

Kontoret har julelukket
fra d. 22/12 kl. 12:00 til d.
2/1-2006. Se hotnumre

Side 22



*Blandt andet kaldte han
mig for "svin" og "for-
bandede karl", når han
ikke var tilfreds med mit
arbejde.*

Side 12

*Er man glade? Det er
arbejdstagerne, men
arbejdsgiverne er nu
utilfredse! - Skattereform-
men som blev foreslået
af Bondevik-regeringen*

Side 18

*Som ledig bliver man
udsat for mange angreb
især fra regeringen. De
ledige gider ikke arbej-
de, de gider heller ikke
møde op på AF.*

Side 22

*En skønne dag må vi
kun forlade vores ho-
veddør ved særlig til-
ladelse og ansvar for
at pådrage andre men-
nesker lugtgener og
fare for sammenstød på
gangstierne.*

Side 31

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

CO-Søfart

Formand	Ole Philipsen	26371235
Fag. sekr.	Martin Nielsen	36365592
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Bogholder	Vivi Puge	36365587
Kontorass.	Susanne Jensen	36365593
Kontorass.	Lotte Dehn	36365594

E-mailadresser:
forbogsstaver@co-sea.dk
(f.eks.: op@co-sea.dk o.s.v.)
Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurationers Forening:
Kontingent (Corlis) 36 36 55 88
E-mail kasserer@dsrf.dk
Forening dsrf@dsrf.dk
Girokonto 9570-5424437
Hjemmeside: www.dsrf.dk
FTF-A (A-kasse) 70 13 13 12

Metal Søfart

Formand	Keld Bækkelund	33632000
A-kasse	Ove Larsen	33148436
	Lotte Dehn	36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen (ansvarshavende)
Ole Strandberg (opsætning)
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 3.500 eksemplarer.

Forsiden: Foto 1-2: "Atlantic Traveller" (ex "Duchess"). Foto nr. 3: Fra CO-Søfart tillidsrepræsentant-seminar på metalskolen i Jørlunde 7.-8. oktober. Foto nr. 4: Afgået formand Niels Jørgen Hilstrøm, siger noget om fritidens velsignelser, til afgående næstformand Børge Dyrholm.



REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 4. december 2005

Næste nummer

udkommer planlagt ca. 10. februar 2006.
på nettet (www.dsrf.dk) d. 5. februar.

Stof

til februar-nummeret skal være redaktionen
i hænde senest den 25. januar 2006.

INDHOLD

Leder.....	3
Oversigt alle tillidsrepræsentanter	4
Poul Kolding, nekrolog	11
Valgte at bryde hyrekontrakten	12
Nye maritime bøger	14
Klip fra ITF's årsrapport 2004	16
Norsk slagsmål over skat	18
NAL - overenskomst indgået	20
CO-internt	22
MS-internt	24
DSRF-internt	26
DFDS gled i alkoholen	30
Jens Andersen stopper i Rotterdam	32
Faglige sager og noter	34
Klunter og klummer fra hist og pist	38
Skibskursus for landkokke.....	40

LEDER

Ja,..... så blev det mig der vandt i lotteriet, og skal sidde og tænke lidt over, hvad der foregår omkring mig. Jeg må nok indrømme, at jeg var lidt blank, da jeg fik meldingen om, at nu ”stod jeg for tur” til at skrive lederen til bladet. Så jeg satte mig ned, og tænkte lidt over, hvad der foregår i vores hverdag ude på kontoret, og hvordan jeg har oplevet de sidste 6 måneder af mit liv som har været noget af en omvæltning.

Jeg stoppede til søs, i et job jeg var meget glad for, og kom ind og skulle sidde ned meget af tiden. Der var lige pludselig en masse overenskomster man skulle sætte sig ind. Historik for hvad der er foregået før i tiden. Personer man skulle lære at kende. En masse lovstof, da de aftaler og overenskomster man arbejder med, ikke bare omhandler de ord der står i overenskomsten, men også er bundet op af love og paragraffer andre steder. Lige pludselig var det ikke bare det, at kunne læse og forstå den overenskomst, som jeg havde sejlet under i mere end 5 år, men også alt det sideordnede, som er en vigtig del af en overenskomst. Og så er det jeg kom dertil, hvor det slog mig, at man som søfarende engang imellem lige skal stoppe op, og tænke sig om en ekstra gang inden man handler.

Som man kan læse i en af artiklerne inde i bladet, blev brud på en hyrekontrakt et dyrt bekendtskab for et af vores medlemmer. Kurt var dog af den holdning, at det måtte koste hvad det måtte, for hjem det skulle han bare. I hans tilfælde kan jeg godt forstå, at han ikke ville finde sig i en sådan behandling, men havde han kontaktet os inden slaget blev slået, kunne det være vi havde haft mulighed for at finde en løsning, inden han pakkede køjesækken og rejste hjem på ikke bare egen regning, men også afløseres udrejse.

Vi har desværre lidt for mange sager lige nu, hvor folk er taget hjem, og så først har kontaktet foreningen efter de er kommet hjem, og regner med, at vi kan hjælpe med at få regnestykkerne til at gå op. Sømandsloven i sig selv, har nogle rimeligt klare paragraffer som fortæller hvordan man som søfarende står stillet i sådanne tilfælde. Det kan også være tilfældet, at man som medlem virkeligt mener at man står med en god sag, men ikke har forhørt sig hos os, og så ender det med at man sidder med håret i postkassen, og der ikke er noget at gøre. Der kan være sager, hvor vi er i stand til at hjælpe, efter at man er kommet hjem, men det er altså i de færreste tilfælde. Så derfor er mit råd til jer her, at I ringer eller skriver til os inden I pakker sydhavsfrugterne og tager hjem. Vi er stort set altid til at få fat på. Det var hvad jeg kunne få lov til at bruge af spalte plads for denne gang.

Til sidst vil jeg ønske jer alle, samt jeres familier, en rigtig glædelig jul, samt et godt nytår.

Martin V. Nielsen

OVERSIGT

ALLE TILLIDSREPRÆSENTANTER

CO-SØFART



DFDS
"Crown"



Jannik Nørskov Madsen,
Nattevagt, 30 år
jnm@dsrf.dk
Sejlet siden 6/3-1999.
TR siden 2001
I perioder fungeret som fælles TR i
DFDS. Bestyrelsen DSRF.
Tidligere ansat i forsvaret.



DFDS
"Crown"



Jette Foged Krog,
Kok, 33 år
skrivtiljette@webmail4.ofir.dk
Sejlet siden august 2001.
TR siden 2005.
Udlært slagter og arbejder som smør-
rebrødsjomfru. Tidligere industrijob som
bl.a. afdelingsformand og procesleder.



DFDS
"Pearl"



Jeppe S. Knudsen,
Kok, 38 år
jeppesk@ofir.dk
Medlem af bestyrelsen DSRF.
Startede med at sejle i DFDS i 1985.
Dannebrog, Mærsk Supply, Søfarts-
styrelsen og tilbage til DFDS i februar
2002.



DFDS
"Pearl"



Bitten H. Sørensen,
Rederiassistent (messemer), 30 år
Sejlet DFDS siden 1997
"Dana Anglia", "Duke".
TR siden 2005
DFDS siden 1997



DFDS
"Princess"



Henrik L. Mikkelsen,
Bager, 40 år
henriksol@mail.dk
1983 udlært bager, 1984 værnepligt på kongeskibet Dannebrog. 1985 "Tor Britannia" (senere "Prince of Scandinavia"). Emigrerede 1987 til Australien. Job som bager i 4 år. 1991 tilbage DFDS.



DFDS
"Dana Sirena"



Steffen Dahl Hansen
Kok, 27 år.
Sejlet siden 22/1-2000
Startede som kokkelev på "Crown", derefter "Princess", "Duke", "Dana Sirena".
TR siden sommeren 2004.



DFDS
"Duke"



Jeanette Holm,
supervisor, 42 år.
jh@dsrf.dk
Talsmand for supervisor-gruppen i rederiet. Sejlet siden 1988.
Talsmand siden 2001
Siddet i bestyrelsen fra 1995-97.

Thomas Olesen
Skibsmontør, 34 år.

Ansæt i DFDS fra juli 2001, og tillidsmand siden april 2005.



DFDS
"Pearl"



Kim Jul Skagensten
Skibsbygger, 39 år.

Faglært skibsassistent i 1989. Første skib "Jutlandia", ØK. Derefter Mærsk i 7 år, og Ålborg Portland til rederiet lukkede. DFDS nu i omkring 3 år, heraf 2 år som TR.



DFDS
"Princess"



Harm Sandomir
58 år.



Været i DFDS i 31 år
TR i 4 år
Sikkerhedsrepræsentant i 25 år

DFDS
"Britania"



BHT
"Poul Anker"/
"Villum"



Johnny Haagensen
Kældermand, 56 år.
BHT
Sejlet siden 1964 i BHT (Dampskibsselskabet af 1866). Messedreng, koksmath, ungtok, kok, fisker. Søværnet, KGH, Norden, havundersøgelsesskibet DANA m.v. Tillidsmand siden 1998.



BHT
"Villum"



Sten Forsberg Pedersen
Receptionist, 30 år.
sten_post@hotmail.com

Sejlet siden 1997.
TR siden 2005.



BHT
"Hammerodde"



Jesper Hjorth Pedersen
Kok, 43 år.
jesperoglinda@get2net.dk
Sejlet siden 1981
J. Lauritzen og BHT.
Tillidsmand siden 1986
Tidligere medlem af HB og FU i DSRF.
4 børn, elsker mad. Gift 17 år.



BHT
"Hammerodde"



Per Dalgård Jørgensen
Serviceassistent, - før kældermand
36 år.

Sejlet siden 1992 i BHT.
TR siden 2000.
Har tidligere sejlet som fisker kort tid og også arbejdet på "fisken".



BHT
"Dueodde"



Nya Barner Schultz
Stewardesse, 45 år.
nya_pa@hotmail.com
Gift, 2 børn.

Uddannet underglasurmaler på den kongelige porcelainsfabrik. Køreskolélærer. BHT fra feb. 1998. Tillidsrep. siden marts 1999.



BHT
"Dueodde"



Lene Sode Dahl
Stewardesse, 55 år.
c.dahl@postkasse.net
Gift og har 2 voksne sønner.
Køkkenmedhjælper.
Cat.ass. "Poul Anker" 1997-2005 og nu "Dueodde".
Tillidsrep.suppl. juli 2005.

Torben Olsson
Skibsmekaniker, 35 år.

Uddannelse: Maskinarbejder og skibs-assistent
Tillidsmand siden 1997
BornholmsTrafikken siden 1991



BHT
"Hammerodde"



APM



Kai Tarp, Hovmester, 50 år.
hakata@mail.tele.dk
Talsmand for hovmestre på seniorkoncept. ØK som messedreng i 1970. Skou som koksmath og ungkok. Søværnet, tilbage i Schou. Skibshandler. Restauratør i Schou. Dannebrog, Mercandia, Lauritzen. APM de sidste 11 år.



APM



Svend Aage Wolf Larsen
Hovmester, 51 år.

