

Fagbladet CO-Søfart



DMMA Skovtur:
På dybt vand...
> 19

Støt Fair Transport Europe
> 10 - 11

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15
Tlf. tid: Mandag-torsdag 9-15
Fredag 10-15

CO-Søfart

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

tlf. 36 36 55 85
mail: cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør

Ole Philipsen, formand CO-Søfart
mail: op@co-sea.dk

Redaktion

John Ibsen, sekretariatschef
Ole Strandberg, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 6. november eller efter aftale.

Materiale til Fagbladet CO-Søfart sendes til Hanne Hansen, hh@co-sea.dk

Næste nummer

udkommer 4. december
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Fra DMMA's Skovtur 2015.
Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.350

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

Indhold

Faglige sager og noter 4-7

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 8

Navigatorørtalsmand i Fjord Line:
-Vi må forholde os til det faktuelle 9

Fair Transport Europe 10-11



Færgeoverfart:
Originalen 'Ida' 12-14

Arbejdsskadesager:
Sagsbehandling og baggrund 15-17

DMMA Skovtur 2015 19

Opskrift: Stegt fjæsing 20-21

Storm på Museet for Søfart 22

Nyt om navne 23

Sæt ikke alt på ét bræt 24

Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

Kontoret holder lukket fra 22. december kl. 12.00 til og med 3. januar 2015

Jens Fage-Pedersen 9/11 - 20/11

Leder

Tvivlsom lykke at være sin egen lykkes smed

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Tidens trend er, at man helst vil gøre noget godt for sig selv, og så kan det jo være ligegyldigt med alle andre eller almindelig moral og etik.

En stadig stigende tendens er også, at folk bliver ansat på individuelle aftaler – noget som støttes i ovennævnte citat, og at selv store områder ikke bliver dækket af en kollektiv overenskomst.

Fra mange sider har der været talt og skrevet meget om lyksalighederne ved ikke at være omfattet af en overenskomst, og den store frihed man derfor som lønmodtager og samfundsborger opnår herved.

Nedenfor gennemgås punkt for punkt de forhold og rettigheder som tidligere var reguleret af overenskomsten, men som af det fleste opfattes som selvskrevne også på individuel kontrakt.

Hyre og pension

Hyrereguleringen, der er aftalt kollektivt, kommer af sig selv, og alle blev dermed reguleret det samme.

Den individuelt ansatte skal mande sig op, og selv bede om en lønstigning.

Mange rederier, der anvender individuelle aftaler, har været klar over, at forskelle i hyren, ville kunne give uro, hvorfor de har valgt at regulere over en kam – men det er helt op til rederiet selv, og nogle rederier har valgt helt at undlade at regulere.

Erfaringen viser, at arbejdsgiveren har budgetteret med en given stigning i lønudgifter, og får én mere, så er der mindre i posen til resten.

I overenskomster og særoverenskomster er der også aftalt anciennitetsstigning og tillæg.

Den individuelle aftale kan inde-

holde oplysninger om pension, men den individuelt ansatte skal holde godt øje med forsikringsdækningen, hvis man tidligere har været tilknyttet en fælles ordning.

Tørn og frihed

Når der ikke er en decideret aftale om udmønstringsperiode, kan rederiet helt selv bestemme, og der er derfor konsekvensmæssigt heller ikke erstatning for forlænget udmønstring eller forkortet hjemmeperiode.

I mange individuelle aftaler – og enkelte overenskomster, er der blot angivet ”den normale udmønstringsperiode”, men teksten betyder noget forskelligt, da man med overenskomsten kan støtte ret på, at en blivende forlænget tørn så vil være unormal, og dermed et brud på overenskomsten.

Optjeningen af frihed er også normalt defineret i overenskomsten, og da feriefridage er overenskomstbestemt og ikke et retskrav, vil en individuel aftale (med mindre det altså står der) som udgangspunkt ikke have ret til 1:1, da man ikke længere skal tilskrives 36 feriedage/feriefridage.

Rejsedage er som udgangspunkt for egen regning, da arbejdsgiveren jo ikke kan gøre for, hvor du bor i landet.

Opsigelsesvarsler

Da overenskomsten er bortfaldet, vil den enkelte som udgangspunkt alene være omfattet af bestemmelserne fra Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold - for en officer vil det maksimalt betyde 3 måneders opsigelse.

Dette er naturligvis en voldsom forringelse i forhold til dem, som med



Det personale, der er hos Ryanair, har jo selv sagt ja til at arbejde til den løn. Hvad kommer det så os andre ved? Jeg synes, det er underligt, at man blander sig i andre menneskers løn- og arbejdsforhold

Joachim B. Olsen, MF, Liberal Alliance
Liberal Alliance

overenskomsten i hånden normalt er omfattet af et varsel på 6 måneder.

Der er ligeledes ingenting, med mindre det er aftalt, der forhindrer brug af ferie og frihed i opsigelsesperioden, hvorfor man risikerer selv at betale en del af sin opsigelsesperiode.

Sygdom og graviditet

Uden anden aftale, kan man som menig i forbindelse med langtidssygdom blive spist af med 16 ugers sygehyre, eller så længe man er syg, da langtidssygdom anses som bortvisningsgrund, dog vil officeren kunne få sit aftalte opsigelsesvarsel, men så ”opædes” sygehyren i varslat.

Man har heller ikke automatisk ret til frihed ved barnets indlæggelse.

Den gravide søfarende vil ikke, som resten af det danske arbejdsmarked, få indbetalt på sin pension under sin barsel.

Konklusion

Alt det ovenstående kan naturligvis opnås af den enkelte søfarende selv ved individuel kontrakt med rederiet og aftale med pensionsselskabet, og er man nu uundværlig i rederiet, skal man sikkert også nok opnå det.

MEN da de fleste af os, trods alt ikke er uundværlige, vil vi næppe i forhandling med et modvilligt rederi, kunne opnå de goder, som de søfarende igennem flere generationer, har kunnet tiltvinge sig ved en fælles overenskomst med tilhørende fælles kampskridt.

Så er vi nu også vores egen lykkes smed, eller, skrevet med en anden slidt floskel ”gør sammenhold stærk”?



Foto: Fjord Line

Flere sager fra Fjord Line

Opsagte cateringofficerer

Vi er efter sommerpausen nået til enighed med rederiet om fratrædelsesvilkårene for de opsagte cateringofficerer. Efter opsigelserne var der en del uenighed om rederiets mulighed for at afvikle de opsagtes ferie og fridøgn i opsigelsesperioden, hvor de i starten skulle stå til rådighed og først senere blev fritstillet. Som nævnt i sidste nummer, nåede vi ikke til enighed med rederiet om de forskellige spørgsmål på mødet inden sommerferien.

Efter ferien mødtes parterne igen og det hjalp tilsyneladende med en lille pause, for det lykkedes til sidst at finde en løsning på de udestående emner. Alt efter længden af opsigelsesvarslerne fratræder medlemmer i løbet af efteråret, og vi har gennemgået lønsedler for de fleste, da der har været en hel del reguleringer og ændringer i løbet af perioden. Men det ser ud til, at der nu er styr på det fra rederiets side og folk har fået det, de i henhold til aftalerne, har krav på.

cp

Betaling af arbejdstøj

I forbindelse med de afholdte møder med rederiet nåede vi også frem til en aftale vedrørende uenigheden om betaling af fodtøj til arbejdsmæssig brug for rederiassistenter (ikke sikkerhedsfodtøj). Det er således aftalt,

at der fra september 2015 udbetales kr. 25 pr. rederiassistent pr. måned og at rederiet herefter kan stille krav til rederiassistenternes fodbeklædning.

cp

Ny opsigelse på 'Oslofjord'

Uafhængigt af den nævnte nedskæringsrunde for cateringofficerer i rederiet, har man også opsagt en butikschef på 'Oslofjord' med begrundelsen: manglende tillid blandt medarbejdere og ledelse. I lighed med en tidligere omtalt sag fra 'Oslofjord', hvor et andet medlem, ansat i shoppen, blev opsagt, var der heller ikke her givet advarsler eller gennemført medarbejdersamtaler eller andet forud for opsigelsen.

Forskelle i udsagn

I forhold til begrundelsen om manglende tillid blandt medarbejderne har afdelingen været ramt af flere opsigelser fra medarbejdere end normalt. Flere af disse har ifølge rederiet sagt op som en direkte følge af butikschefens ledelsesstil. Omvendt har DMMA modtaget tilkendegivelser fra andre medarbejdere, som ikke havde noget problem med chefen. Herudover har han været tilknyttet rederiet i flere år som butikschef, og så virker det usagligt, at han pludselig skulle være blevet en dårlig leder.

