meget ud af under retssagen. Uforholdsmæssigt meget kan man synes, i betragtning af at det er en alarm som i et lukket kredsløb sendes til rederi og Søværnets Operative Kommando i Danmark. Der skal god fantasi til at forestille sig at en korrekt alarmering ved hjælp af denne knap, kunne have ændret på noget som helst reelt vedrørende kapingen. Anklageren forestillede sig en sådan fantasi i proceduren.

Fakta er at:

Alarm blev ikke modtaget fra dette system i Danmark.

Skibsføreren påstår han aktiverede den.

Intet tyder på alarmen misfunktionerede før, under eller efter kapingen.

Eftersom skibsføreren angiveligt ikke observerede piraterne før de ruskede i døren til styrehuset, virker skibsførerens forklaring besynderlig, og man kan kun konkludere som Søfartsstyrelsen, at forklaringen *"tyder på manglende kendskab til hvordan alarmen fungerer"*.

Der er flere åbne spørgsmål. Hvorfor "ruskede" piraterne i døren? Så må den have været låst, hvilket er helt usædvanligt i åben sø. Den megen tid som blev brugt på disse minutter af kapingen under retssagen, kastede ikke lys over nogetsomhelst, udover det Søfartsstyrelsen nøgternt konkluderede.

Udkig og søvagt

Forsvareren postulerede at Søfartsstyrelsens kritik på dette område alene måtte forstås som en kritik af at søvagten var brudt i mørketimerne. Når skibet nu holdt sig de nys anbefalede 200 sømil fra kysten, var der ikke tale om pirattruet farvand som påkaldte sig skærpet udkig 24 timer i døgnet. Med andre ord var styrelsens konklusion baseret på en misforståelse.

Jfr. imidlertid rapportens konklusion ovenfor, som senere uddybes med:

"Under "Danica White's" passage af Somalias kyst, en sejlads på 6-8 døgn, skulle være etableret forstærket udkig, som anbefalet i MSC/Circ. 623, og som anført i skibets procedure for pirateri under ordlyden "Vær på vagt"."

Man skal i den forbindelse nok bemærke sig, at skibet sejler meget tæt på en angivet risiko-grænse som ikke er markeret med pigtråd.

Forhaling af forhandlingsløsning

Alt på dette område baserer sig på gisninger, herunder også tolkningen af skibsførerens udtalelser til medierne under selve kapringen (genfortalt som: vi har det godt, giv jer bare god tid). De 83 døgn virkede på tidspunktet ualmindeligt længe, men kaprede skibe som lå ganske nær "Danica White", var kapret betydeligt længere før et forhandlingsresultat blev nået.

Efter retssagen at dømme blev løsesummen betalt af de to forsikringselskaber SKULD og Kodan, og begge selskaber var tungt repræsenterede i forhandlingsgruppen.

Meddelelse om 200 sømile-grænse fra Somalia

I retssagen er der modstridende forklaringer vedrørende hvem der siger hvad til hvem hvornår. Ifølge Søfartsstyrelsens rapport, videresender rederiet en "Advisory Bulletin" om "Somali Coast" fra charteren til "Danica White" den 23. maj kl. 10.50.

Kendsgerningen er at "Danica White" skifter rute, således at den anbefalede afstand, 200 sømil til Somalias kystlinje, respekteres.

(22. maj 2007 videresender Rederiforeningen af 1895 (hvor H. Folmer & Co. er medlem) til medlemmerne, et rederibrev nr 24/2007 fra Danmarks Rederiforening, hvori det heddet:

"Som følge af nylige rapporter omkring piratoverfald ved Somalias kyst, skal vi for god ordens skyld henvise til Rederibrev 28/2005 udsendt den 14. november 2005, hvori det anbefales at holde sig minimum 200 sømil fra den somaliske kyst, såfrem man passerer Somalia. Medlemmerne opfordres til fortsat at følge denne anbefaling".

En anbefaling om 200 sømil fra kysten havde altså længe været gældende, men er formentlig "glemt" i den fredelige periode i 2. halvår af 2006).

Mulighed for afværgelse

Der blev under retssagen gjort rigtig meget ud af hypotetiske påstande om hvilke muligheder "Danica White" havde for at forhindre kapringen hvis:

* SSAS-alarmen var aktiveret

* Der havde været skærpet udkig og hvis piraterne var opdaget 30 minutter før ankomst.

Det er imidlertid helt hypotetisk, og kendsgerningen er, at et skib med den fart og den fribord i den afstand fra kysten på det tidspunkt, formentlig ville være forsvarsløst, medmindre et krigsskib var i umiddelbar nærhed. Den omstændighed er imidlertid ikke tilstrækkeligt forsvar for manglende opmærksomhed og mulige reaktion.

KONKLUSIONER OG BEMÆRKNINGER

Læseren må selv konkludere. Har rederiet/kaptajnen handlet **groft uforsvarligt**, og var denne uagtsomme adfærd afgørende for at piraterne kunne gennemføre kaperingen?

Den anden del af påstanden, om ansvaret for at kaperingen varede uforholdsmæssigt længe, mener undertegnede ikke der er teknisk belæg for at pådømme.

Selve erstatningsretten i den forbindelse er mere kompliceret end som så, og skal ikke behandles her.

Overtidsbetaling 14 timer x 89 døgn.

Skibsrederen antyder at hyren principielt kunne indstilles fra kaperingstidspunktet, og Folmers advokat Thal Jantzen gav ved retssagen udtryk for, at rederiet næsten til overmål fortsatte med at betale 2 måneders sygehyre efter frigivelsen.

Sygehyre i op til 2 måneder efter fratreden, ved fortsat sygdom efter tjenestens ophør, er lovbestemt i Sømandsloven, og refunderes i øvrigt fra Søfartsstyrelsen efter gældende regler.

Hvis hyren var indstillet på kaperingstidspunktet havde vi haft en virkelig pikant situation.

Om der burde være betalt overtidsbetaling for 14 timer i døgnnet under kaperingen? Spørgsmålet kan nok deles i et juridisk og et etisk-moralsk. Det havde givet pyntet på rederiets omdømme og kan slet ikke fraskrives en etisk-moralsk relevans. I det mindste kunne man have betalt en gennemsnitlig månedsløn incl. gennemsnitlig overtidsbetaling.

Tabsopgørelser

De søfarende har fået udbetalt max. erstatning for mistede effekter med 28.000 kroner. Herudover påkræves et yderligere beløb ved retssagen, svarende til et samlet tab på omkring 35.000 per person. Gamle langfartssejlere kan sammenligne med hvad de gennemsnitligt medbringer af værdier på en udmønstring - tøj og alt incl.

Hjemrejsen

Det fortælles at Søfartsstyrelsen lejede et privat fly til besætning og diverse medrejsende til rejsen fra Djibouti til København. Prisen er angivet til 1 million danske kroner. Mon ikke besætningen havde foretrukket monkey class på Folmers regning, og så VIP-modtagelse med psykologer og en skattefri check på andel i millionen ved ankomst til Kastrup? Men den option kunne næppe fremtrylles i denne verden.

Mere pikant er det at der opstod diskussioner om hvem der skulle betale for en taxa fra Odense til hjemmeadresser. Rederiet nægtede at være ansvarlige og en repræsentant for Søfartens Arbejdsrådene endte med at betale. Først senere lykkedes det at få rederiet til at refundere.

Arbejdsskadestyrelsen (ASK)

I sagens akter foreligger afgørelser fra 2 af sagerne.

Styrmanden får 12/12-2008 anerkendt anmeldelse som arbejdsskade, og får tildelt en erstatning for varigt mén svarende til 15%, med 73.395 kroner (beløbet nedsat procentuelt på grund af alder). Erhvervsevnetabet vurderes til at være mindre end 15% og udløser ikke erstatning.

Kokken får 3/2-2009 anerkendt anmeldelse som arbejdsskade, og får tildelt erstatning for varigt mén svarende til 15%, med 98.690 kroner (nedsat 1% på grund af alder). Der tages i afgørelsen ikke stilling til evt. erhvervsevnetab.