Talsmand for hovmestre på seniorkoncept



Royal Arctic Line

Holger Kofoed
Hovmester, 60 år.
Første hyre som skibsdreng i 1961 med BHT (Dampskibsselskabet af 1866). Herefter ØK og igen BHT i 1963. Siden 1966 i KGH som nu hedder Royal Arctic Line og tillidsrepræsentant/talsmand her siden 1975.



Samsø Linien

Jytte K. Melin
Cateringassistent, 52 år.
jyttemelin@mail.dk
Sejlet siden 1998, herunder 4 år med Det Ærøske Færgeselskab. TR siden 2005 Uddannet sygehjælper, og har været vidt omkring på arbejdsmarkedet. Er gift med en navigatør.

Boje Johansen
Klejnsmed 1986, 39 år
Reparatør/tillidsmand
Efter uddannelse ansat i 7 år på en lille maskinfabrik i Ebeltoft.
Maskinfabrikken deltog i vedligeholdelsen af Mols-liniens færger. Mols-linien fra 1994, TR siden 1998.



Mols-Linien A/S



Folmer Poulsen
Maskinarbejder, 56 år.
Netop udnævnt til fællestillidsmand i rederiet Molslinien.
Maskinmand i rederiet Ove Skou i 1974 efter endt uddannelse. Skou til 1980, derefter DFDS. Mols-Linien siden 1987, afbrudt af 3 år i DSB.



Mols-Linien A/S



Niels Nygaard Petersen
Maskinarbejder, 55 år.
Udd. maskinmester i 1983.
Sejlet siden 1970. Copenhagen Reefer, Lindinger, Stærke Line. Sejlet færger siden 1984. Først Marstal-ruten i ca. 13 år, og efterfølgende Ærøskøbing-ruten.



Ærøfærgerne A/S



Jan Dalhuysen
Maskinmester, 49 år.



Har sejlet langfart som maskinmester i ca. 25 år, færgefart i ca. 3 år.
Talsmand på Marstalfærgen i ca. 1½ år.

Ærøfærgerne A/S



Claus Erik Jacobsen
Skibsmekaniker, 42 år.



Ansæt Svitzer 20/12-2003
Valgt som talsmand 1/6-2005

Svitzer



Jens-Erik Petersen Busse
48 år.
Maskinarbejder derefter "maskinisten" på Frederikshavn Maskinmesterskole. Mercandia og har siden sejlet i Chevron, DFDS og Vonsild & Søn. Periodevis arbejdet i Grønland, Norge og Sverige. Længere årrække Semco.



Isbryderen
"Isbjørn"



Søren Vincentz Nielsen
Skibsmekaniker, 51 år.
Tillidsmand siden april 2000. Fra april 2005 fællestillidsmand. Startede i Scandlines august 1996. Før Scandlines værkfører i 15 år i private virksomheder, hvoraf de 5 sidste år Vognmandsruten.



Scandlines A/S
Gedser-Rostock



Erik Sørensen,
50 år, skruestikarbejder.
Scandlines siden 1989. TR siden 1993. Fællestillidsrep. siden 1996, dengang for ca. 120 medlemmer. Trådte tilbage som fællesTR i marts 2005. Formand for klubben i distrikt 6, og bestyrelsesmedlem i Metal Søfart.



Scandlines A/S
Rødby-Puttgarden



John Pytlick
Skibsmekaniker, 39 år.
Udlært skibsmontør.
Sejlet på Bøjden-Fynshav overfarten i
10½ år.
Tillids- og sikkerhedsrepræsentant.



Scandlines A/S
Bøjden-Fynshav



Per Maj
Skibsmekaniker, 48 år.
Udlært maskinarbejder.
Tillidsrepræsentant i 17 år
Tidligere red.: Norden, Dansk Esso
Svitzer og Beck-grup-
pen a/s
Medlem af bestyrelsen Metal Søfart.



Elsam



Kjeld Andersen
Skibsmekaniker, 59 år.
Mærsk 1968-2000
Alcatel 2000-
Tillidsrepræsentant i 10 år
Medlem af bestyrelsen Metal Søfart.



Alcatel



Preben Sørensen
Skibsmekaniker, 51 år.
Udlært maskinarbejder.
Sejlet på ruten Fåborg-Gelting indtil
lukning og tillidsmand i 3 år her.
Nu Spodsbjerg-Taars og tillidsmand
i ca. 1 år.



Sydfynske A/S



Thomas Saaby Rasmussen
Automekaniker 1986. 39 år.
Faglært skibsass. kursus 1989
Rederier mv: J. Lauritzen (1989-95),
Royal Arctic Line (1995-99), Tele
Danmark Marine/Alcatel (1999-2002),
E.P. Industri & Marine Service/Frede-
ricia Værft (2003-04). B&B siden 2004



Bugsering &
Bjergning
Danmark A/S



ÅRETS NYE SKIBSPLATTE 2006

Fylla

Jagtbygget tremastet sletskonneret med hjælpemotor bygget i 1922 på M.R.V. Dreyers skibsværft i Nyborg. Efter 7 år i nord-østersøfart under navnet Fyen af Marstal, senere Gråsten bliver det solgt til rederiet Grønland A/S og får navnet Fylla.

K.G.H. køber skibet i 1932 hovedsageligt brugt som forsyningskib. Solgt i 1968 til en færing, der omrigger det til fryseskib og får navnet Arctic Freezer senere Polar Freezer. Efter 50 år på Grønland køber Fyns Amtskommune skibet i 1979 som led i et beskæftigelsesprojekt for unge arbejdsløse i Odense. Skibet bliver nu oprigget og restaureret i 2 år. Fra maj 1982 bliver Fylla sejlene lejrskoleskib med hjemhavn i Svendborg.



KONGESKIBET DANNEBROG

Dannebrogserien er udført i 5 farver og belagt med 24 karat guld.

Fad, diameter 27 cm.	kr. 695,-
Snapsedunk 1 liter, højde 23 cm.	kr. 345,-
Ur, diameter 23 cm. med Junghans urværk.	kr. 495,-
Krus, højde 9 cm., diameter 7,8 cm.	kr. 58,-

DANMARKS SKIBSPLATTE

Darupvej 105 • 4000 Roskilde • Tlf./fax: 46 37 20 20 • E-mail: dk-plates@post.tele.dk • Se også vor hjemmeside: www.dk-plate.dk



Årets platte nr. 36
kr. 385,-
excl. forsendelse

Poul Kolding er afdøet ved døden

Efter længere tids sygdom afgik Poul Kolding ved døden d. 18. oktober 2005.

Poul var født i 1936. Uddannet maskinarbejder, blev kølemontør og sejlede herunder som reparatør fra tid til anden. Han fungerede i 40 som tillidsmand i Metal.

Han blev første gang valgt som klubformand i 1963 og i 1978 valgt til bestyrelsen for afdeling 2, klejnsmedene, og fik sæde i uddannelsesudvalget for kølemontører i Metalindustriens efteruddannelser.

Poul Kolding blev hyreanviser i 1983 i Metal Søfart - dengang hyreanvisningen stadig var på "egne hænder", senere næstformand, og i 1985 formand for Metal Søfart efter Svend Borg. Det var en hjertesag for Poul Kolding at sikre uddan-

nelsesmuligheder for medlemmerne, med et grundlag som kunne bringe foreningen ind i fremtiden.

Poul Kolding blev pensioneret i 2001 hvor han fyldte 65 år. Han blev tildelt ridderkorset i 1994 for sin indsats som dommer i Sø- og Handelsretten og sit arbejde i Handelsflådens Velfærdsråd.

Æret være hans minde



Valgte at bryde hyrekontrakten da tonen om- bord blev for barsk

Kurt Petersen havde glædet sig til sin første hyre som skibsassistent. Hurtigt fandt han dog ud af, at det ikke var kammertonen, som var mest udbredt ombord. Gennem flere uger måtte han således høre på at styrmanden tiltalte ham i sprogets værste gloser. Til sidst havde han fået nok, og afmønstrede i en havn i Colombia. Beslutningen kostede ham 35.000 kr., som han måtte låne i banken. Alligevel var han lettet, da han forlod skibet for sidste gang

Af journalist Peter Jürgensen



Livet til søs kan som bekendt være barsk. Den 41-årige nordjyde Kurt Petersen havde dog ikke forventet, at det kunne være så barsk, som han oplevede det, da han tidligere på året mønstrede ud for første gang i sit liv.

Oprindeligt er Kurt uddannet automekaniker, men med tiden blev han - som han selv udtrykker det - "mekaniker-træt" - og søgte derfor nye horisonter. Samtidig skulle livet til søs være opfyldelsen af en drøm, der siden drengeårene havde haft

en solid plads i hans bevidsthed.

Efter at have gennemført det korte kursus for håndværkere på MARTEC i Frederikshavn, kunne han skrive "befaren skibsassistent" på sit CV. Sædvanligvis tager uddannelsen tre år, men da han jo i forvejen havde svendebrev som mekaniker, kunne sønæringsbeviset erhverves efter kun 10 uger.

Imidlertid viste det sig ikke helt nemt at få hyre som befaren skibsassistent. Derfor accepterede han at blive hyret med titel af ubefaren i et mindre coaster-rederi, som selv havde kontaktet skolen og oplyst, at de manglede en mand.

Den 1. juni mønstrede Kurt ud fra en havn i Colombia. Skibet var ladet med blandt andet cement og biler, og turen gik nu op langs den nordamerikanske kyst og retur til Columbia. Allerede da han kom ombord, fik Kurt imidlertid en mistanke om, at der var optræk til konflikter. "Styrmanden så på mig med et lidt vemodigt udtryk i øjnene og fortalte mig derpå, at jeg sikkert hurtigt ville blive træt af arbejdet." Hvad der lå i den udtalelse, skulle han senere finde ud af.

"Ganske vist var jeg jo ikke nogen særlig rutineret sømand, men hver gang jeg skulle udføre et job, syntes styrmanden, at der var noget i vejen med det, jeg gjorde. Når han stod på Broen med sin kikkert, kunne han jo også overskue det meste af, hvad der foregik på dækket, og den mulighed benyttede han sig flittigt af. I løbet af nogle dage begyndte han at snerre og råbe af mig. Blandt andet kaldte han mig for "svin" og "forbandede karl", når han ikke var tilfreds med mit arbejde. Ofte kom hans skældordsord som lyn fra en klar himmel. Det var som om han benyttede



enhver lejlighed til at fange mig på ét ben, så han havde en anledning til at skælde mig ud - og gerne i kollegers påhør. Hvis styrmanden skulle vaske tøj, og jeg havde været så uforsigtig at tage vaskemaskinen før ham, flåede han blot mit vasketøj ud af maskinen og smed det på dørken. Ingen havde fortalt mig, at de forskellige besætningsmedlemmer havde bestemte og afmålte vasketider", siger Kurt Petersen, som generelt fandt informationsniveauet ombord mangelfuldt.

Når skibet lå i havn, skulle styrmanden lede losningen og lastningen. Som professionel mekaniker kunne Kurt hurtigt spotte, at vedligeholdelsen af skibet ikke var den bedst tænkelige. Olien sivede ud fra rørene, kranerne var defekte, aircondition-anlægget svigtede og lyskontakterne hang ud af væggen.