I denne sag var der som det ofte er tilfældet tale om to sider, som hver argumenterede godt for deres sag, men ingen af dem havde det endegyldige bevis. Rederiet accepterede til sidst - i erkendelse af at de ikke har gennemført opsigelsen efter bogen - at medlemmet fik en godtgørelse svarende til to måneders løn.

cp

Overenskomst på plads med NCC

Overenskomstparterne mødtes efter en sommerferiepause i Avedøre den 9. september. Forhandlingerne har trukket længe ud, idet vi denne gang ønskede at afvente navigatørernes afsluttende forhandlinger med rederiet for som minimum at opnå et tilsvarende forlig. Efter forhandlingerne den 9. september lykkedes det endelig at blive færdig med

overenskomsten. Overenskomsten er indgået for en 3-årig periode med en samlet lønstigning på ca. 5,26 pct. i perioden. Der er kommet ret til frihed i forbindelse med barns (under 14 år) indlæggelse på hospital, udvidet dækningsområde for svendebrevstil-læg samt en regulering af tillæggets størrelse. Endvidere betaler rederiet

gebyret ved udstedelse/fornyelse af sønæringsbeviser jf. STCW konventionen. Bonusordningen er også ændret. Det samlede resultat kan ses ved, at du som medlem logger ind på foreningens hjemmesiden under "Medlemssiden". Efterregulering forventes at finde sted med lønudbetalingen ultimo oktober 2015.

køj

Overenskomst viser sit værd ved nedlukning efter salg af skib

Flere medlemmer er nu så småt ved at fratræde deres stillinger i Bugser og Bjergning Danmark A/S, efter at rederiet har solgt sit sidste skib i DIS. Dette giver naturligvis en del henvendelser om, hvordan reglerne nu er i forbindelse med fratrædelsen. Spørgsmålene omhandler alt fra efteruddannelse til afvikling af tilgodehavender og søgning af nyt job i fritstillingsperioden.

Vi er i god dialog med rederiet og spørgsmålene løser sig stille og rolig ved dialog mellem rederiet og foreningen. Det er første gang i denne 4-årige overenskomstperiode, at vi har oplevet en lukning i overenskomstmæssig forstand og derfor første gang, vi har set de nu rigtig gode betingelser i overenskomsten komme i spil. Bla. har vores medlemmer nu ret til selvvalgt efteruddannelse finansieret ved op til flere månedslønninger, som rederiet har hensat. Der er også ret til fratrædelsesgodtgørelse jf. nærmere bestemmelse. Dette har for menige medlemmer betydet, at de nu er bedre stillet end f.eks. en officer med lige så lang anciennitet. køj

DMMA's UDDANNELSESFOND



officielt navn: **Uddannelsesfonden for Søfarende**
oprindeligt oprettet af DSRF

**Skal du selv betale
gebyret på 500 kr.
for dit sønæringsbevis?**

**Søg
DMMA's Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMA's Uddannelsesfond om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til DMMA med op-

lysning om navn og fødselsdato samt kopi af kvitteringen for gebyret.

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

**FOR
MEDLEMMER
AF DMMA**

**Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis**

Nye tillidsfolk

I Fjord Line er der sket en del udskiftninger på tillidsposterne. På både 'Bergensfjord' og 'Stavangerfjord' har der været afholdt valg til både posten som tillidsrepræsentant (TR) og suppleant. På 'Bergensfjord' fortsætter kok Stefan Wiinrank som TR, mens messemor Bianca Winther Pedersen er valgt til suppleant. På 'Stavangerfjord' er baker Erling Buus genvalgt som TR, mens Rona Iskov Sørensen fra shoppen er valgt som suppleant. På 'Oslofjord' har der været valg til suppleant-posten og her er Michaela Morin valgt. I skrivende stund er DMMA blevet informeret om, at TR på 'Oslofjord' Leif Jensen efter eget ønske har skiftet skib. Derfor vil vi snarest gennemføre et valg til ny TR på 'Oslofjord'. Vi takker de afgående Latifa Guerdali, Annitta Søndermand, Lena Roolf og Leif Jensen for deres indsats som tillidsfolk for DMMA. Beklageligvis glemte vi i sidste nummer at fortælle, at Reimer Appel fra Sodexo er valgt til tillidsrepræsentant på riggen 'Noble Sam Turner'. Vi byder de nye tillidsfolk velkommen og ser frem til et godt samarbejde. cp



Rederiet Rohde Nielsen har efter et længere værftsoophold for uddybningsfartøjet 'Viking R' opsagt stort set hele besætningen. Foto: Rohde Nielsen

Opsagt efter 26 år i Rohde Nielsen

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Rederiet Rohde Nielsen har efter et længerevarende og problematisk værftsoophold valgt at opsige stort set hele besætningen på 'Viking R' (omkring 11 mand fordelt på to hold). Heriblandt et af vores medlemmer, som er maskinist, men ansat som 1. mester, og med hele 26 års anciennitet i rederiet. Rederiets begrundelse for opsigelsen af så mange medarbejdere var, at besætningens indsats i forbindelse med og efter værftsoopholdet ikke var tilfredsstillende.

Ingen advarsel før opsigelsen

I forhold til vort medlem var der ikke forud for opsigelsen blevet afholdt medarbejdersamtale, der var ikke givet

advarsel eller andet, der kunne indikere, at hans mangeårige ansættelse i rederiet på nogen måde var i fare. I stedet modtog han uden videre sammen med sine kolleger en opsigelse med samme begrundelse for alle.

På den baggrund har DMMA krævet godtgørelse for uberettiget opsigelse i henhold til Sømandslovens § 43, ligesom vi har krævet udbetaling af fratrædelsesgodtgørelse i henhold til Sømandslovens § 42 på baggrund af den lange anciennitet. Der er indledt en dialog med rederiet, og vi afventer pt. deres svar.

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

at støtte ældre, syge og fattige af søens folk ved legater. Derudover kan fonden støtte i tilfælde, hvor det sociale aspekt spiller en stor rolle.

Det er absolut en betingelse

for at komme i betragtning, at man er - eller gennem mange år har været - søfarende i handelsflåden.

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, er medbestyrer af "With-Fonden".

**Ansøgningsfrist
medio november**

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til:
CO-Søfart, Mose Alle 13
2610 Rødovre
Tlf. 36365585

Faglige sager

& noter

Tjenestetiden blev efter forhandling kun reduceret med 10. min. pr. vagt på AlsFærgen og ikke 20 min., som rederiet oprindeligt meddelte.
Foto: Peter Therkildsen

Reduktion af tjenestetid

Rederiet Færgen havde meddelt, at man pr. 1. august ville reducere tjenestetiden med 20 min. pr. vagt, da visse opgaver var bortfaldet for dæksbesætningen i forbindelse med indsættelse af en ny færge på ruten. Efter forhandlinger med



rederiet er vi nået til enighed om, at tjenestetiden nedsættes med 10 min. pr. vagt, idet ikke alle de af rederiet nævnte arbejdsopgaver er bortfaldet. Aftalen har virkning fra den 1. september 2015.

køj

Konference glimrende sted at netværke

Undertegnede deltog igen i år i konferencen Maritim Sikkerhed, Sundhed og Miljø (MSSM) som fandt sted over to dage i august i Nyborg. Temaet for årets konference var "Fra teori til Praksis". Som sædvanligt kunne deltagerne vælge mellem forskellige oplæg – såkaldte "sessions" - med forskellige foredragsholdere, men fælles for alle "sessions" er, at de handler om enten sikkerhed, sundhed eller miljø hos de søfarende og i rederierne.

Selv valgte jeg bla. at følge en "session", der omhandlede tabuer til søs blandt søfarende, og det var vældig interessant at høre, hvad det er for problemstillinger, søfarende har at tumle med til søs. Også en "session" omkring søvnkvalitet var rigtig interessant. Konferencen er endvidere et glimrende sted at netværke, idet der er deltagere fra rigtig mange rederier men også fra søfartsbranchen generelt. I år var ikke mindre end 245 tilmeldte.

køj

Danbor betaler godtgørelse

Et medlem, der var ansat som kok/Camp Boss i Danbor, er opsagt med den begrundelse, at hans job af helbredsmaessige årsager ikke længere kan varetages tilfredsstillende. Danbor nævner, at det er blevet dem oplyst, at medlemmet ikke længere er i stand til at håndtere proviant og slopvarer, samt at han ikke længere kan indgå i beredskabet om bord på riggen. Medlemmet medgiver at han har haft noget sygefravær, men benægter at han ikke kan håndtere proviant mv., ligesom han fastholder, at han er fuldt i stand til at indgå i beredskabet på riggen.

Helbredsundersøgelse

I forbindelse med en sygemelding tidligere på året forlangte Danbor, at medlemmet skulle gennemgå en helbredsundersøgelse med henblik på at fastslå, om han var i stand til at varetage et arbejde offshore. Lægen fastslog, at dette ikke var noget problem. Derfor valgte Danbor ikke at opsig ham på daværende tidspunkt. Efter yderligere en sygemelding samt tilbagemeldinger fra ledelsen på riggen, har Danbor så valgt at gøre det nu.