Sygdomsforløb

(efter frigivelse 22/8-2007)

Der er forskellige sygdomsforløb for de fire besætningsmedlemmer efterfølgende hjemkomsten. Den ene skibsassistent

er sygemeldt frem til 13/4-2008, medens den anden har et noget mere kompliceret og længevarende sygeforløb, som også har rødder i tiden forud for udmønstringen. Styrmanden raskmeldes 28/11-2007, hvorefter han overgår til pension på egen regning og bliver folkepensionst 1/9-2008. Kokken raskmeld. 12/11-2007.

Pirateriets statistik

Piratvirksomheden tager sin begyndelse ved Somalia i 1992, efter den sidste stabile regeringsmagt med dikatoren Siad Barre blev væltet i 1990. Udover udbredt lovløshed i landet, er udenlandsk rovfangst og skibsfartens miljøsynder i farvandene ud for Somalia, angivet som baggrund for pirateriets opståen i de små fiskesamfund langs kysten.

I anden halvdel af 2006, hvor de islamske domstole er ved magten, håndhæves en streng justits i landet og pirateriet bringes stort set til ophør.

Piratangreb	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Halvår 2009
Adenbugten/Rødeh. incl. Somalia	21	10	45	20	44	111	144
Globalt	445	329	276	239	263	293	240
Heraf danske skibe	12	2	1	1	3	3	2

Type af vold mod besætningsmedl.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Halvår 2009
Gidsel	359	148	440	188	292	889	561
Kidnappet		86	13	77	63	42	7
Truet	65	34	14	17	6	9	6
Overfaldet	40	12	6	2	29	7	3
Såret	88	59	24	15	35	32	19
Dræbt	21	32		15	5	11	6
Savnet	71	30	12	3	3	21	8
Ialt	644	401	509	317	433	1011	610

CHART A: The following locations shared more than two thirds of the total reported incidents, i.e. 216 from a total of 293 reported attacks for the period.

2008



ICC IMB

Efter domstolene blev væltet ved en af USA støttet invasion af etiopiske tropper ved årsskiftet til 2007, voksede piratvirksomheden stille og roligt til professionelt niveau med næsten industriel karakter.

Piratvirksomheden omtales stort set ikke i de ordinære danske medier forud for kapringen af "Danica White", og der kommer ikke intens dækning før det danske krigsskib "Absalon" bliver sat ind i den internationale styrke i Adenbugten ultimo august 2008, hvorefter den fases op og ned afhængigt af hvilke danske eller spektakulære elementer som er involveret.

Dagbog fra "Danica White"

Bogen er skrevet af forfatter og freelance-journalist Marlene Lyhne Sørensen, med

bidrag af klip fra den ældste skibsassistents dagbog fra gidselperioden. Det er en overraskende velskrevet bog som virker uhyre troværdig.

Selve dagbogen er for det meste en privat beskrivelse som handler om hængepartier fra et vanskeligt liv forud for udmønstningen, men som glimtvis også beskriver den anspændte atmosfære mellem besætningsmedlemmerne indbyrdes og forholdet til rederiet og piraterne.

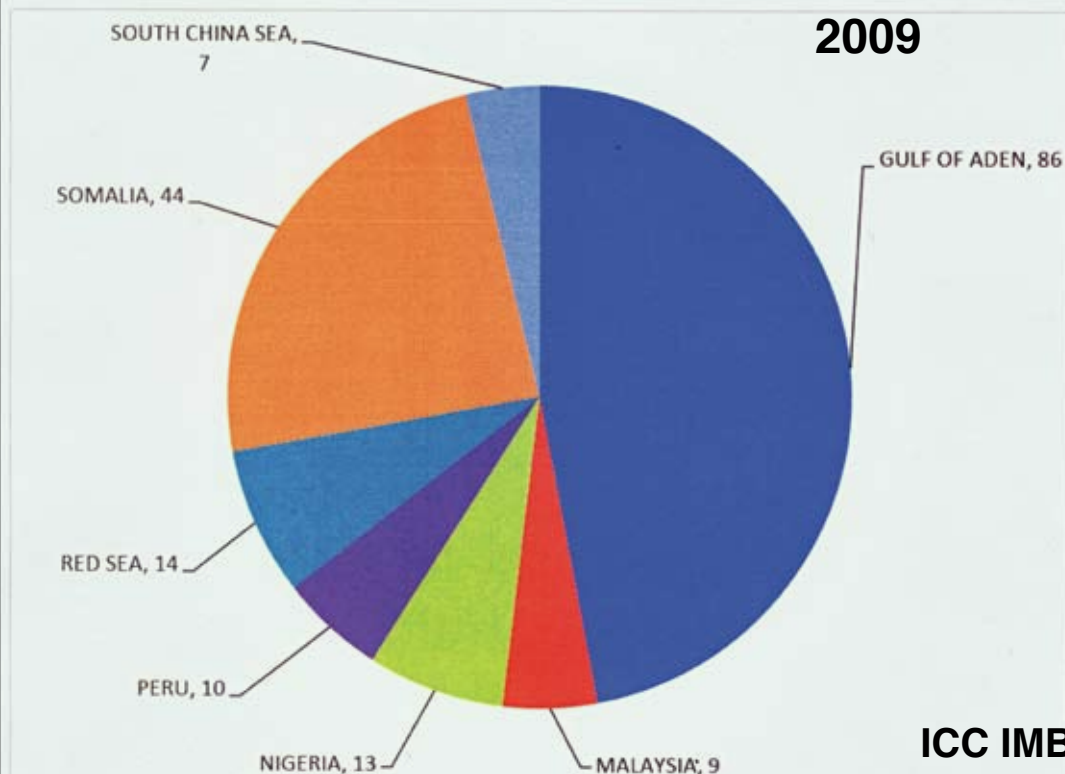
Uddrag fra DAGEN

Det i kilderne omtalte uddrag fra foreningens hjemmeside, vedrørende samfunddrag fra pressedækningen af emnet "pirateri" fra 2006 til 14/7-2009, er i sin helhed lagt ud på hjemmesiden og kan findes under CO-Sea/Diverse.

OleS

CHART A: The following seven locations recorded 75% of the incidents from a total of 240 attacks reported in the period January – June 2009.

**Januar-Juni
2009**



**Uddrag fra:
Somalia/Adenbugten opdatering
(Fra ICC IMB halvårsrapport 2009)**

Fra januar til juni 2009, har IMB Pirate Report Center modtaget i alt 148 anmeldelser af hændelser forårsaget af somaliske pirater. Geografisk omfatter rapporterne øst- og sydkysten af Somalia (44 angreb), Adenbugten (86), sydlige Rødehavet (14), Bab El Mandeb Strædet, østkysten af Oman (2) og Det Arabiske Hav (1).

I alt 495 besætningsmedlemmer er taget som gidsler. Yderligere seks er såret, fire dræbt og en savnes. I alt 30 skibe er kapret i perioden.

Ved rapportens affattelse er 11 skibe kapret (incl. 1 fra 2008) og tilbageholdes mod løsesum, med 178 besætningsmedlemmer som gidsler.

Tilsyneladende betyder de forhold, at der er et stigende antal krigsskibe som patruljerer i området, samt at kaptajnerne følger råd og vejledninger om forholdsregler ved angreb, at antallet af vellykkede kapringer er faldet dramatisk. Imidlertid betyder det også at angrebene fortsætter med voldsommere metoder, hvor piraterne affyrer RPG's og automatvåben for at skræmme kaptajnerne til at standse skibet.

Piraterne er blevet mere desperate.

SØVÆRNETS KONSTABELFORENING ER FLYTTET IND OG VI LØFTER TAGET MED EN ETAGE



1/3-2002

Dansk Sø-Restaurations Forening flyttede fra lejede lokaler hos navigatørerne i Havnegade 55, til Mose Alle 13 i Rødovre. Huslejen i Havnegade var stigende og gennem en periode havde vi set os omkring i Københavns omegn efter egnede lokaler. Det endte med at blive en gammel murermester-villa i et stille industri kvarter, som var til hurtig handel af særlige årsager. Hele grunden var på tidspunktet fyldt op med entreprenørmateriel. Villaen er på ca. 110 m² i grundareal og med en første sal med delvist skrå vægge.