"Jeg er ikke socialrådgiver"

"Jeg tillod mig at gøre venligt opmærksom på, at jeg fandt vedligeholdelsen mangelfuld, hvilket tirrede styrmanden yderligere. Jeg tror godt han vidste, at skibets tilstand var uforsvarlig, men han gjorde ikke noget ved det. I stedet gav han besætningen

skylden for det manglende vedligehold." Kurt er ikke selv i tvivl om, at de to øvrige skibsassistenter ombord heller ikke brød sig om den barske omgangsform. Men de accepterede alligevel vilkårene i tavshed, siger han.

Efter et par uger blev styrmandens tone så rå og ubehersket, at Kurt Petersens bæger var fyldt, og han opsøgte derfor kaptajnen og klagede. "Jeg fortalte ham, at såfremt vi ikke kunne få en rimelig dialog, insisterede jeg på at afmønstre. Kaptajnen svarede imidlertid blot, at han ikke var ansat som socialrådgiver, og at han derfor ikke mente, at han kunne hjælpe mig. Hans problem var, at han havde overtaget ansvaret for et skib, som på alle måder var nedslidt.

Da jeg spurgte, hvilke muligheder jeg nu havde, svarede han mig, at jeg da godt kunne sige op, men at jeg i så fald brød hyrekontrakten og derfor - ifølge Sømandsloven - selv skulle betale min hjemrejse samt min afløseres udrejse. Det ville koste 35.000 kr., og de penge havde jeg ikke. Kurt Petersen ville imidlertid hjem for enhver pris. Kaptajnen sendte en mail hjem til rederiet, som kort efter bekræf-

tede opsigelsen. Der skulle imidlertid gå endnu halvanden måned før Kurt kunne afmønstre fra Santa Maria i Colombia. Først da var lånet i hans bank gået i orden, pengene indbetalt på rederiets konto og en afløser ankommet.

Lettelse over at være fri

Kort tid før den endelige afmønstring, blev Kurt i forbindelse med losning ramt i hovedet af en lille klump cement. Heldigvis skete der ikke noget alvorligt, men styrmanden overværede episoden, og konstaterede med et smørret og nedladende grin, at det "da var en skam, at Kurt ikke var kommet så meget til skade, at han måtte søge lægehjælp. I så fald havde rederiet nemlig været nødt til at betale hans hjemrejse."

Den 9. september kunne han forlade landgangsbroen, hvorefter han stod på en øde og brændende varm havnekaj i en fjern verdensdel. "Jeg havde en lang hjemrejse foran mig, men følte alligevel

en lettelse, som jeg aldrig vil glemme. Lige meget hvad for et slags liv, jeg nu kom hjem til, ville alt - uden sammenligning - være bedre end de måneder, som jeg nu havde lagt bag mig", siger han.

Har ikke mistet lysten til at sejle

Kurt er ikke i tvivl om, at der skal være mulighed for et vist frisporg ombord på et skib, fordi det nu engang er en del af kulturen. "Omvendt har jeg aldrig tidligere oplevet en så hård omgang på andre arbejdspladser, heller ikke i Forsvaret, hvor jeg var ansat gennem 15 år. Officererne ombord på det skib levede i et lukket univers og havde helt urealistiske forestillinger om deres egen betydning.

Den forstokkede og umyndiggørende ledelsesstil passer ikke til verden af i dag, men er måske stadig udbredt i nogle mindre rederier", siger Kurt Petersen, som ikke har mistet lysten til at sejle. Det skal blot være i et rederi med en anden personalepolitik.

Grunden til at staten så at sige slet ikke beskæftigede sig med Samsø's forbindelser til omverdenen har været den, at færgefarten var i hænderne på grevskabet Samsø. Det var oprettet, da den blev overdraget til Christian d. 5's elskende Sophie Amalie Moth ved kongeligt gavebrev af 1. juni 1676.



Ole Stig Johannesen

Dansk-Fransk

- skibene fra A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

256 sider, indbundet - rigt illustreret

Pris: Kr. 415.

Eget forlag - Edition Maritime

ISBN 87-990744-0-0.

Navnet "Dansk-Fransk" kan, sammen med navne som "Ove Skou" og "Heering Line", få det blanke og vemodige frem i de fleste ældre søfolks øjne. Ryet rakte til himlen og historierne hørte til en verden af 1000 og en nats eventyr.

Det er en flot præstation Ole Stig har begået på eget forlag. Bogen er i A4-format i en luksuspræget billedrig udgave.

Indledningsvis beskrives rederiets historie fra stiftelsen i 1902 til den triste nedlukning i 1980 - lige før det maritime opsving igen satte ind. Banken satte tommelskruerne på og et næsten 80-årigt eventyr i alle slags farter måtte lukke.

Herefter omtales alle skibene, et for et. Teknisk, billedligt, fartmæssigt og med særlige historier som knytter sig til mange af de kendte navne.

Ole Stig Johannesen sejlede som mes-sedreng i ØK og herefter 3-4 år som maskingut, smører og motormand i norske rederier i slutningen af 50'erne. Tidligere bøger om Schou og ØK-skibene.

MAN SEJLER DA TIL EN Ø

Poul Sørensen

Færgefarten på Samsø gennem ti-derne.

168 sider, indbundet - rigt illustreret

Pris: Kr. 365.

Forlaget Nautilus

ISBN 87-90924-28-5

Bogen kan bestilles direkte fra forlaget: 47725539.

Poul Sørensen er civilingeniør med speciale i skibsbygning, og har tydeligvis gammel kærlighed til sejladsen på Samsø.

Bogen gennemgår i korte rids historien fra vikingetiden og frem til vore dages "Samsine", "Vesborg" og "Kyholm". Afslutningsvis er der 74 sider med gennemgang af skibene fra 1820'erne til nu i en lidt blandet rækkefølge.

Købmand Rasmussen citeres i en rejsebeskrivelse fra slutningen af 1840'erne, hvor det kunne være sin sag at begive sig ud på en ofte farlig sejlads:

"Vi skulle nu på en kryds med vinden stik imod, og det så i horisonten ud til, at vi skulle have et skrækkeligt uvejr....be-fragteren og skipperen, men den første sad lige så rolig og røg på sin pibe... Han vidste ikke hvad han ville. Og skipperen, en gammel fordrukken svamp, tog også tingene med ro... Næppe havde imidlertid skipperen taget roret op for at bære af, før vi blev greben af vinden, som kort efter gik over til en rygende orkan... Vi kunne i et nu være gået til havets bund..."

For den skibsinteresserede, er det en rig bog på data og billeder.

Det smukkeste skib af dem alle. Motorskibet "Jylland", som besejlede Samsø fra 1933 til 1966.



Klip fra ITF's årsrapport 2004 "Campaign against

Flags of convenience designated by the ITF

ARMANIA



ANTIGUA AND BARBUDA



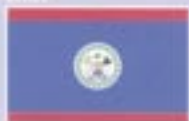
BANGLADESH



BERMUDA



BELIZE



BHUTAN



BOLIVIA



BURUNDI



CAMBODIA



CAYMAN ISLANDS



CHINA



CYPRUS



DOMINICAN REPUBLIC



GERMANY (former flag)



GUINEA



HONDURAS



JAMAICA



LEBANON



LIBERIA



MAITI



MAITHELL ISLAND



MAURITIUS



MOLDOVA



NETHERLANDS ANTILLES



PANAMA



SÃO TOMÉ & PRÍNCIPE



SEYCHELLES



ST VINCENT & THE GRENADINES



SWITZERLAND



TANZANIA



Et skib under bekvemmelighedsflag ("flag of convenience" = FOC), er karakteriseret ved at flaglandet er uden tilknytning til ejerskabet. Billige registreringsafgifter, lave eller ingen skatter, og frihed til at beskæftige billig arbejdskraft, er motivationen for skibsejerne til at flage ud.

Når ITF erklærer et flagland for FOC, tages landets evne og vilje til at håndhæve internationale sociale minimums standarder på skibene, også i betragtning, herunder respekt for grundlæggende menneske- og fagforeningsrettigheder - og retten til kollektive forhandlinger med ægte fagforeninger.

ITF skæver også til flaglandets sociale "logbog", i form af ratifikationer af internationale arbejderkonventioner og anbefalinger.

En anden indikator handler om sikkerhed og miljø, som afsløres gennem ratifikationer af internationale maritime konventioner og havnekontroller, som afslører mangler eller udvirker tilbageholdelse.

FOC tilbyder midler til at undgå arbejdsrettighederne i oprindelseslandet, og er baggrund for lave lønninger, lange arbejdsdage og usikre arbejdsforhold.

Eftersom FOC-skibe ikke har nogen egentlig nationalitet, kan de ikke nås af de enkelte nationale fagforeninger. ITF er konsekvensmæssigt blevet tvunget til at organisere og forhandle på vegne af besætningerne i FOC-skibene.

flags of convenience and substandard shipping”

ITF skibsinspektioner:

2002	8.886
2003	9.104
2004	9.532

ITF udvirkede efterbetalinger til besætningsmedlemmer:

2002	\$ 27.6 mill.
2003	\$ 24.0 mill.
2004	\$ 22.9 mill.

Faglige aktioner med henblik på at sikre efterbetalinger eller overholdelse af ITF-aftaler:

2002	21 lande
2003	31 lande
2004	24 lande

Mellem 2002 og 2004 er der indgået 55 ITF-aftaler, som følge af faglige aktioner.

Kina:

ITF ser med stigende bekymring på den voldsomme stigning i antallet af kinesiske søfarende som ansættes i FOC-skibe, og konsekvenserne for jobsituationen for medlemmerne af ITF's forbund.

Aktionsuger:

Praksis med aktionsuger på regionsbasis blev faset ud i 2002 og 2003.

ITF's arbejde er i høj grad blevet koncentreret om forhandling af internationale standarder (benchmarks).



World fleet, by top 50 flags, on 1 January 2004

	No. ships (over 100gt)	Gross tonnage (millions)	Annual % increase in gt	Average age
1 Panama*	6,302	125.7	0.8	17
2 Liberia*	1,553	57.4	4.0	12
3 Bahamas*	1,297	34.7	-3.1	15
4 Greece	1,558	32.2	11.8	22
5 Malta*	1,301	25.1	-30.9	18
6 Singapore	1,761	23.2	10.0	11
7 Cyprus*	1,398	22.1	-3.9	16
8 Hong Kong	901	20.5	26.5	12
9 China	3,376	18.4	6.4	22
10 Marshall Islands*	515	17.6	19.7	12
11 Norway (NIS and register)	705	17.0	-7.6	16
12 Japan	7,151	13.6	-2.2	13
13 United Kingdom	1,594	10.8	35.0	20
14 Russia	4,950	10.4	0.0	23
15 United States	6,344	10.3	0.0	24
16 Italy	1,504	10.2	6.3	22
17 Denmark (DIS and register)	425	7.2	1.4	17
18 India	1,028	7.0	14.8	18
19 South Korea	2,604	6.7	-4.3	23
20 Isle of Man	302	6.4	-	10
21 St Vincent & the Grenadines*	1,219	6.3	-6.6	24
22 Germany	782	6.1	-6.2	22
23 Antigua & Barbuda*	950	6.0	17.7	12
24 Malaysia	972	5.7	5.6	17
25 Netherlands	1,313	5.7	0.0	16
26 Philippines	1,703	5.1	-3.8	26
27 Turkey	1,113	4.9	-14.0	25
28 Iran	382	4.8	17.1	20
29 Bermuda*	106	4.8	0.0	16
30 Indonesia	2,700	3.8	2.7	25
31 Sweden	581	3.6	12.5	30
32 Norway	1,548	3.5	-7.9	27
33 Taiwan	637	3.5	-18.6	23
34 French Antarctic Territory	116	3.3	10.0	8
35 Brazil	482	3.3	-5.7	24
36 Canada	906	2.8	0.0	29
37 Thailand	671	2.3	23.1	24
38 Kuwait	208	2.3	0.0	23
39 Australia	643	1.9	0.0	21
40 Vanuatu*	352	1.6	14.3	17
41 Belize*	1,040	1.5	0.0	23
42 Finland	280	1.4	-6.7	31
43 Ukraine	829	1.4	7.7	24
44 Saudi Arabia	285	1.4	-6.7	22
45 France	561	1.4	0.0	21
46 Egypt	346	1.1	-15.4	25
47 Mexico	654	1.0	33.1	25
48 Algeria	137	0.9	0.0	24
49 Honduras*	1,143	0.8	-11.1	30
50 Bulgaria	151	0.7	-22.2	28

Source: Lloyd's Register of Shipping / * Denotes flag of convenience.