Da der i undertegnendes optik ikke er ændret på helbredstilstanden siden helbredsundersøgelsen, og virksomheden ikke har kunnet dokumentere, at medlemmet rent faktisk ikke er i stand til at indgå i beredskabet, krævede vi godtgørelse for uberettiget opsigelse. Efter forhandling gik Danbor med til at udbetale en godtgørelse svarende til en måneds løn, hvilket medlemmet har stillet sig tilfreds med.

cp

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldelsespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt at finde vej i alle felterne på hjemmesiden, så få hjælp til indmeldelsen. Vi er klar til at hjælpe dig.

- scan koden
 - udfyld formularen
 - klik send
- og vi kontakter dig hurtigst muligt



eller ring på tlf. 36 36 55 85

Siden sidst:

Aktiviteter i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Mens en del af medlemmerne har været på, hvad der ser ud som en herlig skovtur (på vandet?), har der været travlt i afdelingen.

Overenskomstforhandlinger og grænsestridighed

Som beskrevet under faglige noter, har vi endeligt fået lukket overenskomsten med NCC. Det har ikke skortet på tid eller vilje fra hverken vores eller rederiets side, men vi har denne gang måttet afvente andre faggrupper.

Bilfærgernes Rederiforening har også henvendt sig, da de ikke kunne nå en forhandlingsløsning med 3F Privat Service Hotel & Restauration vedrørende det nye rederi HH-Lines, og rederiet var samtidig klemmt af en genforhandling af kontrakt om yderligere udlån af personale fra Scandlines Catering ApS.

Rederiet, som er ejet af en australsk kapitalfond som bestyrer pensionsmidler, købte i starten af året færgerne på ruten mellem Helsingør og Helsingborg af rederiet Scandlines A/S.

Vi skulle naturligvis have søfartsområdet overenskomstdækket, så rederiet ikke skulle ansætte personalet på individuelle kontrakter, og det var oplagt, at rederiet stod i en dårlig stilling i forhold til forhandlinger med Scandlines Catering ApS, som jo havde frie hænder til at "presse citronen".

Derfor valgte vi at indgå en overenskomst på samme vilkår (med enkelte forbedringer), som dem 3F havde aftalt for det personale, Scandlines Catering ApS udlåner til Scandlines.

På trods af, at Scandlines Catering ApS er et selskab med branchekode "Købmænd og Døgnkiosker" - det er

dem, der driver blandt andet Border-shops - så har 3F Privat Service Hotel & Restauration indkaldt os til møde vedrørende grænsestridighed. Det deltager vi selvfølgelig gerne i, så vi kan høre, hvori de ser problemet.

Nye offshore-spillere

Også på offshore rykker der nye spillere ind på dansk sektor, og DMMA har således forhandlet overenskomst med Swire samt OMS, og har nu rettet krav til det norske COSL Drilling, så vi bevarer ens vilkår på området.

Formanden og undertegnede har også haft et lynvisit i Manilla, hvor vi sammen med den filippinske organisation AMOSUP har drøftet fornyelsen af deres aftale med Danmarks Rederiforening.

Samarbejde med de andre organisationer

Sammen med MMF og SØLE har vi nu fremsendt teksten til en fællesoverenskomst med Terntank Rederi og Sirius Shipping.

Vi ved naturligvis ikke, om ændringerne i den svenske tonnagebeskatning, vil få rederierne til at søge tilbage til Sverige, men for god ordens skyld, er vi i organisationerne enige om, at det vil være bedst, at der ligger en dansk overenskomst indtil da.

EU borgerkomité

Som også beskrevet på side 10 og 11 her i bladet, har vi valgt at deltage aktivt

i ETF's forsøg på at få oprettet en EU borgerkomité. I samarbejde med de andre danske organisationer, skal vi forsøge at indsamle/registrere nok underskrifter i Danmark og EU, til at kommissionen fremover må acceptere, at komiteen fremsætter forslag/modforslag som skal forhindre, at de nationalt aftalte lønninger og vilkår forringes ved konkurrence over grænserne i EU.

Senere i denne måned drager en håndfuld fra bestyrelsen i DMMA, sammen med ditto fra 3F Sømændene og repræsentanter fra SØLE til Bruxelles, hvor ETF har sørget for en mulighed for, at vi kan komme til at snakke direkte med EU-politikerne om fremtiden for de europæiske søfarende.

Konstituering, bestyrelsesmøder og receptioner

Som beskrevet i sidste nummer, har vi haft bestyrelsesvalg i DMMA, og i perioden siden da, har den nye bestyrelse konstitueret sig selv og afholdt første bestyrelsesmøde.

Også i CO-Søfart har der været afholdt bestyrelsesmøde, hvor den politiske og lovgivningsmæssige udvikling indenfor erhvervet blev grundigt debatteret.

I forbindelse med, at formanden for Bilfærgernes Rederiforening, John Steen-Mikkelsen, fyldte 60 år, deltog vi i receptionen, som blev afholdt i rederiforeningens nyindrettede lokaler.

Navigatørtalsmand i Fjord Line: - Vi må forholde os til det faktuelle

DMMA og Fjord Line har indgået kollektiv overenskomst for navigatørerne i rederiet. Navigatørernes talsmand, Sofia Buono Stamer, fortæller her om forløbet.

Talsmand for navigatørerne i Fjord Line, Sofia Buono Stamer, valgte i foråret at tage kontakt til DMMA, da hun fra rederiet fik oplyst, at en overenskomst for navigatørerne var på vej mellem rederiet og Dansk Metals Maritime Afdeling.

-Det er ingen hemmelighed, at der fra navigatørerne her i rederiet er givet meget kraftigt udtryk for, at man ikke ønskede en overenskomst indgået af CO-Søfart/DMMA, slår hun fast.

-Da vi så fra rederiet fik klar besked

på, at det var sådan det blev, jamen så kunne vi jo ligeså godt forsøge at få det bedst mulige ud af det og gå ind i forhandlingerne. Vi ville jo intet opnå ved at stille os op i et hjørne og surmule, fortæller hun om sine overvejelser.

Balancegang

Det har siden den første kontakt mellem DMMA og Sofia Buono Stamer i foråret været en løbende balancegang for hende at være talsmand.

At være loyalt medlem af både Søfartens Ledere og DMMA er hele tiden en afvejning.

-For at kunne være talsmand i DMMA-regi, måtte jeg jo melde mig ind i organisationen. Det er reelt nok og sådan er spillereglerne, konstaterer hun.

-Og jeg bestræber mig på at være faktuel i den information, jeg sender rundt til alle mine kolleger i Fjord Line. Alle navigatører blev også informeret, da jeg tog kontakt til DMMA, refererer hun.

Det er hendes klare opfattelse, at der i DMMA blev lyttet til de ønsker, som navigatørerne havde til en ny overenskomst.

-Jo, der blev lyttet til, hvad der var vigtigt for os. Og punkter som ens løn for overstyrmænd og en prioritering af at have så meget fri som muligt ved optjening af fridøgn blev taget alvorligt og kom med i overenskomsten, bemærker hun.

Valgfri overenskomst

Fra navigatørerne var der et ønske om at have muligheden for at forblive på den individuelle aftale og ikke være tvunget over på en ny, kollektiv overenskomst med en overenskomstpart, som ingen navigatører ønskede. Ønsket om valgfrihed kom også med i aftalen.

-En af de ting, vi er rigtig kede af, er juniorofficerernes reducerede optjening af fridøgn. Men det var en af de ting, der lå urokeligt fast fra rederiforeningens side. Og så er det, vi må konstatere, at det er en af de ting, vi ikke kan ændre på. Det er faktisk, at sådan er det. Men vi synes, det er ærgerligt for de nyuddannede. Når det er sagt, så lykkedes det at få aftalt, at den reducerede aftale ikke gælder for juniorofficerer, der allerede var ansat ved aftalens indgåelse, fortæller hun.

-Samlet set et godt resultat

-Overordnet er alle glade for, at forhandlingsforløbet nu er afsluttet. Det har virkelig taget lang tid, og der har været både tristhed og stor utålmodighed undervejs, refererer talsmanden og tilføjer:

-De fleste af os synes, at det samlet set er et godt resultat. Vi er ikke stillet ringere, end vi var før.

DIS overenskomst mellem Fjordline Danmark A/S og Dansk Metals Maritime Afdeling for navigatører

Overenskomstens ikrafttrædelse: 1. april 2015

Aftalt hyrestigning for navigatørerne på 6 pct. over perioden, hvilket er højere end den generelle stigning for officerer ved de seneste OK-fornyelser i regi af Danmarks Rederiforening.

Talsmanden har fuld tillidsmandsbeskyttelse og forlænget opsigelse på samme vis som tillidsrepræsentant.

Alle lokalregler, som ikke var godkendte af Danmarks Rederiforening blev indskrevet i overenskomsten.