1/9-2004

Pladsen viste sig lige lovlig trang, men vi havde masser af grundplads og byggeret, så vi begyndte udbygning med en tilbygning på ca. 130 m² i grundareal.

1/2-2005

Tilbygningen groft set færdig og efterfølgende blev den bygget sammen med hovedbygningen ved en

mellemgang.

1/7-2005

Metal Søfart flytter ind (havde vi vidst det fra krystalkuglen, havde vi sikkert bygget større og mere til). Faglig afdeling samles i tilbygningen og Metal Søfarts a-kasse får plads i hovedbygningen.

8/7-2009

Søværnets Konstabelforening flytter ind med 3 ansatte.



1/9-2009

Nu er pladsen igen trang, og vi påbegynder bygningen af en 1. sal på tilbygningen, som ryddes for alt indhold fredag den 28. august. Byggeriet forventes at vare 4-6 uger. I den periode lever faglig afdeling i en kuffert.

Der vil blive stillet en skurvogn til rådighed med nogle kontorpladser, og flere vil formentlig arbejde en del hjemme. For hjemmearbejdende vil telefoner blive omstillet, så dem der ringer på direkte numre ikke vil mærke noget. Men vi kan være handicappet af at arkivmateriale

ikke lige er til rådighed.

Når ombygningen er færdig vil faglig afdeling stort set blive samlet i den nye førstesal, medens stueafdelingen fortrinsvis vil blive brugt til mødelokaler, kopirum, frokoststue og lignende.

CO-Søfart håber at hele projektet kommer til at belaste det daglige arbejde så lidt som muligt, men det kan ikke undgås at der periodisk vil være en del larm og uro på den ellers så stille adresse i Rødovre, og at der kan være savn af arkivmateriale.



*Henrik Mikkelsen
Fællestalsmand
DSRF - DFDS
Næste rejseschedule:
se forsiden*

Klip fra dagbog

Tog 25. juni til Amsterdam for at sejle med "King of Scandinavia" til Newcastle. God modtagelse og blev vist rundt på skibet. Fornemmede positiv stemning ombord, og mange spurgte nysgerrigt ind til hvem jeg var, og hvad mit job bestod i. Mødte mange ("gamle"), jeg havde sejlet med før, og godt at få vendt nyheder og høre hvordan det går.

Ikke så mange ombord på vores overenskomst, men fik en del snak om den nye nødoverenskomst, og hvad de synes om den. Ser ud til det går rimeligt, men overenskomsten har jo heller ikke så stor indvirkning på kanalbådene.

Snakkede også lidt med maskine og dæk og sporede nogen ængstelse for hvad der sker. Dels angående forly-

dender om flere udlændinge og generelt med projekt "lighthouse".

Næste dag ombord på "Princess of Scandinavia" i Newcastle, hvor meget er sket siden skibet blev overtaget i Frederikshavn for tre år siden. Blev også her godt modtaget og vist rundt, selvom jeg kender skibet. Skal love for kabyssen er blevet flot - det pyntede med stål på skot og dæk. Også her en positiv stemning, og det ser ud til filippinerne trives godt på begge skibe, og god dialog mellem danskere, filippinere og polakker.

Sådan overordnet synes jeg alle besætninger har gjort et stort stykke arbejde for at få det til at køre i disse krisetider. Nu håber jeg så bare at rederiledelsen kan finde ud af at komme ud på skibene og fortælle besætningerne, at der bliver skønnet på den store indsats. Det vil hjælpe meget på stemningen på skibene, hvis de fik at vide, at de GØR en forskel, og at de alle er med til at bevare vores arbejdsplads.

Henrik Mikkelsen

MS-SENIORFROKOST

Naverhulen i Helsingør og slæbebåden "Bjørn"
8. juni 2009





Per Maj
formand
62 25 26 62



Metal Søfart
Region Syddanmark
Klub 5

Til medlemmer af
Region
Syddanmark

Svendborg kl. 08:00
Metal Svendborg, Brogade 7-9

Odense kl. 08:45
På parkeringspladsen ved McDonalds,
Sivmosevænget 2, ved motorvejsafkørsel 50

Middelfart kl. 09:30.
Rastepladsen ved motorvejsafkørsel 58
med indkørsel fra Jyllandsvej

Fredericia kl. 10:00
På parkeringspladsen ved banegården
ved spor 10

Der køres med Bergholdts busser.

Tilmelding senest torsdag den 26.08.2009
kl. 12:00 til Metal Svendborg tlf. 62 21 10 99

Så er det igen blevet tid for vores sommertur, som i år går til SOK (Søværnets Operative kommando) i Århus.

Turen afholdes lørdag den 05.09.2009, og udgiften for turen betales af klubben.

Da vi i år max må blive 25 personer, er det først til mølle princippet der gælder. Ved tilmelding skal der oplyses fulde navn og adresse, da dette kræves af SOK, samt opsamlingssted.

Der vil blive serveret en frokost, før vi tager ind til SOK og en middag om aftenen på vej hjemover.

Der vil være følgende opsamlingssteder:

På bestyrelsens vegne
Per Maj.



Erik Sørensen
formand
31 21 19 55
erik-dot@mail.tele.dk



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

I dagene **11. til 13. november** holdes der seminar for SR og TR i Metal-Søfart på Metalskolen. Der vil blandt andet blive talt om de kommende OK-forhandlinger.

Så hvis i går og ruger over ting man kunne ønske at få med i den nye overenskomst bedes i maile dem til Erik Sørensen eller Lars Lykkegaard på en af følgende ads.:

erik-dot@mail.tele. dk
bakkegaarden@mail.com.

Endvidere arbejdes der fra klubbens side på at stable et pensions rådgivningsmøde på benene i efteråret.

Mere herom vil følge i næste nummer af bladet når vi kender den endelige dato. Vi efterlyser samtidig forslag til forskellige sociale tiltag vi kan gøre i klubben, så sådanne forslag modtages gerne på samme mail adresser.

I ønskes hermed en fortsat god sommer
På bestyrelsens vegne.
Erik Sørensen og Lars Lykkegaard



Hans C. Rossen
formand
46 15 20 49
rossen7@msn.com



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Nu er det nogle år siden vi var på BAKKEN i Dyrehaven, så det er på tide vi atter tager en tur ud i det "grønne" og nyder sensommeren der,- ligeledes den gode mad på et af de mange traktørsteder derude.

Torsdag den 27. august kl. 11.30 mødes vi på Vesterport Station, ved rul-letrappen, hvorefter vi tager S-toget mod Klampenborg.

Gratis for kontingentbetalende klub 8 medlemmer!