NORSK SLAGSMÅL OVER SKAT



Af:
Andrew Draper

Den nye rød-grønne regering i Norge får en hård medfart fra starten af de maritime fagforeninger, efter den bebudede indførelse af skat på kostpenge. Den har nu trukket forslaget tilbage til genovervejelse, efter de 3 maritime fagforeninger rasede og varslede en politisk strejke. Det samme forslag havde tidligere været fremme og trukket tilbage under den sidste, borgerlige, regering. Den tabte Stortingsvalget i oktober.

Nettolønsordningen, som den sidste regering ville afskaffe for søfarende, bliver nu udvidet. Det glæder sømændene selvfølgelig. Men Norges Rederiforbund brokker sig over, at formueskatten bliver skærpet for virksomheder.

Så indenfor blot en måned er det lykkedes den nye regering at provokere hele industrien fra top til bunden. Den store mistro, som eksisterede blandt de faglige organisationer overfor Kjell Magne Bondeviks borgerlige regering, bliver måske ikke meget mindre, bare fordi den nye består af Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti under Statsminister Jens Stoltenberg.

Forslaget om skat på kostpenge var en del af Bondeviks statsbudget for 2005. Den skulle pålægges søfolk, oliearbejdere og pendlere. Det blev trukket tilbage efter forhandlinger, men lagt frem igen for 2006 budgettet.

Det gjorde søfolkene rasende, og de protesterede hårdt, og til sidst varslede de en 3-timers strejke for alle norsk-registrerede skibe i havn d. 18. november. Stortingets finansudvalg vil nu bede regeringen om at revurdere madskatten for oliearbejdere, og kostpenge-tillægget for sømænd, i forbindelse med behandlingen af det reviderede budget til foråret.

Forbundene (Norsk Sjøoffisersforbund, det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund) har beregnet, at den skærpede skat ville have kostet lønmodtagerne mellem NOK6.000-10.000 om året, dog væsentlig højere for nogle.

Den tidligere (Bondeviks) regering havde tillige varslet en afskaffelse af nettolønsordningen fra 2006, som ville have betydet, at rederierne stod til at miste store skatterefusioner. Flere af de store pas-



Jens Stoltenberg



sagerrederier har efterfølgende puslet med planer om at udflage til andre lande, herunder Danmark med DIS' nettolønsordning. Det ville have ført til tab af flere tusinde norske arbejdspladser.

Tiden vil vise, om udflagningen sker. Nu kommer Stoltenbergs regering nemlig med forslag om udvidelse af nettolønsordningen fra juli 2006 "for at sikre norsk beskæftigelse". Industriministeriet siger, at udvidelsen "har til formål at sikre norsk maritim kompetence og rekruttering af norske søfolk, samtidig som norske rederier gives mere konkurrencedygtige vilkår".

Jeg anser udvidelsen som vigtig og nødvendig for at opretholde Norge som en verdensledende nation indenfor kvalitets-skibsfart. Samlet vil dette oplæg sikre tilstrækkeligt med norske søfolk, som kan bidrage med kompetence til udvikling af hele det maritime erhvervsmiljø, siger Industriminister Odd Eriksen i en kommentar.

Ifølge regeringens forslag vil den nuværende ordning fortsætte i første halvår af 2006, hvorefter den udvides til også at omfatte en del af flåden under det nationale NOR-register. Udenrigsfærger der sejler under NOR kan få nettolønsordningen for deres sikkerhedsbemanding. NIS-skibe vil fortsat være omfattet af ordningen som hidtil.

Eriksen regner med, at tiltaget vil give stabile rammevilkår og sikre vækst i norsk shipping. Det vil koste NOK1,2 mia i 2006.

Er man glade? Det er arbejdstagerne, men arbejdsgiverne er nu utilfredse! - Skattereformen som blev foreslået af Bondevik-regeringen forudsætter en fjernelse af formueskatten, siger Norges Rederiforbunds adm. direktør Marianne Lie. Det er ret uheldigt, at den nye regering ikke bare tilbagefører forslaget, men også foreslår en udvidelse af grundlaget for formueskatten, samt en stramning af aktionærmodellen. Vilkårene for norske ejere bliver dermed betydelig svækket.

Det er positivt at der nu bliver ro og stabilitet omkring konkurrencedygtige vilkår for norske søfolk, men når vilkårene for ejerne af rederierne forværres yderligere, vil etableringen i udlandet bare fortsætte, siger Lie. – Uden rederier i Norge vil der ikke være arbejdspladser for norske søfolk, uanset om de har konkurrencedygtige vilkår eller ej.

Specialrådgiver Arne H. Hansen fra Norsk Sjøofficersforbundet sagde før regeringen trak den forslåede skat på kostpenge tilbage, at man er skeptisk overfor regeringen. – Skepsis'en til regeringen øger. Men det er trods alt positivt at regeringen har fastsat 1. juli som dato for udvidelse af nettolønsordningen.



North Atlantic Lines Operations overenskomst indgået

Primo november leverede DFDS "Duchess of Scandinavia" tilbage fra en charteraftale med norsk rederi. Ruten Cuxhaven-Harwich blev dermed lukket på grund af dårlig indtjening. Imidlertid fortsætter "Duchess" i DIS, i ny konstruktion, og med rutesejlads mellem Hanstholm og Bergen. Der er stiftet et nyt selskab "North Atlantic Lines Operations" som datterselskab til norske "North Atlantic Holding", som sejler i opgaver for det velkendte norske "Fjordline".

Forhandlingerne om overenskomster har været afviklet i en gennemført positiv atmosfære, trods nogle reelle problemer undervejs, som ikke har kunnet tilskrives rederiet. De havde imidlertid til følge at der har været en del natarbejde involveret i de afgørende faser.

ret i de afgørende faser.

Der er afsluttet 3 overenskomster med løbetid frem til 1977 (både marts og april).

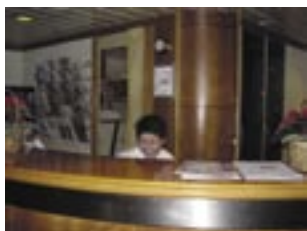
1) Hotel- og Cateringofficerer, 2) Supervisorer og 3) Menigt Cateringpersonale.

De to første er næsten afskrifter af tilsvarende aftaler i DFDS, medens den tredje involverer en del forbedringer set i forhold til DFDS.

Foreningen sejlede med skibet, "Atlantic Traveller" som det nu hedder, fra Hanstholm til Bergen d. 22.-23. november og afholdt møder med de ansatte. Efter ankomst Bergen blev nogle afgørende problemer løst på stedet. I skrivende stund sejler Jannik fra DFDS nu med skibet, og samler op på eventuelle problemer.

Overenskomsterne underskrives i "det gule værelse" i Danmarks Rederiforening, torsdag d. 1. december. Til højre direktør Jan Petter Eilertsen fra North Atlantic Lines.





UDDRAG AF HYRETILLÆG gældende fra 1. november 2005

Faglært kabys personale:

Månedshyre:

	Under 1 år	Efter 1 år		Efter 10 år
01-11-2005	14.814	14.814		15.578
01-03-2006	15.134	15.134		15.907

Pensioner (rederiet/ansatte)

Nil	737/401		764/415
Nil	783/416		810/430

Tillæg til faglært kabyspersonale:

	Overtid:
01-11-2005	515
01-03-2006	587

Overtid:

01-11-2005	54,80
01-03-2006	56,35

Rederiassistenter:

Månedshyre:

	Under 1 år	Efter 1 år		Efter 10 år
01-11-2005	12.539	13.921		14.356
01-03-2006	12.850	14.267		14.726

Tillæg til rederiassistenter:

	Fagtillæg:	Nattillæg:	Overtid:
01-11-2005	530	430	51,94
01-03-2006	530	443	53,41

Værdi af fridage ved kontanterstatning:

1/30 månedshyre pr. dag.

Ekstrature - afløsere

Pr. berørt kalenderdag. Der optjenes ikke frihed.

	Fagl. Kabys	Rederiass.
01-11-2005	875	700
01-03-2006	892	710

Tillæg til faglært kabyspersonale:

Gives til alle faglærte i kabyssen.

Tillæg til rederiassistenter:

Disse tillæg er tilsvarende DFDS. Fagtillæg gives efter henvendelse til dem, som har en uddannelse af væsentlig betydning for stillingen, og nattillæg til dem hvis arbejdstid overvejende ligger mellem kl. 20:00 og 06:00.

NOTER TIL HYRETABEL:

Løn under 1 år:

I det første år afholdes 3 dages ferie på "egen regning" pr. måned. Det er indregnet i hyretabellen, således at der ikke trækkes i lønnen det første år (som i DFDS). Når lønnen for faglært kabyspersonale er ens under og efter 1 år, er det fordi bl.a. pensionen er indregnet i lønnen dette år.

3 UGERS KARANTÆNE nye regelstramninger

DAGPENGE SATSER:

Maximale dagpengesats for fuldtidsforsikrede:

2005: Kr. 654 om dagen

2006: Kr. 667 om dagen

5 dage om ugen.

Alle andre satser spørg:

Metal Søfart: 33148436 (Ove)

DSRF: 36365588 (Corlis)

JULELUKKET

CO-Søfart holder julelukket fra d. 22/12 kl 12:00 til d. 2. januar 2006.

Hotline:

23.-24. OleStr 26371233

25.-28. Christian 23746785

29.-1. Martin 23606383

Hvis der skulle være noget vigtigt, som ikke kan vente.

A-kasserne har almindeligt åbent d. 23/12 og mellem jul og nytår:

Metal Søfart: 33148436

FTF-A: 70131312

HUSK TILMELDING TIL ARBEJDSFORMIDLINGEN

Som sømand kan du tilmelde dig den nærmeste arbejdsformidling, men det er en god ide tillige at tilmelde dig søformidlingen f.eks. i Ålborg eller Århus.

Som ledig bliver man udsat for mange angreb især fra regeringen. De ledige gider ikke arbejde, de gider heller ikke møde op på AF. Alt dette er jo noget vrøvl, som let kan modbevises bare arbejdsgiverne ville stille arbejdspladserne til rådighed.