Den reducerede frihedsoptjening for juniorofficerer, er den samme, som fra efteråret 2012 er blevet indført for alle navigatører/maskinmestre i Danmarks Rederiforenings medlemsrederier, og som Fjord Line derfor også er omfattet af. Det er indskrevet i særoverenskomsten, at den ikke træder i kraft for navigatører i Fjord Line, før rederiet anvender reglen overfor maskinmestrene, som siden 2012 har "juniorofficers-aftalen" indskrevet i hovedoverenskomsten..

Gælder for rederiets ansatte overstyrmænd og førstestyrmænd / juniorofficerer (pt. i alt 6-8 overstyrmænd og 18 førstestyrmænd).

Alle navigatører med undtagelse af to har valgt at blive ansat på overenskomsten..

Se overenskomsten på www.co-sea.dk

Under fanebladet "CO-Sea" /

menupunktet "Overenskomster" / menupunktet "Officerer"

CO-Søfart med i oprettelsen af nyt "EU-talerør"

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Din underskrift kan være med til at sikre Fair Transport med gode job og sund konkurrence uden snyd og social dumping i Danmark og Europa.

Vi skal bruge 1 million underskrifter for at EU godkender EU-borgerkomitéen.



I trit med, at social dumping breder sig mere og mere i EU under dække af arbejdskraftens- og tjenesteydernes fri bevægelighed, har det Europæiske

Transportarbejderforbund

(ETF) – primært med 3F som drivkraft, taget initiativ til en underskriftindsamling, som skal give adgang til stiftelsen af en såkaldt borgerkomité.

Under overskriften "Fair Transport Europe" skal ETF have indsamlet i alt en million underskrifter fra borgerne i EU, for således at kunne danne en officiel komité.

Formålet med en sådan komité er,

at man har mulighed for direkte at opfordre Kommissionen til at fremsætte nye forslag til retsakter, samt at ETF kan komme med modforslag til eventuelle forslag, som vil forøge muligheden for social dumping.

Der er med andre ord mulighed for at blive hørt direkte i EU, når det drejer sig om emner, der berører transportarbejdere.

Støtte også fra arbejdsgivere

Initiativet støttes af både de nationale fagforeninger som er medlem af ETF, samt en stadig stigende mængde af arbejdsgivere, som er lede og kede af, at der ikke eksisterer ens konkurrencevilkår.

For eksempel kan det nævnes, at mange vognmænd er særdeles pressede af, at man har bulgarske og litauiske chauffører i Danmark, mens man i deres

hjemlande nu importerer chauffører fra Filippinerne, da der ikke er nok chauffører i landene til at køre nationalt.

CO-Søfart vil være med

Fokus må forventes i første omgang at være landevejstransport, men initiativet dækker også jernbane, luftfart og søfart.

Da vi ønsker at få mere fokus på søfart, er det vigtigt, at vi deltager aktivt, og vi ser dette som en kæmpe mulighed, for at få sat spot på konkurrencen fra non-EU-borgere og billig europæisk arbejdskraft indenfor selve EU.

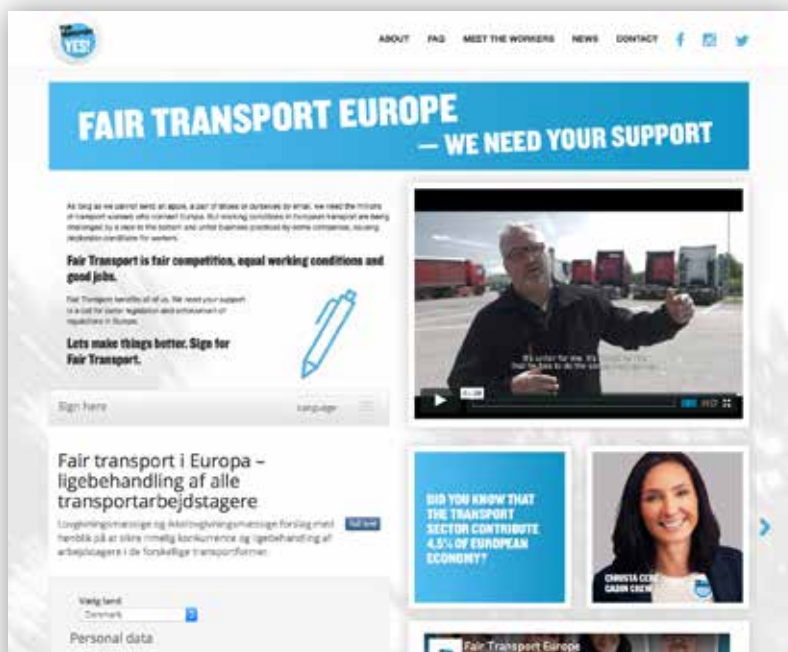
For at opnå det ønskede antal underskrifter, er det vigtigt, at vi alle skubber til kollegaer, venner og familie, så vi i Danmark kan levere flest mulige underskrifter.

Derfor har vi valgt at deltage som "National Point of Contact", og i den forbindelse har vi sidst i september deltaget i et møde i Bruxelles, hvor ETF annoncerede, at EU netop havde godkendt forsøget på at nå de krævede antal underskrifter.

Det er i virkeligheden en form for forhåndsgodkendelse af komiteens formål og baggrund. EU har tidligere afvist 20 ansøgninger fra forskellige interessegrupper.

Vi har nu et år til at skaffe alle underskrifterne.

Vi opfordrer alle til at gå ind på projektets hjemmeside på www.fairtransporteurope.eu og skrive under.



Hjemmesiden er på engelsk, men feltet, hvor du skal skrive under er på dansk, hvis du besøger hjemmesiden fra en internetforbindelse i Danmark.

SIG JA TIL FAIR TRANSPORT - SKRIV UNDER



FAIR TRANSPORT EUROPE

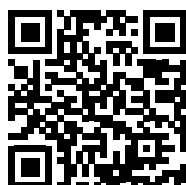
- Vi har brug for din hjælp

CO-Søfart er aktivt med i etableringen af en EU-borgerkomité.
Komitéen er en kæmpe mulighed for at sætte bl.a. søfart direkte
på EU-Kommissionens dagsorden.
230 transportarbejderforbund i hele Europa står bag.

1 million underskrifter
er nødvendige for at EU godkender borgerinitiativet.

Besøg fairtransporteurope.eu
og skriv under

Din underskrift vil være en stor hjælp til at
få et direkte talerør til EU-Kommissionen



Færgeoverfart

Bogø-Stubbekøbing Originalen 'Ida'

Tag ikke fejl af den gamle dame 'Ida', der i sommermånederne forbinder Stubbekøbing og Bogø. Færgen er på én og samme tid en turistattraktion, centrum for en venneskare på 600 mennesker, den lokale stolthed og en vigtig del af flere cykelruter - blandt andre cykelruten fra Berlin til København. For nu bare lige at nævne et par af den gamle færges fortrinligheder.

'Ida' blev søsat i 1959 fra det lokale værft i Stege. Bygget til overfarten mellem Falster og Bogø, som færgen her i dag 56 år senere stadig besejler.

Det er i sig selv imponerende – også selv om sejladsen nu kun er begrænset til perioden fra 1. maj til 15. september plus uge 42, hvor skolerne holder efterårsferie.

Trafikalt sluttede færgens storhedstid, da Farøbroerne blev åbnet i 1985. Den nye motorvejsstrækning overtog hovedrollen, og 'Ida' overgik til en vanskelig birolle. Konkurrencen fra motorvejen

betød, at færgen i 1996 reducerede til sommersejlad.

Birollen til trods, er det slående, at det kommunalt drevne rederi bag færgen prioriterer at holde den så original som muligt.

Det er de færreste færger herhjemme, der gennem tiden rent æstetisk er sluppet helskindet igennem menneskets trang til at modernisere, optimere, effektivisere og økonomisere.

Men i rederiet Bogø-Stubbekøbing arbejdes der hårdt på at holde økonomien sammen og samtidig bevare originaliteten.

-Vi gør virkelig en dyd ud af at holde færgen og alt omkring færgeløbet så originalt som muligt. Vi skruer ikke bare noget tilfældigt op, fortæller overfartsleder Jesper Kraft Andersen og fortsætter:

-Det kunne jo lyde som om, vi har uanede midler, men sådan er det slet ikke. Der er store udfordringer, men vi prioriterer originaliteten.

Rederiet Bogø-Stubbekøbing er et tværkommunalt samarbejde mellem Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune samt foreningen Idas Venner.

Administrationen er placeret på havnekontoret i Vordingborg, hvor

Jesper Kraft Andersen er havnechef med færgeoverfarten som et af hans ansvarsområder.

En del af konceptet

Tiden og udviklingen er ikke passeret sporløst hen over 'Ida'.

Redningsflåder har gennem tiden afløst de originale træjoller i svingdækket og diverse elektronik er løbende installeret i takt med udviklingen af krav mv.

Men hver gang er der sket en afvejning af at vælge den mest nænsomme vej.

'Ida's sjæl skal helst forblive urørt, er filosofien.