Fortsat god sommer
Bestyrelsen/H.C. Rossen & Helmut



Runde fødselsdage i perioden 25-08-2009 til 26-10-2009

Tillykke 50 år

John Eli Sørup –
fylder 50 år den 3. oktober 2009

Tillykke 60 år

Omar Abdallah Mussa –
fylder 60 år den 3. oktober 2009

Tillykke 65 år

Henning Hüttel –
fylder 65 år den 1. september 2009
Mads Jacob Lauritsen –
fylder 65 år den 24. oktober 2009
Kurt Petersen –
fylder 65 år den 26. oktober 2009
Svend Erik Petersen –
fylder 65 år den 26. oktober 2009

Tillykke 70 år

Aage Dahl Thruelsen –
fylder 70 år den 3. september 2009

Tillykke 75 år

Axel Larsen –
fylder 75 år den 22. oktober 2009

Tillykke 80 år

Otto Baldd Henningsen –
fylder 80 år den 18. september 2009

Tillykke 85 år

Johan Stanislas Panfil –
fylder 85 år den 14. oktober 2009
Andres Stefan Johannsson –
fylder 85 år den 21. oktober 2009
Poul Poulsen –
fylder 85 år den 23. oktober 2009

JUBILÆUM

Gunnar Frode Bech Kristensen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Søfart den 1. september 2009

Bent Erik Lorentzen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Søfart den 1. oktober 2009

Svend Christensen Fønsskov har 70 års jubilæum i Dansk Metal/Søfart d. 11. oktober 2009

Børge Olsen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/søfart den 25. oktober 2009

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2009

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	12.008 kr. og derover	Kr. 973,75	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	12.007 kr. og derunder	Kr. 613,50	
DAS-hyre	18.974 kr. og derover	Kr. 968,25	
DAS-hyre	18.973 kr. og derunder	Kr. 608,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	595 kr. og derover	Kr. 973,75	
Dagpengesats	594 kr. og derunder	Kr. 613,50	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 423,00	

5. juni 2009
Christiana
Klip fra Minoriteternes
Grundlovsdag
Foto: NILS VEST FILM





CROWN
CIRCUS
SPECTACULUM

KATE
& TISEA
BAND
MUSICIANS

DSRF-internt



Runde fødselsdage
i perioden
25-08-2009 til 26-10-2009

Ursula Perbandt – Solsikkevej 89, 5700 Svendborg – fylder **80 år d. 28. august**

Karl Firlings – Fasanbakken 6, 8970 Havndal – fylder **50 år d. 1. september**

Gunnar Jørgensen – Langelandsvej 24 2.tv., 2000 Frederiksberg – fylder **90 år d. 5. september**

Erik Hansen – Dronningemaen 13 A 2.th., 5700 Svendborg – fylder **75 år d. 6. september**

Kenneth Høgfeldt Munck – Bjertparken 13, 7830 Vinderup – fylder **50 år d. 9. september**

Marius Buur Sønderborg – Møllevej 14 B 1.tv., 7830 Vinderup – fylder **60 år d. 9. september**

Nicomedes Umadhay Malco – Sønderholm Alle 3, 2770 Kastrup – fylder **50 år d. 14. september**

Birthe Marie Bøll Næsager – Snellemark 51, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 23. september**

Steen Sigurd Rasmussen – Assensvej 256, 5771 Stenstrup – fylder **50 år d. 25. september**

John Janus Andreassen – Jægertoften 10, 6780 Skærbæk – fylder **70 år d. 27. september**

Rudolf Hansen – Sverdrupvej 14, 6100 Haderslev – fylder **75 år d. 28. september**

Odd Thanomsak Kass – Beringsvænget 2 1.th., 8700 Horsens – fylder **50 år d. 17. oktober**

Bent Malthesen – Hyrdeengen 91, 2625 Vallensbæk – fylder **70 år d. 17. oktober**



Jubilæer i perioden
25-08-2009 til 26-10-2009

Jens-Arne K. Sørensen har den 1/9 2009 været medlem af foreningen i 25 år.

Inge Dorrit Holm har d. 2/10 2009 været medlem af foreningen i 25 år.

Jytte Febæk Georgsen har d. 4/10 2009 været medlem af foreningen i 25 år



Mange tak for opmærksomheden ved mit 25 års jubilæum

*Med venlig hilsen
Bente Olsen*

Tak for det flotte diplom og lampen jeg modtog i anledning af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Britt Turid Rogne*

”THANK YOU”

Tak for det fine ostesæt som jeg fik til min 50 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Jane Buur*

Tusind tak for gaven jeg modtog i anledning af min 70 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Klara Jensen*

Mange tak, for den fine gave jeg modtog, i anledning af min 50 års fødselsdag.

Mvh Jan E. Møller

Hjertelig tak til foreningen, for det pæne ostesæt som jeg modtog i anledning af min 80 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen fra
Lizzie Nielsen. Fredericia*

Tak for den fine gave jeg modtog til min fødselsdag.

*Venlig hilsen
Tove Hausted*

Tusind tak for en meget fin gave på min 80 års dag. Med hilsenen fra søen kommer også minderne frem, og tankerne går til tiden på havet og i fremmede havne.

*Hjertelig tak
Karin Törnell*

At være husket er meget glædeligt, samtidig at modtage en gave er ingen selvfølge. Tak for den dejlige hilsen, gratulationen og den pæne praktiske gave. Hver gang jeg bruger ostesættet sender jeg jer mine bedste tanker med en stor tak for gaven og hilsen.

*Med venligste hilsen og tak for
opmærksomheden.
Brigitte H. Torp*

Mange tak for lampen til mit 40 års jubilæum, den var jeg glad for.

*Venlig hilsen
Johanne Christensen*

Tak for gaven jeg modtog i anledning af min fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Marie Olsen*

Hej alle sammen! Jeg ville gerne sige mange tak for den gave I sendte i anledning af min fødselsdag.

mvh Sandra Thomsen

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved Arne Bruuns bisættelse.

Erna Bruun

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved Edith's begravelse.

Kath og Allan

Arne Bruun, f. 29/5 1932, er afdøet ved døden d. 24/5 2009

Edith E. J. Jørgensen, f. 2/1 1915, er afdøet ved døden d. 20/6 2009



Vi mindes

NEKROLOG

ARNE BRUUN



Dansk Sø-Restaurations Forenings mangeårige formand Arne Bruun, er den 24. maj afgået ved døden, 5 dage før sin 77 års fødselsdag.

Arne Bruun startede til søs i 1949 og sejlede som kok og senere som hovmester i mange år, bl.a. i Kongelige Grønlandske Handel.

Arne Bruun lagde tidligt et stort arbejde indenfor foreningen. Han begyndte som bestyrelsesmedlem i 1960 og blev i 1977 ansat som foreningssekretær i DSRF. I 1979 blev Arne Bruun valgt til formand for Dansk Sø-Restaurations Forening, en post han bestred til sin pensionering i 1995.

Af de 16 personer som har bestridt formandsposten i Dansk Sø-Restaurations Forening gennem tiderne, er Arne Bruun den som har bestridt posten længst.

Det faldt i Arne Bruun's lod at lede foreningen igennem de store ændringer som skete i samfundet i 1980'erne, og som også fik stor betydning for fagbevægelsen og ikke mindst vores forening. Det var Arne som måtte styre foreningen

igennem en ny besætningslov, der reelt glemte skibenes restaurationsafdelinger. Nedlæggelse af skibskokkeuddannelsen. En lov som tvangsnedlagde de små A-kasser, herunder også DSRF's A-kasse, samt ikke mindst indførelsen af DIS.

Med sikker hånd lykkedes det Arne at manøvrere foreningen igennem krisetiderne og de konstant ændrede samfunds- og erhvervsforhold på en måde, så foreningen overlevede og opretholdt sit arbejde som fagforening for cateringpersonale til søs og i off-shoren.

Arne var en respekteret personlighed i erhvervet, kendt for sin indsigt i erhvervet og sin ordholdenhed.

De unge i foreningen kender ikke Arne, men de som sejlede i kabyssen i 70'erne & 80'erne, kender Arne som en fagforeningsformand der altid arbejdede for at forbedre deres forhold, samtidig med at stillingerne blev slået sammen og nedlagt af rederierne.

***Æret være hans minde
AOP***



DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

99'ende ORDINÆRE GENERALFORSAMLING

ONSDAG d. 5. AUGUST 2009



Et mere fyldigt referat fra generalforsamlingen vil blive udlagt på hjemmesiden (DSRF/diverse). Herunder blot nogle hovedklip og punkter.

Generalforsamlingen indledtes som altid med 2 minutters stilhed, til ære for afdøde medlemmer siden sidste generalforsamling.

1. Valg af dirigent

Pensioneret seniorpurser ved BHT, Finn Lund, valgt som dirigent.

2. Formandens beretning

Møgår

Det har været et gennemført møgår for foreningen, med finanskrisen og en ny type skibsredere med deres regnedrenge.