Det seneste angreb går på at man får 3 ugers karantæne i dagpengesystemet, hvis man glemmer at møde på AF til formidlingssamtale, formidlet arbejde, udarbejdelse af handlingsplan (også kaldet jobplan), revision af handlingsplan eller ikke påbegynder aftalt plan.

Det skal siges, at hvis udeblivelsen skyldes akut udefra kommende forhold som medlemmet ikke kunne forudse, mister man kun dagpengene indtil kontakten til AF eller A kassen er genoprettet. Det akutte forhold skal dokumenteres.

Efter min bedste opfattelse er der kun 3 akut udefra kommende forhold, der gør man ikke får karantæne. Det er hvis man er død på mødetidspunktet, er gået i arbejde dagen før eller ligger på sygehuset i respirator.

Derfor kig godt efter hver dag, også mellem reklamerne, om der skulle være et brev fra AF. Er der det, læs det, og husk at møde op på dagen, det er for dyrt at glemme at møde. Husk også at give AF besked så hurtigt som muligt, når du vil holde ferie eller bliver syg. Det er ikke en gyldig grund ikke at møde fordi man holder ferie eller er syg, hvis AF ikke har fået besked om det.

Ove Larsen

FÆLLES SEMINAR MELLEM TILLIDSREPRÆSEN- TANTER FRA MS OG DSRF, SAMT KONTORET, PÅ METALSKOLEN I JØRLUNDE 7.-8. OKTOBER



MS-internt

Runde fødselsdage i perioden 10. december 2005 til 10. februar 2006



Tillykke med 50 år

Erik Henningsen - 16. januar
Jørgen Transø - 7. februar

Tillykke med 60 år

Toke Bruno Nielsen - 12. december
Ole Anders Brændgaard - 17. dec.
Jørn Hansen - 20. december
Tadeusz Zbigniew Szymanski - 6. januar
John Hundborg Johansen - 17. jan.
Poul Justesen - 19. januar
Kurt Frandsen - 27. januar
Ebbe Melander Jensen - 3. februar

Tillykke med 65 år

Ove Rejner Nielsen - 25. december
Abudu Bagatabala - 3. januar
John Dalvad Munkstrøm - 12. januar
Torben John Høholt Larsen - 20. januar
Mogens Olav Eriksen - 23. januar
Helmer Egholm - 9. februar

Tillykke med 70 år

Jan Lervik - 1. januar
Mahmoud Abdulrahim - 3. januar
Knud Valdemar Krabbenhøft - 4. februar

Tillykke med 80 år

Christian Anton Christensen - 2. januar
Svend Aage Knudsen - 4. januar

DISTRIKT KLUB 8

En del medlemmer havde fulgt opfordringen som annonceret og fundet vej til det nye "Carlsberg Besøgscenter", hvor vi havde en fornøjelig eftermiddag.



Klub 8 vil afholde "Nytårskur" for medlemmerne.

Vi mødes i foyeren (kælderen) Nyropsgade 25, Metal København, fredag den 13. januar 2006 kl. 11.00, hilser på hinanden og derefter finder vi et traktørsted.

En rigtig God Jul og Godt Nytår til alle.

Hilsen Bestyrelsen

BØRGES AFSKEDSRECEPTION

Rødovre d. 27/10-05



MARTINS REJSESCHE- DULE TIL AFDELINGER:

Metal Esbjerg
Sallingsundvej 6

Metal Ålborg
Søndergade 14

18/1-06
15/2-06

19/1-06
16/2-06



METAL SØFART rundt i land og skib

Som beskrevet i sidste nummer af bladet, har undertegnede nu rejst lidt rundt i det ganske danske land, samt besøgt forskellige skibe på min vej. Det er ikke bare et pr-stunt! Baggrunden for det er, at jeg har det bedre med, at kan se jer medlemmer i øjnene, når jeg snakker med jer om de ting, som der måtte være, og - det jeg har hørt eftersøgt når jeg har snakket med jer pr. telefon er, at I synes, det er lidt trælst, at det altid kun er i København at I kun kan få fat på os.

Jeg har nu været på rundtur i DFDS og besøgt passagerskibene på rederiets forskellige ruter. Det har givet en masse gode og konstruktive diskussioner, og fået skabt en dialog mellem medlemmer, tillidsfolk og foreningen, som jeg synes er uhyre vigtig for at vi kan udvikle Metal Søfart og CO-Søfart hele tiden.

Som noget helt nyt, ville vi prøve at holde åbent i henholdsvis Esbjerg og Ålborg afdelinger ca. 1 gang om måneden, for at komme tættere på jer der bor i Jylland. Jeg ved godt, at det er nyt for alle, at vi flytter kontoret ud i landet, men jeg har en forventning om, at det på sigt vil blive et godt tiltag, som vil binde jer medlemmer og Metal Søfart/CO-Søfart tættere sammen.

Mine første erfaringer med dette blev godt nok lidt af en kold afvaskning. De to dage som jeg havde afsat til dette tiltag blev noget ensomme. I hverken Esbjerg eller Ålborg havde jeg besøg af nogle. Det er nu ikke fordi jeg regner med, at samtlige medlemmer vil komme fra lokalområdet, men havde nok forventet, at der ville dukke et par stykker op hvert sted.

Når man kommer uanmeldt på skibene, så ender det jo altid med, at man får nogle ting vendt som man snakker om i hverdagen, men ikke får gjort noget ved når man er hjemme. Så - brug også muligheden for at komme og få snakket om de småting der end måtte være i forbindelse med jeres arbejde. Det er jo også en god måde for mig til at videreføre til det daglige arbejde i foreningen, hvad der foregår ude i skibene.

Jeg får desværre ikke mulighed for at komme rundt i december måned, men fra januar kommer jeg rundt igen. I første omgang Esbjerg og Ålborg, men muligvis kommer der andre byer, eller der bliver byttet lidt rundt, så andre kan blive tilgodeset.

Martin Nielsen

KONTINGENTSATSER

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	10.559 kr. og derover	Kr. 960,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	10.598 kr. og derunder	Kr. 600,00	
DAS-hyre	12.900 kr. og derover	Kr. 960,25	
DAS-hyre	12.899 kr. og derunder	Kr. 600,00	
Dagpengesats	547 kr. og derover	Kr. 960,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	546 kr. og derunder	Kr. 600,00	
Lærlinge		Kr. 187,25	
Efterlønsbidrag		Kr. 382,00	

KURSUS FOR SØENS GASTRONOMISKE FAGFOLK 12. og 13. januar i Århus

I sidste blad lovede vi mere information vedr. ovennævnte kursus, som arrangeres af Søfartens Arbejdsmiljøråd. Dette har nu vist sig at være mere eller mindre overflødigt, da kurset ved redaktionens slutning var meget tæt på at være fuldt booket. Der er dog enkelte pladser tilbage, så hvis man er interesseret skal man skynde sig.

Deltagelse i kurset koster kr. 2950. Hvis man tilmelder sig gennem sit rederi, kan man muligvis få rederiet til at betale. Kurset finder sted den 12. og 13. januar 2006 i Århus.

Nærmere information om kurset findes på www.seahealth.dk, ligesom man kan læse en artikel om det sidste kursus i Fagblad nr. 3 fra 2005.

Tilmelding

"På vej mod seniorlivet"

KOM TIL SENIORKURSUS

Sammen med PFA Pension inviterer vi vores medlemmer i alderen 55 – 65 år, og deres ægtefælle/samlever, til et kursus om livet som senior.

Seniorkurset handler blandt andet om de vilkår, som gælder for "den 3. alder", kontante emner som økonomi og jura, og også de mere generelle og "bløde" emner som f.eks. kost og motion.

Kurset finder sted den 16. og 17. marts 2006 i Svendborg. Prisen for deltagelse er 300 kr. pr. person. For dette beløb får du kursus, en overnatning på Hotel Svendborg og mad og drikke.

SÅDAN TILMELDER DU DIG

Du tilmelder dig og evt. din ægtefælle/samlever via e-mail til cp@co-sea.dk, eller du kan ringe på telefon 36 36 55 85. Du er også velkommen til at sende et brev til foreningen.

Sidste frist for tilmelding er fredag den 24. februar 2006. Da vi kun har et begrænset antal pladser til rådighed, gælder "først til mølle" princippet.



EN INSPIRERENDE OPLEVELSE

Af:

Jens Nordentoft, PFA-pension

I oktober havde PFA Pension inviteret medlemmer af DSRF på seniorkursus. Målet var at inspirere til en god start på seniorlivet, og i følge deltagerne lykkedes det til fulde.

Når man skimter seniorlivet i horisonten, er der mange spørgsmål, der melder sig. Det drejer sig langt fra kun om, hvor vidt man nu har sparet nok op igennem årene, selv om økonomi, efterløn og rådighedsbeløb naturligvis er vigtige ting at have på plads. Men også fritidsinteresser, helbred, sund livsstil og rejsedrømme hører med i billedet.

Det var baggrunden for, at PFA Pension inviterede til seniorkursus over to dage på Hotel Svendborg. Der skulle være god tid og mulighed for at komme hele vejen rundt om de mange emner og spørgsmål, der trænger sig på, når tilbagetrækningen fra arbejdsmarkedet begynder at nærme sig.

”Det bør kollegerne prøve”

Steen Kofod fra Rønne er 60 år og purser på Bornholmstrafikken. Han regner med at trække sig tilbage som 62-årig, og derfor meldte han sig til kurset. ”Jeg kunne straks se, at der her var en oplagt mulighed for at få vendt alle de ting, man går og tumler med, når pensionslivet er inden for rækkevidde,” forklarer Steen Kofod.

”Efter at have været på seniorkursus, vil jeg anbefale alle mine kolleger at gøre det samme, når de kommer i min alder. Det har været en inspirerende oplevelse, og det har sat rigtig mange tanker i gang. Jeg noterede mig blandt andet, at man skal

huske at føre sine planer ud i livet, mens man er frisk og har energien.”

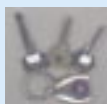
Selv har Steen Kofod en drøm om at rejse med Den Transsibiriske Jernbane, og den type planer var der også mulighed for at tale om under gruppearbejdet på kurset. ”Jeg har kun godt at sige om de to kursusdage, hvor både jurister, sygeplejersker og andre eksperter kom med rigtig gode råd og inspiration.”

”Jeg fik et godt overblik”

Iben Finne Jacobsen står i en anden situation end Steen Kofod. Hun er 10 år yngre, men på grund af en arbejdsulykke trængte hun til at få afklaret sin situation. ”Jeg faldt uheldigt og mistede min smags- og lugtesans permanent. Det betød, at jeg også mistede min generelle erhvervsevne, så nu får jeg invalidepension fra PFA.”

”Det var derfor aktuelt for mig at komme med på kursus, selv om jeg egentlig ikke har alderen. Og jeg er glad for, at jeg tog afsted. Vi fik et fantastisk inspirerende indlæg om livsstil og ernæring. Der var gode og interessante diskussioner i grupperne, og der blev talt ud om alt mellem himmel og jord, fra vi kom, til vi tog afsted. Det var bare super.”