Det lyder jo som det rene filantropi. Men det er det ikke, forsikrer overfartslederen.

-Det er en del af konceptet. At gøre det til en oplevelse at sejle de i alt 12 minutter over det smalle farvand, forklarer han.

> fortsætter næste side



-Vi bestræber os på at holde det hele så originalt som muligt, siger overfartsleder Jesper Kraft Andersen.

Flere billeder fra færgen 'Ida'
på www.co-sea.dk



Bygget i 1959 på det lokale værft i Stege og af træ fra de mønske skove er færgeren 'Ida' en væsentlig del af lokalhistorien. I hele landet er der pt. kun tre sejlede træfærger tilbage. Ingen af dem er i fuldgyldig helårdrift og af de tre sejlede, er 'Ida' den absolut mest "sejlede."

Sejlede over til Gedser og fortsatte på cyklen videre op over Falster til Stubbekøbing. Hertil var hun så nået onsdag middag – fire og et halvt døgn senere.

Med fly kunne hun have været fremme samme aften.

-Så havde jeg ikke haft den samme tid til at slappe af, at lade tankerne få frit spil, at opleve landskabet, duftene, vinden og nu færger her, smiler hun.

To besætninger

'Ida' sejler også charterturer og VIP-ture med kommunernes politikere, hvis der er møder eller events, hvor 'Ida' er den oplagte ramme. Alle tiltag bidrager til at holde økonomien i balance og kreativiteten er stor.

'Ida's Venner er aktive mennesker, der bidrager til at holde det hele kørende med blandt andet at søge fonde.

Opgaven med at sejle færgeren løses af to besætninger på hver to mand. De tager en tårn en uge ad gangen og har så fri den anden uge. Jobbet er sæsonarbejde, og de er kun ansat fire måneder om året.

Det betyder også, at det ikke er verdens nemmeste opgave at skaffe folk.

Det forstår bedstemand Finn Jensen egentlig ikke.

-Det er da et dejligt job, smiler han.

Han er 69, men synes ikke rigtig pensionisttilværelsen er noget for ham. Efter et langt liv som selvstændig fisker, har han ingen hobby.

> fortsætter side 14



Portalerne ved færgelejerne er de gamle nittede konstruktioner.

> fortsat fra forrige side

Færgeren skal være en attraktion i sig selv, så også turister i bil vælger det langsomme alternativ til motorvejssuset.

8.000 cykelturister tog færgeren over farvandet sidste år. Møgsommeren i år har ikke holdt cykelturisterne væk fra 'Ida' - tværtimod - for tallet i år er landet på 8.500.

Tal, der har tilstrækkeligt mange nuller til, at overfarten benævner sig selv som "cyklisternes motorvej".

Cykelturismen er samtidig et stort aktiv for området. Cyklister er gode kunder hos dagligvarebutikker, på hoteller og private udbydere af "Bed and Breakfast."

Hvis man nu tænker sig, at man sidder i Berlin en fredag og får den ide, at man

vil besøge sin kammerat i København, hvem finder dog så på at tage cyklen?

Det spørgsmål fik CO-Søfarts udsendte prompte svar på. Jasmina Srna fra Berlin for eksempel. Tanken faldt hende ind en fredag først i september. Med minimal oppakning drog hun af sted på cyklen op gennem Tyskland til Rostock.



Hvorfor flyve fra Berlin til København, når nu cyklen er pumpet? Jasmina Srna nød sejlturen på den ugelange cykeltur til kammeraten i den danske hovedstad.



Passagerkahytten under dæk står originalt med skindbetrukne sofaer, som da færgen forlod det lokale værft i Stege for 56 år siden.



Overfartens besætning er ansat på FOA-overenskomst, men det er ikke noget større emne for bedstemand Finn Jensen (tv) og skibsfører Niels Nordmand, der her holder en pause på Bogø-siden.



Den tre-cylindrede B&W Alpha diesel med nr. 8511 er absolut ikke lydløs. Også maskinrummet er som en tidslomme fra 1959.



... 'Ida'

> fortsat fra side 13

-Og jeg bliver rastløs af bare at gå hjemme, fortæller han.

Så i sommerhalvåret starter han autocamperen og flytter tæt på arbejdet på 'Ida'. I år er hans sjette sæson.

Den gamle og originale trecylindrede B&W Alpha diesel på 210 HK i maskinrummet kræver pasning. Det hører blandt andet til hans arbejdsopgaver. På dækket står han for det praktiske ved ankomst og afgang. Og under sejladsen sørger han for billetteringen. Her er han aflastet af nye billetautomater ved færgeljerne.

Men billetteringen giver stadig mulighed for lige at vende et par ord med passagererne.

Det kan han godt lide.

For Finn Jensen betyder det en hel del, at 'Ida' er en gammel træfærg.

-Jeg har hele mit liv sejlet i træskibe. Træ har et fantastisk udtryk, bemærker han.

Nostalgisk vikariat

På broen er det også både historien og nostalgien, som fremhæves af skibsfører Niels Nordmand.

Egentlig er han kun på overfarten for en kortere bemærkning. Hans faste arbejde er som skibsfører på én af forsvarets bugserbåde på Flådestation Korsør. Og for at opretholde sit sønæringsbevis, havde han brug for at få lidt større tonnage under fødderne i en periode.

Det passede perfekt med, at overfarten manglede en skibsfører her i sommer.

Helt fremmed er Niels Nordmand dog ikke med 'Ida'.

Hans far sejlede på overfarten i 30 år. Og selv bor han lige rundt hjørnet på Bogø.

-Ja, så det er lidt nostalgisk for mig at være her, smiler han.

Historien griber om sig

Passagerer, cykler, el-scootere, biler og campingvogne kommer om bord, transporteres over på den anden side, og forlader 'Ida'. Tur efter tur, tøffer den gamle færg frem og tilbage.

Stamkunder har færgen også. For eksempel gør en bedstefar ofte turen frem og tilbage med sit barnebarn. Og begejstringen er lige stor hver gang.

-Ja, det er svært at sætte et sådan helt firkantet prædikat på, hvad 'Ida' helt præcist er, noterer overfartsleder Jesper Kraft Andersen og tilføjer:

-Færgen 'Ida' er en hel masse på én gang. Og man skal passe på ikke at blive grebet af det.

Grebet blev både 'Ida's Venner og overfartslederen dog, da én af færgens oprindelige træjoller dukkede op af glemslen – ganske vist i en sølle forfatning.

Alle blev så begejstrede, at der nu er sat et jolle-projekt i gang. Den gamle jolle bruges nu som model for bygningen af to nye, der bliver nøjagtig mage til. Målet er, at 'Ida' igen i hver side får en træjolle monteret i svingdavidere. Det kan ikke blive mere originalt, selv om jollerne i dag kun vil være til pynt.

Sagsbehandlingstider øget markant i 2015 i Arbejdsskadestyrelsen

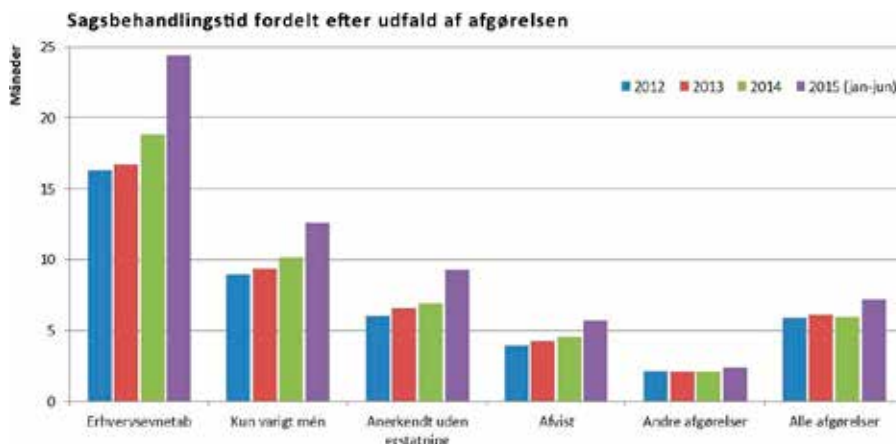
Det sker ofte at medlemmer, som har overleveret deres arbejdsskadesag til CO-Søfart, ringer og er frustrerede over "der ikke sker noget i deres sag". Hvem sidder på hænderne og hvorfor?

For det første er der et tungt begreb i lovgivningen, der handler om et såkaldt "stationærtidspunkt". Så længe der pågår en behandling med udsigt til bedring af skadens følger (eller risiko for forværring), vil Arbejdsskadestyrelsen (ASK) i princippet kun kunne udstede midlertidige afgørelser. Sådanne afgørelser udsteder de ikke på samlebånd, men når de gør, vil de samtidig skrive, hvornår de har til hensigt at genvurdere sagen.

Problemer i styrelsen

Udover faktuelle lovrelaterede forhold, er der også problemer i selve styrelsen, som bevirker, at sagsbehandlingstiderne ofte opleves i snegletempo. Og det er for det andet.