Mærsk

Nedturen startede da APM 5. februar 2008 annoncerede, at samtlige danske hovmestre, stewardesser og skibsassistenter ville blive fyret og erstattet af udlændinge.

DSRF brugte sit politiske kontaktnet og lod ikke rederierhvervet være i tvivl om, at samarbejdet i DIS-Kontaktudvalget var på vej mod opløsning. DSRF har haft/har en nøglerolle i det praktiske arbejde med de aftaler der danner baggrund for DIS-Hovedaftalen og DIS-Kontaktudvalget. Uden DSRF kunne dette ikke fortsætte, og DSRF ville kunne trække tæppet væk under DIS og degradere DIS til et bekvemmelighedsflag.

Det fik alle op af stolene, herunder også andre redere og toppolitikere som frygtede for DIS-flagets legitimitet. Presset mod Mærsk blev så stærkt at truslerne om fyringer blev trukket tilbage, og efterfølgende blev der forhandlet en nok så guldrandet aftale om frivillig fratræden. Foreningen betingede sig at andre involverede foreninger fik samme tilbud.

Hele historien endte for så vidt godt, men vi må se i øjnene at vi om ikke så længe har mistet det meste af foreningens gamle kernegruppe. De 68 hovmestre som valgte at blive i Mærsk, lever på lånt tid, og udover Mærsk er der kun smågrupper tilbage af hovmestre i handelsflåden.

DFDS

Røgen fra Mærsk havde dårligt lagt sig, før foreningens største arbejdsgiver anmodede om helt nye billigere overenskomster. i DFDS var der til gengæld tale om en relevant situation som der skulle tages hånd om, hvis passagerdivisionen skulle gøre sig håb om at overleve. Rederiet meldte ærligt regnskabstal ud og indkaldte foreningerne til møde, med krav om besparelser på 100 millioner kroner som forudsætning for at sejle videre.

Indledningsvis var alle foreninger positive, men i en fælles-afstemning blandt maskinmestre og navigatører, stemte maskinmestrene nej, og sømændene afleverede også et blankt nej som Metal Søfart så var tvunget til at følge. Tilbage var de to, i DFDS-sammenhæng tunge, foreninger, 3F/(RBF) og DSRF.

Både 3F/(RBF) og DSRF indgik nye aftaler som hver for sig gav DFDS lige store besparelser. Nye lønsystemer for tjenerne gav imidlertid DSRF en del problemer, fordi det pludseligt blev synbart hvor meget en tjener faktisk har i indkomst.

I DSRF-aftalen har vi fået fasthyresystem med 12 maxtimer om dagen, og en del forbedringer når det gælder de såkaldte sociale afsnit af overenskomsten (rederiens sættelse for alle, opsigelsesvarsler/godtgørelser som for officerer m.v.). Bestyrelsen besluttede ikke at lægge aftalen ud til urafstemning af en række gode grunde, men en eventuel forlængelse af den midlertidige aftale, vil til gengæld med sikkerhed blive lagt ud til medlemmernes afgørelse.

Alt i alt har vi mistet ca. 100 stillinger i DFDS. På plussiden kan vi se at indsatsen hjalp. For tiden er passagerdelen den afdeling i DFDS som klarer sig bedst, og



rederiet nåede de mål som de satte sig. Men hvis aftalerne skal fortsætte, og de ansattes fortsatte støtte opnås, så må iboende problemer også erkendes, og ledelse med Smedegaard, Carsten Jensen og Henrik Holck ud ombord til de ansatte og holde dem orienteret om de tiltag og de resultater, som er kommet på grund af de ansattes ofre og indsats.

Uanset de faktiske problemer må vi konstatere, at samarbejdet med DFDS er bedre end nogensinde.

BHT/NFS

Et rederi i rivende udvikling som spreder sig over Danmarkskortet. Særlig overtagelsen af sejladserne til og fra Samsø trækker store overskrifter, og man kan næsten fornemme en slags krigstilstand mellem Samsø og Bornholm. Vi har i årevis abonneret på BornholmsTidende, nu må vi også abonnere på SamsøPosten.

DIS-Hovedaftalen

Aftalen kompenserer for mange problemer, og DSRF har påtaget sig en meget stor del af arbejdet i udvalget på vegne af alle de søfarendes organisationer. Men de nye finansdrenge er helt ligeglade med flag og nationalitet. Det betyder på den anden side, at den danske stat ikke fortsat kan retfærdiggøre sin massive understøttelse af erhvervet. En understøttelse som f.eks. Nationalbanken allerede i dag mener er uansvarlig samfundsøkonomi.

Vi kan ikke konkurrere med udlændinge om lønninger, og de nye topchefer kan ikke få regnet nok penge ud - hvorfor fremtiden for DIS ligner en død sild.



CO-Søfart

Det går godt med samarbejdet internt, og siden sidst er Søværnets Konstabelforening optaget i kartellet. Vi trækker på fælles hammel, og kan alligevel bevare egen identitet. Da vi flyttede til Rødovre i 2002 fandt vi hurtigt huset for småt og byggede ud i 2004. Havde vi dengang vidst at Metal Søfart ville flytte ind senere i 2005, så havde vi nok bygget større med det samme. Nu sætter vi så en ekstra etage på tilbygningen.

Samarbejde med andre foreninger

Vi har et godt og åbent samarbejde med Maskinmestrenes Forening, og også en god og fornuftig dialog med Sømændenes Forbund. Derimod er det tidligere meget tætte samarbejde med navigatørerne i stort og småt falmet noget siden de skiftede formand.

OK-2010

Ingen skal være i tvivl om at der er lagt op til en gyser næste år. Særlig den seneste skattereform vil brage igennem som en stor joker i vores forhandlinger når det gælder udenrigsfarten. For bilfærgerne giver det sig selv på netop dette område, fordi ændringer i skatten automatisk indregnes i lønnen år for år. Selve skattereformen er skæv som en i bare pokker til fordel for dem som i forvejen får mest.

DSRF og fremtiden

Økonomien for foreningen er sund og vi har aldrig været rigere end vi er nu. Men vi kan se en ende på festlighederne, og bestyrelsen og et rep.-møde har drøftet situationen. Vi har siden sidste generalforsamling mistet, eller vil inden for en over-

skuelig fremtid miste, 350 arbejdspladser, og må erkende, at uanset hvor godt det vil komme til at gå igen, så er moral og havesyge i de fleste rederier sådan, at arbejdspladserne ikke kommer igen.

Vi har drøftet uinteressante scenarier for fremtiden:

- * Dø uden maner (RAF1917)
- * Dø med maner og lukke med en ordentlig fest.
- ' Prøve at udvikle en gul fagforening.

Og nogle interessante med en betingelse om at medlemmerne skal kunne genkende sig selv i en fremtidig organisation:

- 1) Fællessekretariat med flere organisationer, - altså videreudvikle CO-Søfart.
- 2) Fusionere ind i større forening.

ad1

I en arbejdsgruppe mellem SØLE, MMF og CO-Søfart fandt man hurtigt ud af, at maskinmestrene ikke var interesserede, og navigatørernes oplæg var helt urealistisk og baseret på at vi blot flyttede tilbage til Havnegade, uden etablering af fælles fagligt og juridisk sekretariat.

ad2

Vi har fået et både seriøst og fornuftigt oplæg fra 3F/Privat Service. Problemet var at vi ikke kunne fortsætte som samlet gruppe i 3F. Medlemmerne ville blive spredt i 3F-afdelingerne og skulle henvende sig lokalt med faglige problemer.

Tilbage var Dansk Metal som vi nu har lært at kende. Vi har forhandlet gennem en periode, og uden noget er færdigt, kan vi sige at der her er åbenhed og forståelse for vores holdninger og krav om at fortsætte som en selvstændig afdeling.

Det er på forhånd undersøgt og fundet i orden, at hovmestrene dermed bliver medlemmer af LO (har før været problem).

Beretningen godkendt med akklamation.

3. Behandling af indkomne forslag

Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer, som overhovedet skal gøre fusionsvedtagelser teknisk mulige, vedtaget med akklamation (forslagene - se sidste nummer af fagbladet).