Begge deltagere roser seniorkursets blanding af konkrete og mere bløde emner, og de var også glade for rammerne på Hotel Svendborg. Har du alderen, og har du selv fået lyst til at deltage på PFA seniorkursus, får du mulighed for at melde dig til de næste runder (se side 27)



Et sæt tabte nøgler er indleveret i Rødovre.
36365585

Runde fødselsdage i perioden 10-12-2005 - 10-2-2006



Ramon M. Ortiz - Nordre Digevej 54
2.tv., 2300 København S - fylder **50 år**
den 12. december.

Rosa Jacobsen - Viaduktvej 21 st.th.,
9400 Nørresundby - fylder **85 år den 15.**
december.

Elsebeth Christiansen - Kirkebyen 36,
Rutsker, 3790 Hasle - fylder **50 år den**
16. december.

Solfrid Damsgård - Højdevej 5, 3390
Hundested - fylder **60 år den 4. januar.**

Dorte Birkebæk - Fredesvej 8, 3300 Fre-
deriksværk - fylder **50 år den 5. januar.**

Rita Bæk Hove-Jensen - Fuglevænget
34 st.th., 8500 Grenaa - fylder **75 år den**
11. januar.

Steingrim vid Stein - Nordmandsvej
13, 4050 Skibby - fylder **80 år den 11.**
januar.

Lotte Ingildsen - Klinkervej 6, Sorthat-
Muleby, 3700 Rønne - fylder **60 år den**
18. januar.

Inger Louise Kulby - Lundevej 3, 4400
Kalundborg - fylder **85 år den 31. ja-**
nuar.



JUBILÆUM I perioden 10-12-2005 10-2-2006

Finn Holm har den 1/2-2006 været
medlem af foreningen i 25 år.

Ole Gottlieb Albrechtsen har den 25/1-
2006 været medlem af foreningen i 40 år
og udnævnes derved til æresmedlem.

Vi mindes



Jens Chr. Nielsen, f. 6/9-1921, er afgang
ved døden d. 2/10-2005.

Kaj Egon Pedersen, f. 11/4-1921, er
afgået ved døden d. 3/10-2005.

Uffe Rene Søgaard-Sørensen, f. 3/10-
1944, er afgået ved døden d. 11/11-
2005.

Arne Rose Rasmussen, f. 18/7-1931, er
afgået ved døden d. 30/11-2005.



Tusind tak for gaven i anledning af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Else Borup Thomsen*

Tak for gaven til min reception. Det var en uforglemmelig dag som jeg vil minde for altid. Jeg ønsker jer en god fremtid i Dansk Sø-Restaurations Forening.

Finn Lund.

Herunder:

Finn Lund (stående) i selskab med Hans Espersen ved foreningens generalforsamling/jubilæum 28. august 2002.



Mange tak for gaven i anledning af mit 25 års jubilæum, den blev jeg meget glad for.

*Med venlig hilsen
Jytte Lindenhoff*

Tak for opmærksomheden på min 60 års fødselsdag d. 29/9 2005.

*Venlig hilsen
Helga Sommer*

Bedste hilsner til foreningen, med tak for venlig opmærksomhed ved min runde dag.

*Med venlig hilsen
Jørn Hansen*

Tusind tak for den flotte gave til min 75 års dag.

*Hilsen fra
Knud Aage Nielsen*

Jeg takker hermed for de flotte lysestager jeg modtog ved min 70 års fødselsdag.

Mvh Arne Sørensen

Tak til foreningen for de dejlige lysestager som jeg fik til min 60 års fødselsdag d. 12/11.

*Med venlig hilsen
Ole Martin Nielsen*

Til jer i Dansk Sø-Restaurations Forening. I skal have en stor tak for jeres opmærksomhed ved min 60 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Preben Rønne*

Hjertelig tak for venlig deltagelse.

*Grethe Feldbæk-Andersen
Sussie & Jacques Peronard*

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud september 2005

Ind	28
Ud	13
Netto	<u>15</u>

Ind/Ud oktober 2005

Ind	19
Ud	15
Netto	<u>4</u>

KONTINGENT- OG DAGPENGESATSER 2006

Der er nu oplyst satsstigninger for både dagpenge og A-kasse kontingent.

Medlemskontingentet til Dansk Sø-Restaurations Forening vil ikke stige i 2006, men stigningerne til A-kassen skal vi desværre opkræve.

Det samlede A-kasse bidrag stiger med 5 kr. pr. måned og efterlønskointingentet med 7 kr. pr. måned.

Med A-kasse

Fuldtids Incl. efterløn	1075
DFDS/NAL* Incl. efterløn	875
Deltidsforsikrede Incl. efterløn	867
Uddan./militær Incl. efterløn	833

Fuldtids Excl. efterløn	712
DFDS/NAL* Excl. efterløn	512
Deltidsforsikrede Excl. efterløn	616
Uddan./militær Excl. efterløn	453

SÆRLIGE SATSER

Fylt 60 år før 1/7-1999	
Ikke på efterløn	774
Fylt 60 år efter 1/7-1999	
Efterlønsbevis	696
Efterløn - ny ordning	546
Overgangsydelse	349

Uden A-kasse

Foreningsmedlem u/A-kasse	295
Foreningsmedlem/DFDS/NAL*	95

Passive	90
Kokkeelever	90
Førtidspensionister	90

* Ansatte i DFDS/NAL grundet særlige aftaler.

Det betyder en stigning på 5 kr. pr. måned for A-kasse uden efterløn, og 12 kr. stigning for A-kasse med efterløn.

Efterlønsbidraget stiger fra 382 kr. til 389 kr. pr. måned.

Dagpengestigningen sker på baggrund af den såkaldte satsregulering som for 2006 betyder, at den maximale sats pr. dag stiger fra 654 kr. til 667 kr.

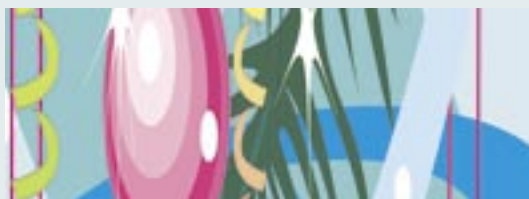
Bestyrelsen

Dagpengesatser - fuldtidsforsikrede /deltids pr. dag i 5 dage om ugen:

100%-satsen	667/445
91%-satsen	607/405
82%-satsen	547/365

G-dage, hele	667
G-dage, halve	334

100%	=	Dagpenge og gl. efterløn trin 1
91%	=	Ny efterløn
82%	=	Dimittend, gl. efterl. trin 2, overgangsydelse



"PRINCESS OF SCANDINAVIA"

Ny tillidsrep. suppleant

Torben Nakskov, baker, er valgt som ny tillidsrep. suppleant på m/f "Princess of Scandinavia"

DFDS GLED I ALKOHOLEN

Genoptrykt fra DSRF's hjemmeside d. 9/11-2005.

Med kopi til de faglige organisationer udsendte DFDS 8/11 en meddelelse til kaptajnerne i DFDS om "Rederiets alkoholpolitik m.v."

Rederiet valgte at se bort fra alle saglige argumenter mod en forbudspolitik. Fra 1. februar 2006 må ingen besætningsmedlemmer indtage alkohol hverken i arbejdstid eller fritid ombord.

Vindene har lagt sig fra juni-månedes medieevent, som rederiet skriver med andre ord, så nu er det tide at stå frem og reklamere for intensiv ædruelighed!

Det er bedrøveligt at de stadig levende besætningsmedlemmerne igen skal tages som gidsler i et reklamefif.

Ekstrabladets og TV2's juni-overskrifter står ikke alene i tiden. Med stabile og jævne intervaller overvældes vi af betonoverskrifter om alle de livsfarere vi udsættes for på den daglige vej. Og det sælger så det forslår. Politikere springer på stribe ret og bekendtgør udvalg, betænkninger og nye lovindgreb. En skønne dag må vi kun forlade vores hoveddør ved særlig tilladelse og ansvar for at pådrage andre mennesker lugtgener og fare for sammenstød på gangstierne. Kulturpersonligheder som kommenterer konkurrence i curling, må ikke indrømme i deres erindringer, at de har kigget lystent på en 17-årig efter de selv passerede de 30. Sådan er tiden, - og medierne sætter dagsorden i samfundet som aldrig før med skræksenarie efter skræksenarie, som helst skal puste til dobbeltmoral og den indre svinehund.



Besætningsmedlemmer som pålægges at arbejde 12 hektiske timer i døgnet, må nu ikke lukke dagen med en pilsner eller et glas vin. Vi ved alle at det har vi udmærket godt af (*at få den pilsner altså*), og vores almene fornuft forbedres - men man må ikke sige højt at man hellere vil reddes af en besætning med lidt alkohol i blodet, end den tilsvarende besætning med 0,0. Misbrug og Storebæltsbroen skræmmer.

Storebæltsbroen kan intet alkoholforbud skærme. Det er elskeligt mediestof i kæmpebogstaver at den påsejles i en brandert. Og det bliver den sikkert igen hvis vi venter længe nok, hvorefter ministeren foreslår forbud mod salg af alkohol incl. letøl til skibene. Og endeligt i år x, salg af alkohol globalt set. Så kan vi rigtig få "finske og færøske" tilstande, med hjemmebryg og politiet i hælene på tidlig død.

Forbud fører til snavs og kriminalitet. Vi har "fremragende" historiske eksempler, også nutidige, som ikke maner til gentagelse. Men medierne sætter typerne, politikerne snakker dem efter deres tilsyneladende mund og erhvervslederne lurar på reklamefiffet. Så skidt med konsekvenserne.

De faglige organisationer forsøgte med alle tænkelige midler at hjælpe DFDS efter juni-skvulperiet. Takken er det DFDS forstår som det lette og sloganegnede, **fremfor en understregning af kaptajnernes ansvar.**

JENS ANDERSEN I ROTTERDAM 1989 - 2005

Efter 16½ år som ansvarlig for Metal Søfarts Rotterdam kontor, lukker Jens Andersen i december kontoret. Her fortæller han lidt om sin historie.

Jeg er født den 19/8-1945 i en lille landsby ved navn Udbyover mellem Randers og Mariager fjord, og opvokset ved landbruget. Da jeg blev konfirmeret ville jeg til søs, men måtte ikke for forældrene, som skulle give deres tilladelse.

DEN FØRSTE TID TIL SØS

Ved de 17 år bøjede de sig, og i 1962 mønstrede jeg m/t "Annam" fra ØK. En tanker på 19.000 ton hvor jeg var godt 12 måneder. Derefter kom jeg ud med Mærsk, hvor jeg sejlede ca. 5 år, først fra NewYork, senere fra Japan. I 1968 rejste jeg hjem for at aftjene min værnepligt, men nåede forinden en tur med "Nella Dan" på Grønlands østkyst. Efter 14 måneder i marinen fortsatte jeg med "Ficaria" fra DFDS, Molslinjen i knap 3 år og "Edith Nielsen" fra Otto Danielsen.

ISBRYDERNE

Jeg flyttede nu til Frederikshavn, hvor jeg var så heldig at få en af isbryderne hvor jeg var i 17½ år. Efter den tid kom planerne om privatisering, og på et møde med Funder fra Søfartsstyrelsen fik vi at vide, at fremtiden var sort, så hvis vi fik tilbud om andre job, var det nok en god ide at komme videre.