Efter kritik fra en række faglige organisationer og deres advokater i 2013 af styrelsens praksis og kvaliteten af samme, udsendte Kammeradvokaten en rapport i sommeren 2014. På baggrund af 103 undersøgte afgørelser, afviste



Statistikker over sagsbehandlingstider fra styrelsens hjemmeside viser, at sagsbehandlingstiderne er markant øget i første halvdel af 2015. Her er gengivet et enkelt af diagrammerne fra hjemmesiden.

Kammeradvokaten, at der var tale om en rodebutik, men konkrete kritikpunkter har ført til en række initiativer internt i styrelsen. I medierne blev rapporten omtalt som en sønderlemmende kritik af styrelsen, og politisk betød det flytning af direktøren. Ombudsmanden er efterfølgende inddraget af Danmarks Lærerforening på baggrund af konkrete sager.

Arbejdsskadestyrelsen har som flere andre store statsvirksomheder været

ramt af seriøse IT-problemer, og i maj 2014 blev det besluttet at lukke et sagsbehandlingssystem ned. Systemet med det positive navn PROASK blev udviklet i 2008 og udviklings-omkostningerne opgjort til 163 millioner kroner.

Efter Kammeradvokatens kritik har styrelsen "været mere tilbageholdende med at træffe afgørelser" (længere sagsbehandlingstider), mange erfarne medarbejdere er fratrådt og mange nye er ansat.

MERE VIDEN

Arbejdsskadestyrelsens årlige statistiske rapport

Rapporten "Arbejdsskadesager 2014" kan ses via CO-Søfarts hjemmeside på linket: www.co-sea.dk/nyt-vedr.-arbejdsskades.798.aspx

Arbejdsskadestyrelsens hjemmeside: www.ask.dk

Her kan man bl.a. finde et beregningsafsnit "beregnselv", mén-tabel og alle sagsdokumenter på egen sag "se sag" (indgang ved hjælp af "nem-id"). Befuldmægtigede har også adgang til "se sag".

Retsinformation: www.retsinformation.dk

Hvor man kan finde al tilknyttet lovgivning.

Sagen går sin gang og tager tid

Når først en sag er bragt på skinner i Arbejdsskadestyrelsen, er der ikke meget, om noget, CO-Søfart kan gøre for at fremskynde en afgørelse. Alle står på nakken af alle, og vi stjæler ofte blot hinandens tid. CO-Søfarts vigtigste opgave vil være at læse afgørelserne nøje, når de engang træffes, og derefter assistere med en eventuel anke hvis dette skønnes relevant.

OleS

FAKTA

om arbejdsskadesager
se de næste to sider - side 16-17

KORTFATTET OM ELEMENTER I ARBEJDSSKADELOVEN, SØFARTSRELATERET

ULYKKE eller ERHVERVSSYGDOM

Der er principielt tale om to forskellige forsikringssystemer. For søfarende er erhvervssygdom i praksis kun yderst sjældent aktuelt.

Ulykker

§ 6 Ved en ulykke forstås efter denne lov en personskade forårsaget af en hændelse eller en påvirkning, der sker pludseligt eller inden for 5 dage.

For søfarende er ulykker der sker på skibet i fritiden, i vid omfang omfattet af loven (f.eks. forårsaget af vejrmæssige forhold). Kajen udfor skibet er et grænseområde.

En fodboldkamp i land arrangeret af rederiet eller en af søfartens organisationer er omfattet, men ikke hvis den er arrangeret af skibsklubben.

Et besøg i den lokale skrigegade er ikke omfattet.

I mange år har ulykkesbegrebet været knyttet sammen med kriterier om "forventelighed" og "den forsikredes vilje". Det gav tidligere mange uforståelige afvisninger.

Anmeldelse sker til UFDS. Sker anmeldelsen til ASK vil ASK videresende til UFDS uden registrering.

Arbejdsgiveren har pligt til at anmelde ulykker. Alternativt kan man selv anmelde (hvis arbejdsgiveren afviser af den ene eller anden grund), eller ens fagforening eller anden befuldmægtiget kan anmelde.

Erhvervssygdomme

Læger og tandlæger har pligt til at anmelde såvel klare som formodede tilfælde af erhvervssygdomme. Man kan som ved ulykker også selv anmelde.

Anmeldelse sker til Arbejdsskadestyrelsen.

Anerkendelse:

§39. Hvis det viser sig, at den anmeldte skade ikke er omfattet af loven, træffer Arbejdsskadestyrelsen afgørelse herom. For sager, der behandles efter §6 om ulykker, træffes afgørelsen senest 3 måneder efter, at Arbejdsskadestyrelsen har modtaget anmeldelsen.

Forsikringsselskab ULYKKE:

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart - ufds.dk

UFDS ejes af rederierhvervet (medlemmerne)

UFDS

Forsikringsselskabet foretager efter en særlig aftale med ASK den indledende sagsbehandling, herunder indhentning af lægeerklæringer.

Når UFDS har medicinsk baggrund for at vurdere skaden er der to muligheder:

1)
Sagen oversendes til ASK for videre behandling.

2)
UFDS meddeler skadelidte, at de ikke vurderer skaden vil give anledning til erstatninger efter loven. Skadelidte kan herefter meddele UFDS, at vedkommende alligevel kræver sagen overført til ASK for videre behandling. I modsat fald henlægges den ved forsikringsselskabet.

Arbejdsskadestyrelsen (ASK)

Når sagen er registreret hos ASK, er ASK forpligtet til at træffe afgørelser efter lovbestemte tidsrammer.

ASK kan træffe afgørelser enkeltvis, eller samlet i en afgørelse.

ASK kan træffe midlertidige afgørelser

Erstatningsafgørelser:

§16. Når der efter sygebehandling, optræning eller revalidering er grundlag for at skønne over den tilskadekomnes fremtidige helbredstilstand og erhvervsmuligheder, afgør Arbejdsskadestyrelsen om den tilskadekomne er berettiget til erstatning for tab af erhvervsevne efter §17 og godtgørelse for varigt mén efter §18. Afgørelsen træffes inden 1 år efter arbejdsskadens anmeldelse.

MULIGE YDELSER EFTER LOVEN

Behandlingsudgifter

§15 Under sagens behandling, kan udgifter til sygebehandling eller optræning betales, hvis det er nødvendigt for at opnå bedst mulig behandling, når udgifterne ikke kan afholdes efter sundhedsloven eller som led i behandlingen på offentligt sygehus.

Herunder også udgifter til hjælpemidler (proteser, briller, kørestol etc.).

Efter sagens afslutning kan fremtidige behandlingsudgifter betales som et engangsbeløb.

Erstatning for Varigt mén §18

Der findes en omfattende eksempelsamling på "varigt mén" i en vejledende mén-tabel (88 sider)

Mén-erstatning gives som et skattefrit engangsbeløb, for minimum 5% mén.

Max i 2015 for 100% mén: 830.000 kr.

Erstatning for Erhvervsevnetab §17 og §17a

Beregnes som forholdet mellem løn før skaden og mulig forventet lønindtægt med skaden. Løn før skaden beregnes i 2015 maksimalt som 498.000 kr.

Erstatning gives for minimum 15% erhvervsevnetab.

Der tages generelt ikke hensyn til sociale indkomster (fleksjobydelse undtaget).

Erhvervsevnetabet beregnes som en skattepligtig månedlig ydelse indtil pensionsalderen. Op til 50% udbetales som et kapitaliseret skattefrit engangsbeløb. Når mere end 50%, kan op til 50% bevilges udbetalt som skattefrit engangsbeløb, efter anmodning til ASK.

Erstatninger ved dødsfald §19-23

- **Overgangsbeløb §19**

Til ægtefælle eller alternativt anden nærtstående. Skattefrit engangsbeløb i 2015: 156.500 kroner.

- **Forsørgertabserstatning §20+§21**

Mulig løbende tidsbegrænset ydelse til efterladte. Tilsammen max 70% af afdødes årsløn.

- **Særlig godtgørelse §23**

Ny bestemmelse om engangsbeløb når dødsfaldet er forårsaget ved forsæt eller grov uagtsomhed.

DIVERSE

Anke

Alle egentlige afgørelser fra Arbejdsskadestyrelsen kan ankes af såvel forsikringsselskabet som skadelidte. Ankefristen er 4 uger og må ikke overskrides. Ved anke genvurderes afgørelsen hvorefter den enten ændres eller (som det normale), videresendes til Ankestyrelsen. Her er sagsbehandlingstiden gerne 6-12 måneder.

Stationærtidspunkt

Stationærtidspunktet er det tidspunkt hvor det antages at der ikke længere sker mærkbare bedringer efter arbejdsskaden, og hvor behandlingsmulighederne vurderes udtømte. Det er på dette tidspunkt styrelsen kan vurdere hvilke erstatninger der kan tilkendes.

Det er i virkelighedens verden noget svævende, men samtidig et vigtigt forhold i sagsbehandlingen.

Genoptagelse

Den generelle frist for genoptagelse af en afgørelse er 5 år. Genoptagelsesfrister for erstatninger kan forlænges, og når særlige omstændigheder taler derfor, kan der ses bort fra fristerne.

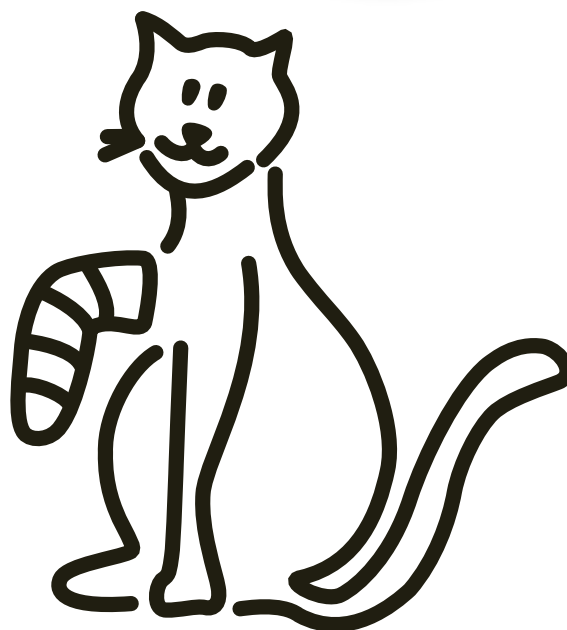
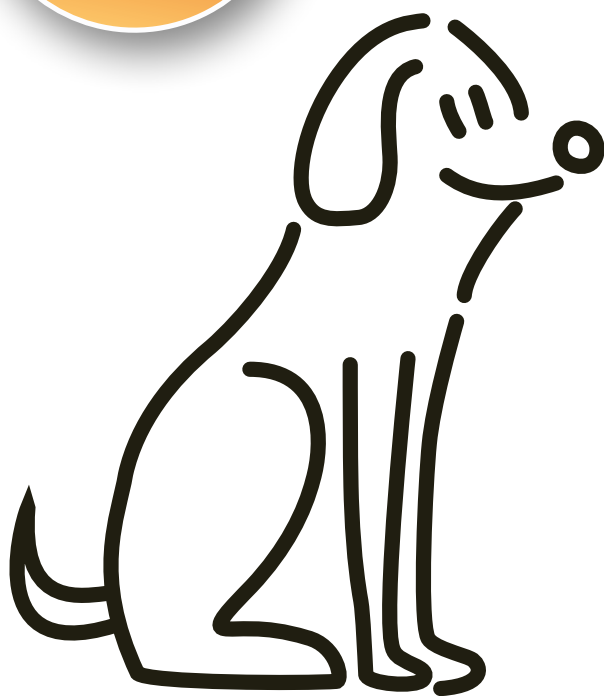
Modregninger

Der kan ikke modregnes i ydelser efter arbejdsskadeloven, bortset fra hvis der er modtaget ydelser af samme art for samme skade fra andet forsikringsselskab (lovens §29 stk. 2).

Udbetalinger fra ASK er kreditorbeskyttede (Retsplejelovens §513), men det kan være nødvendigt at sikre sig med en særskilt bankkonto, kun til brug for disse ydelser.

Noget helt andet er modregning i eventuelle sociale ydelser hvor man må undersøge det ydelse for ydelse.

VI HAR GJORT DET NEMT AT TEGNE EN HUNDE & KATTEFORSIKRING



Du kan selv sammensætte din hunde- eller katteforsikring. Så behøver det ikke at være prisen på dyrlægeregningen, der afgør, om din hund eller kat får den allerbedste behandling. **Læs mere om forsikringerne på tjm-forsikring.dk eller ring og hør mere på 7033 2828. Du kan også kontakte din forsikringstillidsmand.**



Pakkerne skiftede ejerskab i et hæsbælende tempo ved pakkespillet efter frokosten på Hindsgavl Slot ved Middelfart. Herefter fulgte en flot sejlad i sensommerens sol på et næsten blikstille Lillebælt.

DMMA Skovtur: På dybt vand

Pakkespil er ikke for hverken børn eller sarte sjæle. Det kan de 40 deltagere på DMMA's Skovtur torsdag 10. september bekræfte. Inden kampen om pakkerne var en buffet-frokost indtaget på Hindsgavls Slot.

Og dagens sidste programpunkt var "hval-safari" på Lillebælt. Fordelt i to både gik turen rundt om den private ø Fænø, og et par glimt af marsvin blev det også til. Fra køkkenet på Hindsgavl Slot var bådene forsynet med kage, kaffe og drikkevarer - alt i rigelige mængder. At dømme ud fra de mange hilsner, der efter turen er indløbet fra deltagerne, så var skovturen en ganske vellykket dag. Måske fordi den netop kom på dybt vand - i havblik.

Se flere
billeder og
læs mere på
www.co-sea.dk
find nyheden fra
22. september





SEMINAR

på Metalskolen i Jørlunde

2016
25.-27. maj

For bestyrelse
branchegrupper
tillidsrepræsentanter og
TR-suppleanter fra:

- **DMMA**
- **FOA Søfart**
- **Søværnets
Konstabelforening**
- **Dansk EI-Forbund
Maritim afdeling**
- **Serviceforbundet
Faglig Puls**

**Sæt X
i kalenderen**

Tre dage
i maritimt
fagligt
fællesskab

Fisken med den dødbringende gift i piggene er ganske velsmagende. Ufarlig er den også, når fiskemanden har "afvæbnet" den efter alle kunstens regler.



Fjæsingen - den

Mine forældre kommer begge ud af stolte fiskerfamilier fra hhv. Hvide Sande og Skagen. Således er jeg blevet initieret i mange forskellige typer havmad som barn. Når vi kom til Skagen, stod den altid på fiskefrikadeller og andre kogte og stegte havdyr efter sæson. Om sommeren makreller fyldt med persille, hornfisk i gelé og en overgang også store jomfruummergilder. Fra besøgene i Hvide Sande husker jeg især store, fede stykker af røget ål og fade med gigantiske sprødestegte fiskefileter. Det er ikke mange forundt at vokse op med sådan en diversitet af fisk, hvilket kan undre, da Danmark er en stor fiskerikation, og alle bor relativt tæt på havet. Det afspejler sig ikke på vore tallerkner eller på supermarkedernes hylder, hvor det næsten kun er til at få frisk laks og torsk.

Dødsensfarlig

Der var dog en fisk, som vi aldrig spiste i min familie. Det var fjæsingen.

Mange fiskere har nemlig et yderst anstrengt forhold til denne lille og umiddelbart uskyldigt udseende fisk. Men den har et særtræk, som den ikke deler med mange andre fisk i de danske farvande. Den er farlig. Dødsensfarlig.

Fjæsingen – eller *trachinus draco* på latin – har nemlig flere giftigge på rygfinnen og ved gællelågene. Således skal man være yderst forsigtig med

denne "hårde drage", som det latinske navn kan oversættes med. Det danske navn kommer derimod af oldnordisk og betyder "broget", hvilket fjæsingen også er, og dens udseende stikker lidt ud mellem de danske fiskearter. Det er dog ikke så meget udseendet, som fiskerne ikke kunne lide, men giftpiggene, hvis stik kan forvolde store smerter. Giften dracotoxin ("dragegift") kan være dødbringende.

Det er nådesløst beskrevet i Hans Kirks roman "Fiskerne" fra 1925 om livet i et lille fiskersamfund i Limfjorden. Romanen kredser om en lille gruppe tilflyttere. Det er en flok indremissionske fiskere, som har forladt vestkysten og søgt til Limfjorden i håbet om et bedre liv i dette mildere klima. Her møder de dog også et mere afslappet forhold til gud hos de lokale beboere, der er grundtvigianere. Der holdes både bal på afholdshotellet og diskuteres politik hos præsten. Denne frigjorthed finder tilflytterne syndig, og de forsøger forgæves at omvende grundtvigianerne.

Guds højre hånd

Den indremissionske flok har dog også sit at slås med. Enkemanden Laust Sand kommer til at indgå i et fatalt forhold til sin steddatter Adolfine – ja det hed hun

> fortsætter næste side



dødbringende men velsmagende fisk

> fortsat fra forrige side

altså! Dette er naturligvis en af de værste synder, man kunne tænke sig.

Selvom Laust bekender, martres han af udåden. Kort efter stikkes Laust Sand af en fjæsing. Han nægter at tage imod behandling, da han anser det for guds straf. Efter et smertefuldt sygdomsforløb dør Laust Sand. Dragefisken har ageret guds højre hånd og bragt balance i det guddommelige syndsregnskab.

Der er ikke noget at sige til, at denne fisk med de fjendtlige pigge havde dårlig anseelse blandt fiskere. Utugt eller ej, var det ikke rart at få fingeren fyldt med dragegift.

Ufarlig uden pigge

Jeg kom for nyligt forbi en fiskebil, der solgte nogle flotte fjæsinger, hvor piggene var taget af, og fiskemanden forsikrede mig om, at det var ganske ufarligt. Han kaldte det endvidere for fattigmandsål, og det er rigtigt, at kødet har samme faste konsistens som ål - om end meget mindre fedt. Det smagte skønt og var uhyre billigt. Så hvis du stoler på din fiskehandler og ikke er bange for lidt ben, så kast dig ud i fjæsing. Jeg stegte mine på simpel vis og serverede en fyldig tomatsovs til.

Stegt fjæsing

2 klargjorte fjæsinger á ca. 200 gram per person

Olivenolie

Citron

- 1 Varm rigeligt med olie op i en sauterpande eller en gryde. Der skal være ca. et par centimeters olie.
- 2 Fiskene beholdes hele, men der skæres et par lange snit i siderne.
- 3 Når olien bruser omkring en tændstik, er den klar, og fisken kommes i.
- 4 Efter 4 minutter vendes fisken. Steg fisken tre minutter på den anden side.
- 5 Server fiskene varme med en salat, brød, citronbåde og tomatsovs.



Tomatsovs

4 pers.

2 dåser flåede tomater

2 store løg

Olivenolie

Paprika, laurbær, cayennepeber, salt, sukker og peber

- 1 Skær løgene i ringe og steg dem møre ved svag varme i godt med olie ca. 20 minutter. De skal ikke brune, men falde sammen til en masse.
- 2 Kom tomat og krydderier ved efter smag. Kog sammen ved jævn varme en halv time.
- 3 Smag til – sovsen skal være rund, men have lidt bid og syre - og servér!



Redningsstolen er et lavteknologisk redningsapparat, der gennem tiden har reddet mange liv ved forlis tæt på kysten. Tilrigningen af redningsstolen krævede dog både sømandsskab, held og heldtemod.

**'HAR JEG VOVET FORKERT, NUVEL,
SÅ HJÆLPER LIVET MIG MED STRAFFEN.
MEN HAR JEG SLET IKKE VOVET, HVEM
HJÆLPER MIG SÅ?'** "HAVE I DARED WRONGLY, AH WELL, THEN LIFE WILL
HELP ME WITH THE PUNISHMENT. BUT HAVE I NOT
DARED AT ALL, WHO WILL HELP ME THEN?"



Storm i alle afskygninger samlet på en væg. Fotoet øverst er et af de mange citater på Museet for Søfarts vægge - citater, der er stationære og ikke som sådan indgår i udstillingen.

Klubberne

DMMA

Dæk og Maskine



**Region Hovedstaden
Klub 8**

Tivolitur HALLOWEEN

for medlemmer af Klub 8



Fredag 30. oktober kl. 13.00

Vi mødes foran Tivoli ved indgangen i Bernstorffsgade overfor Kbh.Hovedbanegård.

Vi ses
Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

Storm på Museet for Søfart

Kultur- og kirkeminister Bertil Haarder var blandt åbningstalerne, da Museet for Søfart onsdag 30. september afholdt åbning af særudstillingen "Storm" for et indbudt publikum.

Med dramatiske billeder fra elementernes rasen på storskærmen bag åbningstalerne, blev udstillingens tema på alle måder understreget.

Og et af sømandens midler mod søsygen i hårdt vejr - rom - blev budt rundt i glassene til receptionsdeltagerne. Således rustede til at møde den barske virkelighed blev gæsterne sluppet løs i særudstillingen.

Det var dog de færreste, der vovede sig inden for i den livagtige virkelighed, kunstigt fremstillet til lejligheden og vel bedst beskrevet som en ondartet søsygemaskine. Ved hjælp af "virtuel reality" forledes sanserne til at tro, at kroppen befinder sig midt i et inferno med høj bølgegang.

Museet har i den sammenhæng taget sine forholdsregler og forsynet installationen med brækpøser.

Hele herligheden i form af særudstillingen "Storm" løber frem til 12. juni næste år.

Foto: Ole Strandberg • Tekst: Hanne Hansen

Seniorklubben



For efterlønnere og pensionister

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Dansk Metals Maritime Afdeling - dæk & maskine samt catering.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

Klubben inviterer til tre årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

For yderligere information kontakt formanden.

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

Formand Leif R. Andersen • tlf. 28 69 79 13 • L.rabech@live.dk



Det eneste håndgribelige tilbage efter 'Hans Hedtoft's forlis i 1959 er denne redningskrans. Skibet sank i en storm ud for Kap Farvel, da det på sin jomfrurejse kolliderede med et isbjerg.



En sømand kravler i land efter at have forlist i stormvejr og kæmpet sig vej gennem bølgerne. Valdemar Irmingers (1850-1938) værk "Frelst" indgår også i udstillingen.



Vi mindes

Henrik Hansen

f. 6. april 1958

er afdøet ved døden 24. september 2015

Pia Yvonne Nielsen

f. 13. november 1958

er afdøet ved døden 30. september 2015

Nyt om navne

Dansk Metals Maritime Afdeling

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. november - 31. december 2015

FØDSELSDAG

Catering

50 år

Kim Michael Vistrup, 21. november

Gert Stylvig Hovvang, 25. november

Brian Vagn Hansen, 21. december

Jens Grønbæk Christensen, 27. december

60 år

Gurli Thorø Lærkenfeldt, 28. november

Anette Brigitte Rasmussen, 29. november

Ramon Mendiola Ortiz, 10. december

65 år

Ilse Elise Nylund Skov, 24. november

Niels Jørgen Skotvig, 28. november

Vichitra Mogensen, 28. november

Vincente Antunes Louro, 4. december

Christian Nielsen, 26. december

70 år

Ole Martin Nielsen, 12. november

Tim Steffen Havsholm, 3. december

Dæk og Maskine

50 år

John Friberg Pedersen, 10. november

Søren Laursen, 7. december

Karsten Korsgård Nielsen, 17. december

65 år

Elias Á Lágni, 8. november

Jose Estevez Perez, 9. november

Jens Peder H. Karstensen, 26. november

Benny Ove Langkilde, 28. november

Erik Egedal Andersen, 8. december

John Porsby, 8. december

70 år

Toke Bruno Nielsen, 12. december

Jørn Hansen, 20. december

75 år

Erik Teddy Christensen, 24. november

Jørn Bang Mikkelsen, 30. november

Ove Rejner Nielsen, 25. december

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Catering

25 år

Dorthe Pedersen, 1. november

40 år

Veronica Dwyer Sørensen, 1. november

Erik Andersen, 1. november

50 år

Preben Rønne, 1. december

Dæk og Maskine

70 år

Poul Poulsen, 22. november

Alt henvendelse til: CO-Søfart, Mose Alle 13, 2610 Rødovre



På havnen i Strømstad i Sverige skal trængende passagerer efter check-in vælge side. Højre for Color Line og venstre for Fjord Line. Foto: Barno Jensen

Sæt ikke alt på ét **bræt**

"Fergekrigen" kalder de i Norge den benhårde konkurrence mellem Color Line og Fjord Line. Selv toiletterne er indrulleret i kampen langs frontlinjen.

Konkurrencen mellem de to færgerederier Color Line og Fjord Line er benhård på ruten mellem Strømstad i Sverige og Sandefjord i Norge. Lokalt benævnes den "sprit-ruten", da passagen af landegrænser samt trafikken mellem et EU- og et ikke-EU-land omfatter et betydeligt toldfrit salg. Forudsat naturligvis, at alle de komplicerede toldregler om antal

timer ude af landet mv. overholdes.

Fra krigens ene part - Color Line - er konkurrenter i årevis holdt fra fadet med eksklusive aftaler med havnene. Det har kostet rederiet dyrt i bod for Strømstads vedkommende. En lignende sag i Sandefjord fik Color Line her midt på sommeren bilagt med et forlig.

Og det er nu slået fast, at begge rederier har lige adgang til havnefaciliteterne i begge havne. Dermed er striden næppe bilagt. Tværtimod.

Lige siden Fjord Line i juni sidste år gik direkte ind i konkurrencen på ruten, kæmpes der tilsyneladende om hver en millimeter langs frontlinjen.

Og hvem havde tænkt, at dette også omfatter adgangen til toiletfaciliteter.

Men sådan er det.

Trængende passagerer må på havnen i Strømstad vælge side. Venstre for Fjord Line, højre for Color Line.

Hvordan de to rederier holder styr på, om de trængende har korrekt adgangspas står dog hen i det uvisse. Ligesom det heller ikke står helt klart, hvor stor strafudmålingen er ved frekventering af det forkerte toilet. Udleveres der evt. ikke papir til dem med billet til det "forkerte" rederi?

Et velkendt ordsprog siger, at man ikke skal sætte alt på ét bræt.

I Strømstad har passagererne om ikke andet alle muligheder for undgå dette.

Tekst: Hanne Hansen