4. Revisor aflægger regnskab



Steen Andersen fra Piaster, Løfgreen og Partnere gennemgik årsregnskabet for 2008 (se fagblad 1-2009).

Steen fremhævede at årets overskud før hensættelser var på 2.451.075 og at egenkapitalen ved slutningen af 2008 var på 15.424.534 kroner ud af samlede aktiver/passiver på 17.286.157. Der er tale om en gennemført sund økonomi.



Arne Jørgensen fra Handelsflådens Velfærdsråd optog som vanligt hele generalforsamlingen på video.

5. Godkendelse af regnskab

Godkendt med akklamation

6. Valg af bestyrelse

Ny bestyrelse tiltræder fra og med generalforsamlingen (se blad 3-2009)

7. Valg af statsautoriseret revisor

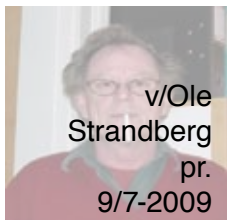
Genvalg med akklamation

8. Eventuelt

Få bemærkninger til beretning og eventuelt gengives i fyldigere referat.



DAGDRIVERBANDEN



v/Ole
Strandberg
pr.
9/7-2009



Esvagt - DSRF

Som beskrevet under faglige noter i april-udgaven, forhandlede vi overenskomst med rederiet for befarene kokke.

Overenskomsten er nu indgået, og betyder et væsentligt lønløft samt bedre pension til vores medlemmer. Foreningen har ligeledes opnået en bedre beskrivelse af hvilke arbejdsopgaver en befaren kok skal udføre, samt et særligt tillæg, når medlemmet laver mad ombord på skifteskibene, hvor der ofte er over 30 ombord.

Tilbagemeldingerne fra medlemmerne i rederiet har været overordentligt positive.

Overenskomsten kan ses på hjemmesiden.

J/

Esvagt – Metal Søfart

Trods advarsler om, at forbundet mener der er tale om overenskomstbrud, og trods efterfølgende løfter om at forhandle en løsning, har rederiet valgt at indføre individuelle vilkår for nyansatte på vore overenskomster.

J/ Rederiet har indført en ”kursusaftale”,



APMM - DSRF

Foreningen har konstateret fejl i en APM-afregning, hvor satserne for 2007 er anvendt. Vi opfordrer til at tjekke afregningerne og kontakte foreningen hvis der er tvivl.

APMM – DSRF

Et medlem kontaktede foreningen fra skibet. Vedkommende følte sig forfulgt af mester ombord, som både ved ukvemsord og fysisk fremtoning gjorde dagligdagen utryg.

Medlemmet havde allerede taget en snak med skibsføreren, der havde afvist at hjælpe medlemmet, da det var noget besætningen selv måtte ordne.

På vegne af medlemmet tog foreningen kontakt til rederiet, og bad dem indprente skibsføreren hans ansvar som leder.

Rederiet tog straks fat i problemet, og resten af turen forløb tåleligt for medlemmet.

som går ud på, at de kursusudgifter rederiet har i forbindelse med at man sender medarbejderne på skolebænken, nu afskrives over 2 år, således at de ansatte skal tilbagebetale hele eller dele af udgifterne, hvis de bliver afskediget eller selv siger op inden de 2 år.

Forbundet har straks vi fik informationer om, at man på trods af advarslerne har indført ordningen, protesteret overfor rederiet, og bedt dem ophøre straks, hvis de skal undgå et fællesmøde og en efterfølgende arbejdsretssag.

Jl

Esvagt – Metal Søfart

Faglig afdeling har i perioden bistået to medlemmer der stod til opsigelse i rederiet. Efter endt drøftelse med rederiet, har begge fortsat beskæftigelse.

Jl



DFDS – DSRF

Et medlem kontaktede foreningen, efter at have været til sygesamtale med rederiet. Rederiet havde bedt fællestalsmand Henrik Mikkelsen om at deltage, men af referatet fra samtalen fremstod ordlyden således, at det kunne læses som en skriftlig advarsel.

Foreningen protesterede på vegne af medlemmet og Henrik over ordlyden, samt tilføjede de dele af samtalen som var blevet fremført fra vores side af bordet.

Rederiet har oplyst os om, at der var tale om en misforståelse, og at referatet ikke

skulle opfattes som en advarsel.

Jl

DFDS – DSRF

Et ikke-medlem kontaktede foreningen. Vedkommende var blevet afskediget da rederiet ønskede at overflytte hende fra Barasso til hotellet. Hun havde truet med at sygemelde sig i protest, hvilket affødte en samtale med rederiet.

Da hun efterfølgende alligevel sygemeldte sig, valgte rederiet at afskedige hende.

Faglig afdeling oplyste hende om, at når man ikke er medlem, får man heller ikke hjælp i foreningen, men at der i denne sag ikke var noget at gøre, idet rederiet alene havde gjort brug af sin ledelsesret.

Det skal understreges, at man aldrig må true med at melde sig syg. Dette vil normalt altid være en misligholdelse af ansættelsesforholdet, og vil endvidere gøre en sag hvor man rent faktisk bliver syg, overordentligt svær at vinde juridisk.

Jl

DFDS – Metal Søfart

Rederiet har på et møde med foreningen oplyst, at man efter en gennemgang af samtlige skibe i flåden, har set sig nødsaget til at skære i antallet af overtallige skibsassistenter.

Vi ved først i slutningen af august hvor mange stillinger det rent faktisk kommer til at dreje sig om.

Der foregår en dialog med rederiets ledelse omkring opsigelserne og vilkårene,

men det må forventes at der vil ske reducere-
ring af menige medio september.

Reduceringerne begrundes i rationalise-
ring som følge af rederiets økonomi, hvor
man i alt skal spare ca. 100 millioner kro-
ner.

Jl



Scandlines – Metal Søfart

Sammen med tillidsrepræsentanterne
Erik Sørensen og Lars Lykkegaard del-
tog faglig afdeling i LSU-møde i Scandli-
nes 14. maj 2009.

Scandlines redegjorde for den økonomi-
ske situation, samt for de planlagte opsi-
gelses.

Det stod efter mødet klart, at ingen af vore
medlemmer ville blive berørt, selvom det
var usikkert, hvad der ville ske efter høj-
sæsonen.

Under hele forløbet har vi været åbne
og lyttende, og har meddelt at vi gerne
stiller op til samtaler med rederiet, men
at vi ikke vil forringe vores nuværende
overenskomst, med mindre vi fik noget
mindst lige så værdifuldt tilbage.

Rederiet havde i første omgang forstå-
et budskabet, men har siden skrevet til
Dansk Metal og bedt om møde, da Metal
Søfart åbenbart ikke "forstod" rederiets
problemer.

MEN JO - vi forstår dem ganske udmær-

ket, og ved også hvem der har skabt pro-
blemerne – vi skal bare ikke være med
til at betale for fadæsen, uden at vi får
noget igen – QUID PRO QOU (noget for
noget).

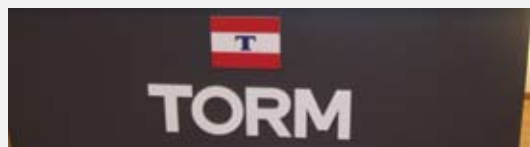
Jl

Scandlines – Metal Søfart

Rederiet havde valgt at afskedige et
medlem efter reglerne i sømandsloven
om uskikkethed på grund af lang tids
sygdom. Forbundet protesterede og ind-
kaldte til organisationsmøde, da syge-
meldingen alene drejede sig om 5 uger.

Der opnåedes efterfølgende enighed om,
at man ikke kunne afskedige efter § 16
i denne situation, men rederiet fastholdt
afskedigelsen, og sagens samlede forløb
gjorde, at faglig afdeling efter en juridisk
vurdering af procesrisikoen, valgte ikke
at føre sagen.

Jl



Torm – DSRF

I juni/juli blev først fire hovmestre og ef-
terfølgende to yderligere, opsagt med
begrundelser om indskrænkninger af
planlagt DIS-flåde. Foreningen udvirkede
at de pågældende medlemmer blev ube-
tinget fritstillet i opsigelsesperioden.

En af de opsagte hovmestre i Torm, havde
aftalt at påbegynde sin ansættelse medio
juni, mens hyren først skulle begynde at
dreje fra afrejsedagen til skibet.

Medlemmet påmønstrede først medio

juli, og uenigheden drejede sig derfor om hvornår ancienniteten startede i forhold til beregningen af opsigelsesvarslet. Konkret i forhold til opsigelsestidspunktet, betød det ret til enten 1 måned eller 3 måneders opsigelse.

Aftalen fremgik af den af rederiet udarbejdede ansættelseskontrakt.

Foreholdt den juridiske regel – koncipistreglen – som medfører at klarhed i aftaler fortolkes imod den der har lavet aftalen, valgte rederiet at give foreningen og medlemmet medhold i påstand om 3 måneders opsigelsesvarsel.

I et andet tilfælde havde rederiet ikke medregnet opsigelsesperioden i ancienniteten. Foreningen fik uden problemer medhold i at opsigelsesperioden talte med, og her betød det plus en måneds opsigelsesvarsel.

JI/OleS



Vattenfall – Metal Søfart

Efter overtagelse af skibene i den konkursramte Britannia Bulk, overgik medlemmerne til overenskomsten med Vattenfall.

Da opgaverne og arbejdsgangene i de to rederier er meget forskellige, har vi i forening med rederiet besluttet at gennemføre et projekt, hvor medlemmerne på disse skibe dagligt fører lister med arbejdstid og opgaver.

Formålet er at få overblik over, om de forudsætninger som ligger til grund for be-

regningen i overenskomsten også holder stik. Resultatet skulle således gerne give parterne et fælles udgangspunkt for de kommende overenskomstforhandlinger.

JI

Mols-Linien

Mols-Linien – Metal Søfart

Der blev i slutningen af juni afholdt organisationsmøde mellem CO-Søfart, Mols-Linien og Bilfærgernes Rederiforening. Vi havde indkaldt til møde, fordi Mols-Linien vagtplanlægger reparatører til arbejde på søgnehellidgange. Ifølge overenskomsten må dette kun forekomme, når det er nødvendigt for rederiets drift og sikkerhed.

Dette mener vi ikke har været tilfældet i f.eks. påsken i indeværende år. Herudover har vi protesteret imod at rederiet, når de så har vagtplanlagt folk til arbejde på de pågældende dage, ikke honorerer dette med overtidsbetaling. På organisationsmødet nåede parterne ikke til enighed. Vi har derfor sendt sagen videre til Dansk Metal med henblik på afholdelse af faglig voldgift.

CP

Get2Sea

Get2Sea – Metal Søfart

CO-Søfart har på vegne af flere medlemmer indledt sager mod rederiet Get2Sea. I en sag har vi indgivet stævning mod rederiet, da en skipper, som er medlem af Metal Søfart, efter endt udmønstring ikke har fået sin tilgodehavende hyre. Sagen

har været længe undervejs, da rederiet er meget sløve til at svare på vores henvendelser, og i perioder har vi slet ikke kunnet komme i kontakt med rederiet. Derfor har vi nu som sidste udvej indgået stævning og må se hvad det ender med.

En anden sag drejer sig ligeledes om et medlem, der ikke har fået tilgodehavende hyre efter en udmønstring, som blev forlænget i flere omgange, ligesom rederiet tøvede med at sørge for hjemrejse. Vi har skrevet til rederiet og protesteret, og afventer nu svar. Denne sag er så lidt ekstra spidsfindig, da det pågældende skib i mellemtiden er solgt videre til et andet rederi. Herudover har vi et par andre mindre sager med Get2Sea, som altså må siges at volde os en del problemer for tiden.

CP



SamsøTrafikken - DSRF

Igennem de seneste par måneder er der poppet uforholdsmæssigt mange personalesager op i SamsøTrafikken, med opsigelser og bortvisninger. Flere end vi kender til gennem års samarbejde med BHT og SamsøLinien tilsammen.

Nordic Ferry Service, eller reelt BornholmsTrafikken, har haft en dramatisk vanskelig opstartsperiode på Samsø, og øboerne har nu i månedsvis været

i ikke mindre end oprørsstemning hvis man skal tro lokalposten (SamsøPosten), som vi næsten dagligt har kunne referere i vores nyhedssektion på hjemmesiden. "Kanhav" blev forsinket fra græsk værft i 8 måneder, bemandingsfastsættelse, indøvning af nye sejlsystemer i den absolutte ø-højsæson osv osv.

Det kan ikke have været lettere for personalet, end det har været for rederiet eller de rasende øboere.

Vi har nu tre aktuelle personalesager med opsigelse/bortvisning og har haft en fjerde for nylig, som blev løst ved forlig gennem vanligt ukompliceret samarbejde med ledelsen i BHT. De tre uløste sager er ansvarsmæssigt placeret i en ny afdeling i Rønne, med det moderigtige navn HR-afdelingen (Human Resources). Ikke bare HR-afdelingen er ny, men også den lokale personaleledelse på Samsø er hentet udefra.

Gennem en årrække har foreningen haft stor respekt for personaletraditioner og stil i BHT, og efter NFS/BHT vandt Samsø-licitationen, har vi i samtaler med samsing-medlemmer rost rederiet. Der er heller ikke grund til at tro at intentionerne er ringere for SamsøTrafikken end de er og var for BHT. Men meget tyder på at en række uheldige omstændigheder i udviklingen, har udløst en ond spiral for BHT på Samsø specielt.

Vi har nu aftalt at holde et møde med involverede nye personaleansvarlige for SamsøTrafikken (21/8), hvor vi konkret vil drøfte de tre sager vi har liggende, og hvor vi ud fra medlemmernes forklaringer har protesteret mod opsigelserne.

OleS



Arbejdsløshedskassen

STA

A-kasse - DSRF

Rådighedsbekendtgørelsen er dagpengelovens værste makværk. Det inderlige formål er at stresse de dagpengemodtagende, og selvfølgelig sideordnet at spare på statens udgifter, hånd i hånd med en række andre dagpengebegrænsende regler som de er fyldt på loven fra slut-70'erne og opfeffer. Det værste ved netop denne bekendtgørelse er, at den er smækfuld af subjektiviteter.

Det fik vores nu forhenværende Beskæftigelsesminister til i begyndelsen af 2008 at opfinde en regel om, at alle arbejdsledige skulle kunne dokumentere mindst 4 jobsøgninger om ugen. Reglen havde ingen lovbasis, den var udelukkende tænkt ud af ministerens ivrige fortolkning af bekendtgørelsen. Det gik nemlig helt åbenbart ministeren på, at han havde hørt om arbejdsledige som brugte ledigheden til at dyrke stokroser.

Uagtet reglen aldrig blev lovliggjort, forfulgte Arbejdsdirektoratet glædeligt ministerens tanke. Direktoratet konstaterede at man i den aktuelle verdenssituation måtte fortolke bekendtgørelsen på den måde, at f.eks. 4 ugentlige jobsøgninger opfyldte lovens krav om at være aktivt arbejdssøgende.

Og det havde a-kasserne at rette ind efter i deres samliv med de ledige.

Den rigoristiske regel blev vedvarende latterliggjort og stillet til skue som ynkeligt misbrug af både den lediges og virksomhedernes real-tid. Den ulmede længe,

men primo 2009 var modtrækket parat. Ændringer til bekendtgørelsen blev annonceret som et opgør med 4-jobs-reglen og udråbt som en sejr for 4-jobs-modstanderne, og alle a-kasser erklærede de var lykkelige. Ministeren havde erkendt sit nederlag. Men havde han nu også lidt nederlag?

I en revideret vejledning hedder det nu:
"Der kan ikke stilles krav om, at medlemmet søger et bestemt antal stillinger. Hvis der er tvivl om medlemmets rådighed, skal a-kassen se på, hvor mange job, der har været udbudt, evt. ved henvendelse til jobcenteret."

Og herefter vil a-kassen nu kunne stille krav om at **alle** mulige opslåede stillinger søges inden for aftalte jobområder!

Konkret har foreningen nu haft en sag i STA, hvor a-kassen meddeler at dagpengeudbetalingen standses indtil en række yderligere oplysninger er modtaget. Brevet er kulminationen på en længere periode hvor medlemmet både søger job sideløbende med deltidsjob, og i en kortere tid som fuldt ledig. I hele forløbet søges der på kryds og tværs, og tilsyneladende dokumenteres helt i overensstemmelse med den skriftlige vejledning. Men pludselig skulle der med lang tilbagevirkende kraft oplyses: "Hvor har du søgt, hvem har du talt med, hvordan har du spurgt, og hvilke svar har du fået?"

Foreningen kontaktede a-kassen og diskuterede kritisk forløbet, og til STA's ros blev den pågældende afgørelse samme dag omgjort. Medlemmet blev telefonisk kontaktet, og fik at vide hun skulle se bort fra det tidligere fremsendte, og at der nu var sat en strek i sandet.

OleS

JOBCENTRE SØFORMIDLINGEN

Fra 1. august i år trådte en større reform vedrørende jobcentrene i kraft. Fra at have været en fælles opgave mellem staten og kommunerne, er systemet nu blevet såkaldt en-strengt, og jobcentrene alene en opgave for kommunerne, mod behørig refusionssystemer fra staten.

I praksis betyder det f.eks. at arbejdsmarkedspolitikken i relation til de ledige, nu kan blive oplevet som 90 forskellige politikker, afhængigt af den enkelte kommunes behov og vilkår. Værre er det at der nu er al mulig grund til at frygte, at arbejdsledige bliver sendt i håbløse aktiveringskaruseller alene for at sikre kommunal refusion fra staten.

Og helt tosset er det at den kommunale indsats nu vil få tilbøjelighed til at lukkes om egne kommune-grænser. Det kan få stor betydning for lønmodtagere og erhverv hvor bopælskriterie principielt er af mindre eller ingen betydning.

Søfartsområdet er et godt eksempel på et erhverv med en lønmodtagergruppe, som i vid udstrækning ikke er lokalt forankret. Igennem tiderne er der derfor udviklet særlige søformidlinger i Ålborg, Århus og København, som på tværs af kommune- og regionsgrænser har formidlet ledige søfarende til rederierne.

Den 4. maj 2009 skrev Dansk Arbejdsgiverforening til beskæftigelsesministeren, og understregede de uheldige konsekvenser for søerhvervet: *"Det er efter DA's opfattelse væsentligt, at ministeren tager initiativ til at sikre, at den særlige service til virksomhederne, som bl.a. den landsdækkende søformidling er udtryk for, videreføres...."*

De danske rederiforeninger skrev til borgmesteren i Aalborg Kommune den 9. juni og bemærkede, at de landsdækkende søformidlinger besidder en afgørende ekspertise som det er essentielt for erhvervet at bevare.

Ministeren viste ikke lydhørhed over henvendelsen fra DA, mens Aalborg Kommune konstaterede at der mangler et finansielt grundlag for søformidlingens overlevelse, men kommunen, som er sig bevist at den har en meget kompetent søformidler, indtil videre vil fortsætte med at tilbyde service på det nuværende niveau.

Søformidling Aalborg

Formidlingen her er den eneste egentlige landsdækkende søformidling vi har i Danmark, og den er højt respekteret i hele erhvervet. Martin Steffensen som er ansvarlig for situationen, er imidlertid omkring 60 år, og efter en henvendelse til ledelsen i jobcentret, kan vi konstatere, at så længe Martin Steffensen fortsætter, fortsætter søformidlingen, - og så er det slut.

Det er slet ikke godt nok!

Søformidling Århus

Denne formidling er i højere grad knyttet til særlige færgerederier med regional tilknytning. Jobcenterchef Christian Schacht Magnussen udtaler, at søformidlingen fortsætter som nu, men Århus ønsker ikke at fortsætte når og hvis det bliver eneste søformidling i Danmark.

Søformidling København

Lever et stille liv og eksisterer vist mest på papiret.

OleS

Fotoarkivet rummer pt 1.322 billeder i høj opløsning, som frit kan downloades. Billedet herunder er f.eks. downloaded 16 gange.



Hjemmesiden fornyes og opdateres til stadighed.

Nyt er f.eks.:

- * Henrik Mikkelsens kalender (se DSRF/organisation/tillidsrepræsentanter).
- * ITF-sektion med link fra forsiden.
- * Link til Søværnets Konstabelforening fra forsiden.
- * CO-Søfart/diverse hvor særlige dokumenter udlægges (senest uddrag fra DAGEN om pirateri - 148 sider).

Sider som løbende/period. opdateres:

- * Love og regler (og arbejdsrettsdomme)
- * Nyhedsbreve fra Arbejdsdirektoratet.

SOM MEDLEM AF CO-SØFART

HAR DU ADGANG TIL BILLIGE, FORDELAGTIGE FORSIKRINGER I

	<p>Tjenestemændenes Forsikring Ramsingsvej 28a 2500 Valby Tlf.: 70 33 28 28 www.tjm-forsikring.dk</p>	
--	--	---

Du skal ikke være tjenestemand for at tegne forsikring, men være medlem af en af de tilknyttede organisationer. Eller barn af et sådant.

Selvstændig enhed af Tryg-Vesta

Oprettet 1936 af jernbanefolk.

De ansatte er selv medlemmer af en medlemsorganisation.

Fejl og Uheldsforsikring

Er en ny tillægsdækning til Familieforsikringen.

Den giver 5 års dækning på elektriske apparater både hjemme og i fritidshuset.

For medlemmer under 59 år er prisen 340 kr/året, og for medlemmer på 59+ er prisen 250 kr. årligt.



DSRF's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkken- grej. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign.

Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

Priser højsæson (incl. el):

31/5-30/8 = uge 23-35

Erhvervsaktive: 2.850 kr./uge

Dagpenge/efterløn: 1.750 kr./uge

Pensionister: 1.550 kr./uge

Priser lavsæson (incl. el):

Alle øvrige uger

Erhvervsaktive: 1.850 kr./uge

Dagpenge/efterløn: 1.350 kr./uge

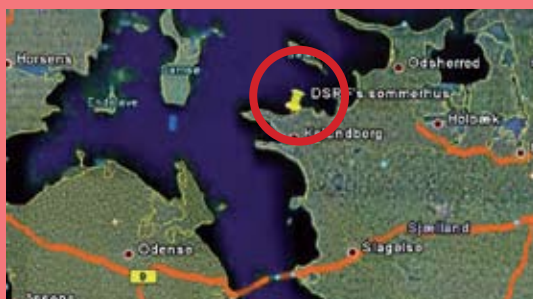
Pensionister: 1.150 kr./uge

Der hører en jolle til huset og der er 300 meter til stranden. Gode fiskemuligheder.

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlemsorganisationer kan leje sommerhuset.

Se:

www.co-sea.dk



For en klog mand er intet lettere end at finde argumenter, der kan overbevise ham selv om, at han gør ret i at gøre det, han har lyst til at gøre.

Aldous Huxley i Djævlene fra Loudon

**TEGNING AF
ALBERT ENGSTRÖM**

**I TRYKTE
UDGAVE**

Restaurationen på "Tycho Brahe" som er dømt lukket fra nytårsskiftet.



Kontor-ferier/kurser og lukkedage:

Ole Strandberg	17/08 - 20/08
Corlis Hansen	21/08 - 24/08
Christian Petersen	11/09 - 24/09
Barno Jensen	14/10 - 16/10

Kurser m.v.

Søren V. Nielsen	11/08 - 12/08
"	01/09 - 02/09
"	15/10 - 16/10