ROTTERDAM

På en forespørgsel fra tidligere formand for Metal Søfart, Poul Kolding, om jeg kunne tænke mig at komme til Rotterdam på gensidig prøve et år, slog jeg til, og fik orlov. Da jeg et års tid efter fik brev fra istjenesten, meddelte jeg dem, at jeg blev i Rotterdam. Det er nu 16½ år siden.

Jeg startede i København den 1. juni 1989 med lidt A-kasse i 14 dage, og den 15. juni tiltrådte jeg i Rotterdam, hvor jeg var en måneds tid sammen med Erik Halt som havde opsagt sin stilling. Midt i juli stod jeg på egne ben, og det var noget af et kulturchock. Jeg havde gået så mange år på isbryderne, og det var en hel anden verden jeg genfandt ombord på skibene, til sammenligning med min egen tid fra tresserne. For eksempel var der ikke mere spiritus ombord og det gjorde på en måde arbejdet lettere. De søfarende fik ikke den berømte lille mus til at blive en stor elefant inden anløb af havn. Det var en positiv overraskelse for mig at komme på skibene lige fra coasterne til de store skibe, og jeg har altid følt mig velkommen ombord, hvor jeg også har gentruftet en del af dem jeg tidligere havde sejlet sammen med.

Problemerne på skibene var ofte de berømte merarbejdstimer, som gav baggrund for meget skænderi. Det er let at sidde ved et skrivebord i land, og lave sådan noget shit, som folk så kan diskutere ombord og blive uvenner over. Timerne kan man takke

Sømændenes Forbund for, - det var dem som indførte dem i overenskomsterne.

Først på året 2005 blev jeg kaldt til samtale med næstformand Ole Ibsen i Metal Søfart, som fortalte mig, at man havde planer om at lukke kontoret i Rotterdam pr. 31/12-2005. Jeg blev 60 år i august så jeg kan gå på efterløn, selvom jeg havde håbet jeg kunne vente til de 62 - men sådan skulle det ikke være.

FREMTIDEN

Jeg har købt et hus i Skagen og bosætter mig der den første uge i 2006. Det vil nok blive et nyt kulturchock, når man kommer fra verdens største havn til Skagen havn på den yderste spids. Men jeg kan da gå og beundre skibene når de runder pynten, og der vil sikkert være nogle bolværksmatroser og en enkelt fyrbøder man kan gå og sludre lidt med.

Det har været 16½ år med mange spændende og sjove timer, men også sure timer. Jeg var klar over nøglen ville blive drejet om på et tidspunkt, og der bliver stadig færre danske søfolk specielt blandt de menige, som bliver skiftet ud med billigere arbejdskraft fra 3. lande. Og med dagens teknik kan man ombord sende en e-mail, og få svar med det samme. Så jeg er kommet til den konklusion, at kontoret nok har overlevet sig selv.

Her til sidst vil jeg gerne takke alle de søfolk jeg har mødt i alle årene i Rotterdam. Den dejlige måde jeg blev modtaget på, og den gæstfrihed I har vist mig. Jeg vil også ønske jer alle en glædelig jul samt et lykkebringende nytår.

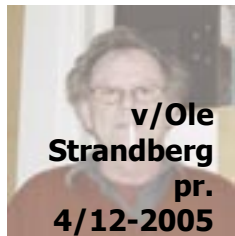
Jens K. Andersen



TV-program, National Geographic, 7/12 kl. 23:00 med en række genudsendelser frem til og med 29/1 kl. 20:00.

"Havnen i Rotterdam er en motorvej: hver dag passerer 450 skibe med en million tons fragt til en svimlende værdi af 1 milliard \$. Trafik, voldsomme strømme, smalle kanaler og gigantiske tankskibe gør det til en kæmpe operation."





v/Ole
Strandberg
pr.
4/12-2005



BornholmsTrafikken



Skat - DIS og DAS

Foreningen har sendt flere orienteringskrivelser ud til vores tillidsrepræsentanter. Men det er ikke let og vi ved det godt. Det kan ikke bare forklares så alle får en aha oplevelse.

Indledningsvis kan man sige at midt i året, er det mest ærgerlige tidspunkt at skifte registrering fra DAS til DIS, som det er sket for "Villum Clausen" og "Poul Anker" - set fra de ansattes synsvinkel. Det betyder i praksis at ingen DIS-sejlende får kompensationstillæg for det sidste halve år - i år vel at mærke. De udbetales først ved nogle totalopgørelser som afsluttes i august 2006. Baggrunden er skatteteknisk. Alle fradrag skal primært gives i en eventuel landindkomst = DAS-indkomst. Dette tekniske problem fortsætter med at være et problem, for alle dem som fremover sejler såvel DAS som DIS. Det er og bliver noget rod, som alle DIS-sejlende har måtte lære gennem tiderne, når de f.eks. sideløbende med DIS-indkomst har haft landindkomst i form af dagpenge.

Ovenstående kan vi ikke gøre noget ved. Det er et vilkår som man i praksis kan forholde sig forskelligt til. Man kan som

FAGLIGE SAGER og noter

en mulighed, hos det lokale skattevæsen søge §55-udbetaling, som gives efter et skøn, hvis det skattetekniske tilgodehavende er større end 2.000 kr. Som en **anden** mulighed, kan man træffe nogle valg om at sikre sig skatteteknisk opsparring ved f.eks. midlertidigt at fravælge kompensation når man sejler både/og.

Foreningen kan desværre ikke hjælpe individuelt med disse spørgsmål, og vi må henvise medlemmerne til en snak med skattekommunen.

Et helt andet spørgsmål drejer sig om det anvendte omregningsprotokollat fra DAS til DIS, som er aftalt i forbindelse med overenskomstindgåelsen tidligere på året. Der er meget som tyder på at det ikke lever op til kravene om, at man ikke kan få mindre udbetalt under DIS, end man ville have i tilsvarende stilling under DAS, alt andet lige.

Foreningen har foreløbig udfærdiget 11 beregninger baseret på fremsendte forskudsopgørelser og tilhørende konkrete lønsedler. Vi har taget udgangspunkt i tænkte DAS-DIS beregninger med 365 dage i 2005 som forudsætning, ingen ægtefælle og intet kørselsfradrag. For de 11 personers vedkommende, viser beregningerne at de 7 ville være bedre tjent med at sejle DAS (den tilsvarende DIS-løn incl. kompensationstillæg - netto

til netto - svinger fra +215 til -336).

Vi har som det seneste bedt skattevæsenet på Bornholm hjælpe med at beregne en lang række skatteprocenter og tilhørende fradrag, på ens forudsætninger og forskellige løntrin med tilhørende forskellige skattefradrag. Når vi har modtaget resultatet, vil vi udfærdige en DAS-DIS oversigt på nettolønninger (incl. compensation). Herefter vil vi træffe politisk beslutning om videre tiltag.

Arbejdet forventes afsluttet i løbet af december, og tillidsrepræsentanterne vil blive holdt opdateret.

Kostpenge mønstret besætning

Farcen fortsætter. Det seneste vi er blevet gjort opmærksomme på er, at også navigatørerne i august har indgået aftale om udbetaling af ordinære kostpenge til de mønstrede besætninger ("Hammerodde" og "Dueodde").

Meget tyder nu på at alle andre, skridt for skridt, har indgået aftaler om kostpenge, efterfølgende vores overenskomstindgåelse i foråret. Det er i strid med vores forudsætninger, og vi har nu bedt om et møde med rederiet.



En trist personsag med en glædelig nyhed

Et medlem fik primo juli alvorlige hjerneblødninger som konsekvens af abstinens-kramper som førte til fald og kraniebrud. Siden indlagt med alvorlig nedsat hjernefunktion. Medlemmet havde i 2-3 uger forinden hændelsen, ikke reageret på indkaldelse til AF og efterfølgende forespørgsler fra A-kassen. Dagpengene var konsekvensmæssigt indstillet med tilbagevirkende kraft, fordi der ej heller var indsendt dagpengekort.

Fra medio august forsøgte medlemmets broder at få udbetalt først sygedagpenge, og efterfølgende kontanthjælp. Kommunen afviste at udbetale sygedagpenge fordi beskæftigelseskravet ikke var opfyldt (medlemmet var kendt ikke-dagpengeberettiget ved indlæggelsen i juli), og kontanthjælp blev afslået med den begrundelse, at ansøgeren havde formue i parterskab af en flereje ejendom i Sverige.

Gode råd var efterhånden dyre, måneder gik, og der var trods alt en husleje som skulle betales.

Medlemmets broder henvendte sig ultimo august til foreningen, og efter lang tids tovtrækkeri med forskellige socialrådgivere indvolveret, lykkedes det ultimo oktober at få medlemmets indkomstgrundlag på plads. Først opdaterede A-kassen dagpengereetten til den dato fremmødet på AF skulle have været. Efterfølgende har et lokalcenter i Københavns Kommune besluttet at udbetale sygedagpenge med tilbagevirkende kraft fra primo juli.

Som socialrådgiveren afsluttende sagde: "det er jo med sikkerhed ikke for at genere nogen, jeres medlem har pådraget sig disse hjerneblødninger".

Vi er meget glade for afgørelsen, og medlemmet er i øvrigt i god bedring.



Højeste førtidspension

Ved afgørelse efteråret 2005, ændrede Det Sociale Nævn i Nordlylland endelig en afgørelse om førtidspension fra mellemste til højeste. Sagen har været behandlet i vores socialordning i FTF siden 2002 af Lisbeth Snedker - med stort engagement.

Vores medlem, Aksel Nielsen, har sejlet som hovmester i Torm siden 1974. Aksel måtte sygemeldes i 2001 på grund af en invaliderende leddegigt, i en alder af 56 år. I 2002 opereres medlemmet ved flere lejligheder, og som Aksel udtrykker det, "de skar næsten fødderne af og satte dem på igen,..., men det er i orden, jeg mærkede ikke noget, og med smerterne blev det meget bedre".

I oktober 2002 træffer Hals kommune afgørelse om mellemste førtidspension. FTF anker afgørelsen ultimo november og påpeger bl.a., at diagnosen er forkert angivet i kommunens afgørelse. Der er ikke tale om slidgigt, men om leddegigt.

Det springende punkt er om der er tale om mere end en "ubetydelig resterhvervsevne". Nævnet hjemviser sagen til fornyet behandling i kommunen, og det må komme an på en arbejdsprøvning.

Lisbeth Snedker skriver i et internt arbejdsnotat i februar 2003, *"Den 6. februar var jeg til møde i Hals Kommune med Aksel Nielsen, gammel hovmester, der har sejlet i en menneskealder og arbejdet mere end de fleste, tror jeg. Nu har han leddegigt i meget svær grad, sådan at hans fødder er to klodser, der ikke kan bevæges og hans hænder ligesådan. Finmotorikken er helt gået fløjten og gangdistancen er ca. 20 meter, vel at mærke i godt vejr, da han...."*

Aksel bliver endeligt arbejdsprøvet ultimo 2004, og det viser sig at resterhvervsevnen er ubetydelig. Alligevel fastholder kommunen afgørelsen om mellemste førtidspension. FTF anker igen, og ved afgørelse i efteråret 2005 ændrer Det Sociale Nævn kommunens afgørelse med

tilbagevirkende kraft fra 1/12-2004.

Historien viser lidt om hvor stædig og vedholdende man imellem skal være for at gøre ret til ret, og er i øvrigt et cadeau til vores socialrådgiverordning.



Forhandlinger for Isbryderne.

Der har i løbet af efteråret været gang i forhandlinger med Forsvarets Personel Tjeneste (FTP), med henblik på at få fornyet organisationsaftalen for Isbryderne.

Der var lagt op til, at der skulle laves en samlet organisationsaftale for hele C200 området, som dækker EI-Forbundet, Sømændenes Forbund og Metal Søfart. EI-Forbundet har imidlertid valgt ikke at være med i en fælles aftale for området, men Sømændene og Metal Søfart er ved at have aftalen på plads, og afventer nu 2. oplæg fra FPT.

Der har lokalt været forhandlet "Ny-løn", og disse blev afsluttet 29/11.

MN



Folmer & CO.

Som vi skrev i sidste nummer, har vi prøvet at komme i dialog med rederiet omkring deres hyreafregning med nogle medlemmer.

Jørgen Folmer er åbenbart den eneste i rederiet der kan tage beslutninger i sådanne sager, og da han ikke har været i landet hele efteråret, kan vi desværre endnu ikke komme med noget nyt. Det betyder ikke, at sagerne er henlagte, men at det desværre bare kommer til at tage lidt længere tid, end vi havde forventet. Det forlyder, at rederiet skulle være færdig

med dokninger af deres skibe inden længe, og det herefter vil blive lidt nemmere at komme i kontakt med Jørgen Folmer.

MN



NY FÆLLES WEB

Der er nu sat gang i arbejdet med en ny fælles hjemmeside for CO-Søfart. Der vil blive taget udgangspunkt i den eksisterende hjemmeside for DSRF (www.dsrf.dk), med fælles nyhedssektion, og separate sektioner for a) CO-Søfart, b) Metal Søfart og c) DSRF.

Arbejdet forventes senest afsluttet og køreklart i februar måned.



Lov om sikkerhed til søs Sømandsloven

Som de fleste husker faldt Bendt Bendtsen pladask på halen, efter forårets mediehaløj om natlige beruserfester på danske passagerskibe. Der blev med vanlig skævironisk alvor varslet lovgivning på området. Nu var det ikke bare Storebæltsbroen det handlede om, men hele erhvervets sundhed.

Indledningsvis blev Søfartsstyrelsen bedt om at indkalde erhvervets parter til et møde, som havde til formål at diskutere 2 forskellige alternative promillegrænser. Der var tydeligvis ingen på mødet som ønskede lovgivning på området, og alle henviste til strenge og restriktive eksisterende ansættelsesretslige vilkår - som de nu engang gælder i de fleste rederier. Konklusionerne af mødet, er der vist ingen som rigtig kender, og mon ikke vores fornemmelse var, at der var tale om ren demokrati-parade.

Der er nu sendt et lovforslag i høring. Der agtes lovgivet, og der vil uden tvivl blive lovgivet, med promillegrænser på henholdsvis 0,2 og 0,5 promille. Herudover skærpes en gammel hæderkronet bestemmelse i Sømandslovens § 17 betragteligt.

De 0,2 promille gælder for erhvervssejlad, og de 0,5 for fritidssejlad hvor der stilles uddannelseskrav, samt vandscootere.

Der kan stilles mange spørgsmålstegn til hvem loven omfatter. I selve lovteksten tales der om skibsførere, eller dem som i øvrigt har en stilling med væsentlig betydning for sikkerheden. I bemærkningerne derimod tales der for det første om en generel hensigt med at skabe en nulalkoholkultur på erhvervsområdet (0,2 sammenlignes i virkelighedens verden med 0,0), og det præciseres at bestemmelserne i praksis omfatter hele driftsbesætningen, samt på passagerskibe sikkerhedsbesætningen, f.eks. inspektører, pursere og tjenere der er udset til at udføre væsentlige opgaver for sikkerheden. Man kan så spørge, hvem omfatter bestemmelserne ikke? Der skelnes ikke mellem arbejdstid og fritid.

Sanktioner er tilnærmede udgaver af tilsvarende bestemmelser for landtransport, dog med mindre årsrammer i forbindelse med tab af erhvervsretten. Bødestørrelser ligger omkring en måneds nettoløn gange promillen.

Det er ikke uvæsentligt at Sømandslovens § 17 stk. 3, om beruselse som bortvisningsgrund, skærpes fra "gentagen beruselse" til "beruselse", men det nævnes næsten kun som en bisætning i lovforslaget.

KLUNTER OG KLUMMER FRA HIST OG PIST

10.000 kroner i straf til ledige i bilkø.

Fra 1. november fik A-kasserne i en ny bekendtgørelse ordre om fremover at slå langt hårdere ned på ledige, som ikke møder rettidigt op til deres AF-aftaler. Sagsbehandlerne i A-kasserne fratages i vid udstrækning muligheden for individuelle skøn omkring forseelsens omstændigheder og skal i langt højere grad automatisk idømme den ledige en tillægsstraf på 9.810 kroner - eller det som svarer til tre ugers karantæne fra A-kassen for et fuldtidsforsikret medlem på højeste dagpengesats. Stramningen sker på trods af, at Arbejdsdirektoratet i forvejen kun er uenig med A-kassernes afgørelse i 1,7 pct. af de tilfælde, hvor sagsbehandlerne har vurderet, at den ledige er positivt til rådighed på arbejdsmarkedet.

(se også side 22)

Resonans, FTF, 2/11-2005

Professor i socialret ved Københavns Universitet, Kirsten Ketscher, kalder det "meget, meget betænkeligt og meget dårligt begrundet", når regeringen nu iværksætter en absolut nul-tolerance-politik over for ledige, der fx bliver forsinkede på deres vej til et jobplanlægningsmøde på grund af et forlagt brev fra AF - derhjemme eller hos naboen - eller fordi de fx sidder fast i en trafikprop på vej til mødet. Grundlaget for at stramme A-kasse-reglerne så radikalt er ifølge Kirsten Ketscher så spinkelt, at det kan sidestilles med ikke at eksistere.

Resonans, FTF, 16/11-2005

Arbejdsretten har ikke taget stilling til det, den var blevet bedt om, nemlig om der var tale om ulovlig forskelsbehandling på danske skibe i strid med såvel DIS-loven som EU-retten. Det undgår Arbejdsretten. Og det med en højesteretsdommer i spidsen, der politiserer i stedet for at afgøre det, han er blevet bedt om, siger Henrik Berlau og fortsætter:

- Det betyder, at vi nu vil gøre alt for at finde så mange som muligt blandt de 5.000 polske søfolk, der er blevet underbetalt og på deres vegne sagsøge hvert enkelt rederi. Det var blandt andet det, vi ville undgå ved at føre sagen samlet for Arbejdsretten.

**Nyhedsbrevet 3F, 31/10
om 3. millioner kroners boden**

Nej til DIS-register på landeveje.

Et internationalt lastbilregister med udenlandske chauffører er fremtiden, lyder det fra vognmændene i DTL. 3F advarer om alvorlige konsekvenser for dansk økonomi og arbejdsmarked.....

..... Af søfarten kan man lære, hvad man ikke skal gøre.

Nyhedsbrevet 3F, 1/11

Danske rederier vil fyre 800 polske søfolk, hvis EU's regler betyder, at alle søfolk fra EU-lande på danske skibe skal have dansk løn. Usmageligt krav om ret til diskrimination, mener 3F.

Nyhedsbrevet 3F, 3/11

At gå af som næstformand, ja, det lød skam herligt, min kone fortalte mig sødt og kærligt:

Du kan drive og dase og hygge dig hjemme, men trods alt må du altså ikke glemme, at vaske gulvet og fjerne støvet, tør du opvasken stå, så bliver jeg bedrøvet, du klarer med lethed at vaske og stryge, du behøver en pause, jo ej til at ryge.

Børge Dyrholm
i efterskrift til 27/10-2005

Endnu er de politiske forhandlinger ikke helt afsluttet, men økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen forventer bred opbakning i Folketinget til at indføre promillegrænser til søs.

.... Kritikere af lovinitiativet har påpeget, at der netop om bord på "Karen Daniel- sen" (skibet som påsejlede Vestbroen) var nul-alkoholpolitik, ligesom i rederiet Otto Danielsens øvrige skibe.

Søfart, 11/11-2005.

Som eksempler på at en udeblivelse ikke skyldes et udefra kommende og akut opstået forhold, som medlemmet ikke har kunnet forudse eller forhindre, kan nævnes, at medlemmet har glemt at møde, at medlemmet har taget fejl af dato eller tidspunktet for mødet, eller at medlemmet har forlagt indkaldelsen, eller smidt den ud sammen med reklamer.

Vejledning fra Arbejdsdirektoratet
17/10-2005

Nå er det lige strenge promillegrænser til sjøs som på land. Mannskapet på norske skip kan ikke lenger ta en pils til maten. Den som fører et skip som er mer enn 15 meter langt, kan nå straffes dersom han eller hun har en promille på mer enn 0,2. Det samme gjelder alle andre i mannska-

pet som har arbeid som er av vesentlig betydning for sikkerheten om bord. Det er kjernen i en ny lov som Regjeringen sanksjonerte i sommer.... Tidligere har domstolene satt promillegrensen til 1,5 på de store skipene.

Sjøoffiseren, nummer 5, 2005

Regjeringen vil stramme reglerne til trods for, at ministeriet egen analyse viser, at kun én procent ikke står til rådighed.

Arbejdsdirektoratets analyse viser desuden, at der er sket et fald i de aktiviteter, der reelt afprøver lediges rådighed - eller den reelle formidling. I 1999 udgjorde disse aktiviteter 13 procent af arbejdsformidlingernes arbejdsområde, mens de i 2004 blot udgjorde fem procent....

Analysen viser, at den aktive jobformidling - formidlingssamtalen - er faldet fra 158.009 i 1999 til 63.070 i 2004, samtidig med, at de ledige i den periode er blevet langt bedre til at møde op til disse samtaler.

Dagbladet Information 27/10-2005

I forbindelse med TV2's nyhedsudsendelser 20. juni 2005 kl. 1900 og kl. 2200, samt i artikler bragt i Ekstra Bladet de følgende dage omkring indtagelse af alkohol ombord på DFDS skibe, er Københavns Politi, Station Bellahøj, blevet bedt om at foretage en politimæssig undersøgelse af sagen.

I den forbindelse er der i udsendelserne eller i artiklerne i Ekstra Bladet fundet navne, der er identisk med Deres eller i stor grad ligner Deres, der er eller tidligere har været ansat i DFDS.

For at få belyst alle sagens aspekter....

Københavns Politi, Station Bellahøj,
24/10-2005.



Magasinpost
Id.nr. 12191



SKIBSKOK 2006

SIKKERHEDSKURSUS FOR LANDKOKKE

Der er på Martec søfartsskole i Frederikshavn planlagt sikkerhedskurser med henblik på senere erhvervelse af sønæringsbevis i 2006:

Mandag d. 1/5 - fredag d. 5/5 (uge 18)

Mandag d. 4/9 - fredag d. 8/9 (uge 36)

Henvendelse: Inger Bergen
Tlf. direkte: 96 20 88 91
imb@martec-fhavn.dk

TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE