

"Danica White" blev kapret lørdag d. 2. juni, ca. 240 sømil ud for Somalias kyst.....

Side 36

Foreningen har anket en konkret sag, på trods af dagpengelovens nogenlunde klare vrøvl, og fået afslag på anken i Arbejdsdirektoratet.

Vi har nu videreanket til Arbejdsmarkedets Ankenævn, en appel til sund fornuft....

Side 13

Inmarsat og det irske selskab "Blue Ocean Wireless" er på vej med mobiltelefoni for søfarende overalt i verden.

Brugere vil kunne telefonere, sende og modtage SMS, og tjekke intern...

Side 14

såfremt 3F/Sømændene var blevet dømt i denne sag, så **havde** det vitterligt været et groft og alvorligt anslag mod vores ret til at ytre os internt på vores egne møder, eller til at ironisere over livets gang i vores fagblade

Side 16

MAX.
DAGPENGE SATS
2007
683 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16

Fredag 9-15

Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

Formand Ole Philipsen 36365585

Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589

Fag. kons. Chr. Petersen 36365586

Fag. kons. Jannik Madsen 36365595

Advokat John E. Ibsen 36365592

Bogholder Vivi Puge 36365587

Kontorass. Susanne Holmblad 36365593

Kontorass. Lotte Dehn 36365594

Kontorelev Barno Jensen 36365590

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

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

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

fax 33322795

Lotte Dehn 36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Jannik N. Madsen, red.

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.600 eksemplarer.

ISSN: 1901-4570



Billede ovenfor: Fra "fri mikrofon", Minoriteternes Grundlovsdag, Christiania

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 10. juni 2007

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 17. august 2007

på nettet (www.co-sea.dk) d. 12. august

Stof til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 2/8-2007.

INDHOLD

Leder	3
Status for fornyelse af marts-overensk..	4
OK-Oversigt	6
Minoriteternes grundlovsdag.....	12
Faglige sager og noter.....	13
MS-internt.....	17
Månedens foto.....	20
DSRF-internt.....	22
Generalforsamling/jubilæumsfest.....	24
Samsø-linierne.....	26
Så tabte Folmer i ankenævnet.....	30
"Danica White".....	36
Møde i Baltic Committee.....	37
Ferier, Albert Engström.....	40

Industriforlig, transportforlig, mæglingsskitse, omregningsfaktor-grænser, skattereform her, skattereform ej der, skattereformgrænser, oversættelse til særoverenskomster samme rederiforening, oversættelse til ikke sær-overenskomster samme rederiforening, forskellige rederiforeninger, hvad har de andre fået, merarbejdstimer hvor mange hvordan hvorfor, procentuel eller kroner-ører, hvad gjorde vi sidste gang og hvorfor gjorde vi det, hvad vil en forligsmand sige, hvordan tolkes de forskellige forlig i vores verden og hvordan oversættes vores egne forlig til andre overenskomster samme rederiforening?

Tilsæt til denne cocktail kvadratroden af antal lygtepæle mellem Horsens og Randers, søvnløshed, mangel på personale, mangel på evner eller vilje eller tid..., hvad kunne Dansk Arbejdsgiverforening finde på at mene, efterslæbspåstande mv mv, så har man main-stream ingredienserne i første afsnit af **vores**, undskyld udtrykket, show, om overenskomstfornyelser.

Andet afsnit er der langt færre regneark og lygtepæle involveret i, men mange flere forståelsesproblematikker i forhold til medlemmerne. Andet afsnit handler om andre ønsker til overenskomstfornyelsen end hyrebilaget, og det handler om eventuelle særlige forhold i særlige tilfælde for et enkelt rederi. Anden del af andet afsnit kan rigtig godt illustreres med et af årets seriøse medlemsønsker på officerssiden. Rejser på førsteklasse! Som vi/de selvfølgelig selv skal betale ud af lønpuljen jævnfør afsnit 1. Som vil betyde, med et stort rundhåndet slag på bolledejen, at der slet ingen lønpulje er de næste 3 år!

Efter vores mening er hele vores system grundigt forældet i forhold til de grundlæggende overenskomstsyste~~m~~er vi administrerer i dag. Lad os finde en hel ny formel med færre parametre og færre lygtepæle. Med større frihed fra natteforligene på Sankt Annæ Plads, - som hører hjemme i en anden verden. Med større frihed fra om der står "sær" eller "ikke-sær" foran en rederioverenskomst. På den måde vi "spiller" i dag, er det gynger og karuseller som bestemmer hvor vi lander om centeraksen. Det giver uforståelige spredninger og forklaringsproblemer.

Med et lettere afsnit 1, kunne vi så koncentrere os om de særlige medlemsønsker. Rejser på 1. klasse, pension eller ikke-pension, kurser betalt som arbejde, større optjeningsfaktor, fasthyreaftale eller timeaftale osv, og bruge tiden på medlemskommunikation på baggrund af tidlige sikre tal.

Endelig skal rederiforeningerne faktisk roses i år. For vilje til reelle forhandlinger, i modsætning til den årrække vi husker fra omkring årtusindskiftet, hvor der kun blev forhandlet for syns skyld, og hvor alt bare blev henvist til forligsinstitutionen.

STATUS FOR FORNYELSE AF MARTS-OVERENSKOMSTER

Vi opdaterer tilsvarende i næste nummer af bladet for april-overenskomster (oficerer).

Det går langsomt i år, og det er der mange grunde til, herunder også langtidssygdom hos en central forhandler i rederiforeningerne. Det for os igangsættende transportforlig blev først underskrevet d. 25. marts, og mæglingsforslaget som alle forlig efterfølgende blev bundet op på, blev udsendt 6. april.

Vores forhandlingsresultater er et blandingssprodukt. I regi af Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, mere strengt bundet op på transportforliget, hvor et fagligt tillæg vejer tungt i 2007. Herunder er nogle ekstraordinære og nogle centrale elementer i forligene skitseret.

Efterfølgende kommer en oversigt over de enkelte overenskomster med kroner og ører beløb for de tre overenskomster (uden beregnings-specifikationer) samt særlige bemærkninger for den enkelte aftale.

Man kan henvende sig til tillidsrepræsentanter hvor sådanne findes for nærmere detaljer og ellers direkte til foreningerne.

Omregningsfaktor:

Den skatte-relaterede faktor, hvormed beregnede bruttobeløb for det konkrete lønniveau omregnes til nettoløn (DIS-hyre).

I vores verden har der være 2 brugte faktorer, nemlig 0,61 for lønniveauer under ca. 14.700 og 0,55 for højere lønniveauer.

Skattereformtillæg:

Kun i Danmarks Rederiforening og medlemsrederier.

Tillægget har en lang forhistorie som vi ikke skal gengive her. Det baserer sig på skattereformen i 2003. Det er indkomstafhængigt og varierer (nettobeløb):

Kokke 287

Øvrige menige 147

Kokkelærling 89

Skibsmekaniker 443

Faglært skibsassistent 441

Befaren skibsassistent 434

Øvrige befarende 210

Ubefarne 159

Skibsmekanikertillægs 77

Beløbet udbetales med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2007 og er herefter indregnet i hyrestigningerne.

Vedrørende de øvrige rederiforeninger: Bilfærgernes Rederiforening: Irrelevant (særlig årlig aftalt omregning fra brutto til netto)

Rederiforeningen for Mindre Skibe: Ingen aftale!

Rederiforeningen af 1895: Ingen aftale!

Særlig opsparing:

Fra 1/3-2007 0,5%

Fra 1/12-2008 0,75%

Fra 1/12-2009 1%

Det er **tillæg** til øvrige angivne hyrestigninger. I de fleste af aftalerne kan den ansatte vælge at overføre beløbet til sin pensionsopsparing, ellers er det normalt til udbetaling med december-hyren, alternativt ved fratræden. Der er varianter på

aftalen, men "særlig opsparring" indgår i **alle** forlig indtil nu (bortset fra lærlingeaftaler som nøje følger transportforliget). For skibsansatte udbetales beløbet udelukkende ved afmønstring/slutafregning.

Kompetenceudviklingsfond:

Det er ikke nogen fond vi har elsket at være med til, men kun i aftaler med skibsansættelse er det lykkedes at få beløbet indregnet til hyrestigninger. Det er ikke formuer vi taler om. Fra 2008 indbetaler rederierne for hver ansat 260 kr. årligt og fra 2009 520 kr. årligt.

Pensionsstigninger:

Værdien af "pensionsgivende hyre" er for første gang i mange år aftalt stigende med 3% hvert af de 3 år. Pensionsværdien stiger over de 3 år med 1,2% (0,9 til rederi, 0,3 til søfarende). Der er forskellige terminer og fordelinger på årene 2008 og 2009.

Genetillæg:

Stiger med 3% hvert af de 3 år.

Blandet landhandel:

Der indgår en del andre elementer i den samlede overenskomstfornyelse, som mere eller mindre går igen i alle aftaler i ensartet form, som f.eks.:

Straffridøgn udløses en dag tidligere.

*Udmønstringstid og opsigelsesvarsler **bør** være det samme som for officerer i samme rederi.*

Bortfald af anciennitetskrav ved børns indlæggelse på hospital.

Forlænget fleksibel barselsorlov .

Nedsættelse af anc.krav ved arbejdsgivers oplysningspligt i forbindelse med opsigelse.

Særlig ekstra pensionsopsparring under barsel

Forlænget opsigelsesvarsel (14 dage) for fratrådte tillidsrepræsentanter i et år.

Anciennitetstillæg:

Nogen steder stiger dette tillæg med 3% årligt, nogen steder dog slet ikke. I visse overenskomster med 120 kr. brutto pr. år, gældende for alle anciennitetstrin. Det sidstnævnte gælder f.eks. i Bilfærgernes Rederiforening.

Oversigten følgende sider:

Den følgende oversigt kan indeholde mange umiddelbart uforståelige forskelle. Det kan skyldes antal timer pr. måned i overenskomsten (såkaldte merarbejdstimer), som traditionelt indregnes med 3% af overtidssatsen for merarbejdstimerne. Det kan skyldes særlige vilkår for den enkelte overenskomstfornyelse, eller transportforlig eller mæglingsskitse, og en lang række andre forhold, som det ville kræve et helt nummer af bladet at gøre rede for i detaljer. Vi vælger i bladsammenhæng at indskrænke til den basale oversigt. Herudover kan der for den enkelte overenskomst være tale om ganske særligt tungtvejende forhandlingstemaer, som der heller ikke er redegjort for i denne oversigts-sammenhæng, og som har spillet særligt ind i et helhedsforlig.

OBS

1) Alle tal baseret på laveste lønanciennitet.

2) Evt. sammenligninger af procenter forudsætter at lønniveau også sammenlignes.

3) *Alle talangivelser er med forbehold!*

DANMARKS REDERIFORENING

Samlet %
uden op-
sparing
uden
pensionsv.

1.0 Dansk Sø-Restaurations

DIS	Hovedaftale	Menigt restaurationspersonale						
		Nettostigning incl. skattereform				Fagtillæg		
	Omregn.	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Kokke	0,61	13.163	682	404	412	293	49	49
Øvrige	0,61	12.282	515	372	377			

Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet

Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi og øvrige gennemgående aftaler.

14,4
10,3

1.1 Dansk Sø-Restaurations

DIS	Hovedaftale	Kokkelæringer			
		Nettostigning incl. skattereform			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
u/12 mndr.	0,61	7.183	340	254	257
e/12 mndr.	0,61	8.046	371	284	287
e/24 mndr.	0,61	9.653	427	341	343
e/31 mndr.	0,61	11.137	479	392	395

Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet

Særlige bemærkninger: Fornyet med 3,5% pr. år.

11,85
11,71
11,51
11,37

1.2 Dansk Sø-Restaurations

DIS	APM supply	Kokke			
		Nettostigning incl. skattereform			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Kokke	0,61	17.576	1044	583	583

Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet.

Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi, tillæg for pax 17/person, pax-tillæg i kabel og kranskibe 575 pr. måned. Vasketillæg 1.200/måned.

12,57

1.3 Dansk Sø-Restaurations

DIS	DFDS	Cateringpersonale			
		Nettostigning incl. skattereform			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Faglært	0,598	15.234	1011	580	580
Rederiass.	0,598	14.267	831	544	544
Hotelass.		550	22	21	21
Hotelass./faglært		731	22	21	21
Kokkelær./e 31m		10.032	440	354	354
Kokkelær./e 24m		9.553	423	337	337
Kokkelær./e 12m		9.350	416	330	330
Kokkelær./u 12 m		9.162	410	323	323

Status for aftalen: Bindende aftale indgået, mangler finkorrektur mv

Særlige bemærkninger: +Opsparingsaftale, løntræk uddannelsesaftale mv ophører

14,25
13,45
11,64
8,76
11,44
11,49
11,51
11,53

1.4 Dansk Sø-Restaurations

DIS	NAL	Cateringpersonale			
		Nettostigning incl. skattereform			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Faglært	0,55	15.134	723	723	723
Rederiass.	0,61	14.267	608	608	608

Status for aftalen: Bindende aftale indgået, mangler finkorrektur mv

Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi, særlige aftaler helbredsforsikring og pension rederiass.

14,33
12,78

1.5 DIS	Metal Søfart Hovedaftale	Skibsmekanikere							
			Nettostigning incl. skattereform			Fagtillæg			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009	
Skibsmek.	0,55	15.406	905	475	490	264	44	44	14,4
Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet									
Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi og øvrige gennemgående aftaler									

1.6 DIS	Metal Søfart Hovedaftale	Skibsassistenter							
			Nettostigning incl. skattereform			Fagtillæg (hvis svendebrev)			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009	
Faglært	0,55	15.226	897	470	483	264	44	44	14,5
Befaren	0,55	14.863	879	459	472	132	22	22	13,4
Øvrige bef.	0,61	14.266	638	434	441				10,6
Ubef. o/12	0,61	12.679	540	385	390				10,4
Ubef. u/12	0,61	10.204	465	311	316				10,7
Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet									
Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi og øvrige gennemgående aftaler.									

1.7	Metal Søfart	Skibsmekanikerlærlinge					
DIS	Hovedaftale	Nettostigning incl. skattereform					
	Omregn.	2006	2007	2008	2009		
u/12 mndr.	0,61	7.183	340	254	257	11,9	
e/12 mndr.	0,61	8.046	371	284	287	11,7	
e/24 mndr	0,61	9.653	427	341	343	11,5	
Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet							
Særlige bemærkninger: Fornyet med 3,5% pr. år.							

1.8	Metal Søfart							
DIS	APM Supply	Skibsmekanikere og skibsassistenter						
		Nettostigning incl. skattereform						
	Omregn.	2006	2007	2008	2009			
Skibsmek.	0,55	20.628	1252	673	675		12,60	
Faglært ass	0,55	20.021	1233	656	656		12,71	
Befaren ass.	0,55	19.426	1079	615	616	Med svendebrev	11,89	
Befaren ass	0,55	19.426	947	594	594		10,99	
Status for aftalen: Overenskomsten er trykt og lagt på nettet								
Særlige bemærkninger: +Opsparingsaftale								

1.9	Metal Søfart				
DIS	DFDS		Skibsassistenter		
	1/1-2007	28/2-2007	1/3-2007	2008	2009
Faglært	15.226	16.514	17.675	18.189	18.704
Befaren	14.863	16.109	16.985	17.444	17.904
Ubefaren o/12	12.679	13.770	14.343	14.728	15.114
Ubefaren u/12	10.204	11.047	11.540	11.851	12.163
For en nærmere forståelse af overenskomstfornyelsen, se notat under nyheder på den interne del af hjemmesiden, dateret 22. marts 2007.					



1.10 Metal Søfart
DIS NAL

Aftalen er principielt fornyet i og med hovedaftalen mellem Danmarks Rederiforening og Metal Søfart. Der forventes dog snarest optaget forhandlinger om tilhørende protokollat og eventuelle egentlige revideringer af aftalen.

1.11 Metal Søfart
DIS Alcatel

Aftalen er endnu ikke forhandlet.

1.12 Metal Søfart
DIS Elsam

Skibsmekanikere og skibsassistenter

Aftalen er endnu ikke forhandlet

1.13 Metal Søfart
DIS Bugser og Bjergning

Skibsmekanikere og skibsassistenter

	Omregn.	Nettostigning incl. skattereform				Fagtillæg			
		2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009	
Skibsmek.	0,55	22.091	1.044	615	616	264	44	44	11,89
Faglært	0,55	20.746	1.035	610	609	264	44	44	12,56
Befaren	0,55	20.074	992	591	592	132	22	22	11,71

Status for aftalen: Bindende aftale indgået, mangler finkorrektur mv

Særlige bemærkninger: +Opsparingsaftale, kammertillæg +100, forplejningstillæg +100 og kan nu deles mellem to.

1.14 Metal Søfart
DIS Tanskkibsrederiet Herning

Skibsmekanikere og skibsassistenter

Aftalen er endnu ikke forhandlet

1.15 Metal Søfart
DIS A/S Em. Z. Svitzer

Skibsmekanikere og skibsassistenter

Aftalen er endnu ikke forhandlet

BILFÆRGERNES REDERIFORENING

2.0 Dansk Sø-Restaurations
DAS Samsø Linien A/S

Cateringpersonale

	2006	Under 1 års anciennitet			2006	Efter 1 års anciennitet			Efter 1 år
		2007	2008	2009		2007	2008	2009	
Kok	20.150	824	744	744	20.150	824	744	744	11,5
Cat.personale	18.381	224	744	744	18.381	1064	744	744	13,9
18-20, 9 mnd.	14.900	824	744	744	14.900	824	744	744	15,5
Under 18	10.775	824	744	744	10.775	824	744	744	21,5

Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer korrekturfase

Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi og andre aftaler, lønkategori under 1 år er ny



2.1	Metal Søfart							
DAS	Hovedaftale		Skibsmekanikere og lærlinge + skibsass.					
			Fagtillæg (hvis svendebrev)					
	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009	
Skibsmek. hold.	26.367	722	642	642	480	80	80	10,0
Skibsassistenter	25.744	722	642	642	480	80	80	10,3
Motormænd	24.932	722	642	642				8,0
Lærl. e 24/mndr.	12.080	423	423	423				10,5
Lærl. e 12/mndr.	9.168	321	321	321				10,5
Lærl. u 12/mndr.	8.200	287	287	287				10,5
Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer korrekturfase								
Særlige bemærkninger: +Opsparingsværdi, alle anciennitetstrin stiger med 120 kr./år								
Særlig aftale vedrørende overenskomstens § 3f (arbejdstid m.m.).								

2.2	Metal Søfart	
DIS	Hovedaftale	Skibsmekanikere og lærlinge + skibsass.
Beregnes efter omregningsprotokollat for 2007.		
Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer beregninger og korrekturfase.		

2.3	Metal Søfart
DAS + DIS	Lokalaftaler
Særligt forhandlingsforløb.	

REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

3.0	Dansk Sø-Restauration					
DIS	Hovedaftale		Ubefarne kokke			
			Nettostigning			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009	
Over 6 mndr fartst	0,61	12.405	562	576	589	13,9
Under 6 mndr farts	0,61	10.627	551	557	570	15,8
Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer korrekturfase.						
Særlige bemærkninger: +Opsparingsaftale. Pensionsværdi indregnet i hyren i 2008 og 2009.						

3.1	Dansk Sø-Restauration				
DIS	Specialskibe	Kokke og cateringp.			
		Nettostigning			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Kok	0,61	14.323	Forventes færdig ganske		
Øvrigt cat.person.	0,61	13.281	snart		
Status for aftalen: Forhandlinger ikke færdige, nyt forhandlingsmøde 11/6					

3.2	Dansk Sø-Restauration				
DIS	A2SEA	Kokke og cateringp.			
		Nettostigning			
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Kok	0,61	14.323	Forventes færdig ganske		
Øvrigt cat.person.	0,61	13.281	snart		
Status for aftalen: Forhandlinger ikke færdige, nyt forhandlingsmøde 11/6					

3.3	Metal Søfart	Skibsmekanikere og skibsassistenter						
DIS	Hovedaftale	Nettostigning						
	Omregn.	2006	2007	2008	2009			
Skibsmekanikere	0,61	13.813	572	536	549			12,0
Faglærte	0,61	13.813	572	536	549			12,0
Befarne	0,61	13.463	572	536	549			12,3
Ubefarne	0,61	9.573	550	514	527			16,6
Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer korrekturfase.								
Særlige bemærkninger: +Opsparingsaftale.								

3.4	Metal Søfart	Skibsmekanikerlærlinge						
DIS	Hovedaftale	DIS						
						DAS samt skoleophold		
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Efter 24 mndr.	9.653	338	338	338	12.080	423	423	423
Efter 12 mndr.	8.046	282	282	282	9.168	321	321	321
Under 12 mndr.	7.183	754	754	754	8.200	287	287	287
Status for aftalen: Bindende aftale indgået, afventer korrekturfase.								

3.5	Metal Søfart	Skibsmekanikere, skibsass. og kranførere						
DIS	Specialskibe	Nettostigning						
	Omregn.	2006	2007	2008	2009			
Skibsmekanikere	15.275	<i>Forventes færdig ganske</i>						
Faglærte	15.094	<i>snart</i>						
Befarne	14.744							
Assistenter	14.395							
Ubefarne	10.724							
Status for aftalen: Forhandlinger ikke færdige, nyt forhandlingsmøde 11/6								
Kranførertillæg: Pr. 28/2-2007 = 6.900 pr. måned								

3.6	Metal Søfart	Skibsmekanikere, skibsass.						
DIS	A2SEA	Nettostigning						
	Omregn.	2006	2007	2008	2009			
Skibsmekanikere	15.275	<i>Forventes færdig ganske</i>						
Faglærte	15.094	<i>snart.</i>						
Befarne	14.744							
Assistenter	14.395							
Ubefarne	10.724							
Status for aftalen: Forhandlinger ikke færdige, nyt forhandlingsmøde 11/6								
Kranførertillæg: Pr. 28/2-2007 = 6.900 pr. måned								

3.7	Metal Søfart	Skibsmekanikere og skibsassistenter						
DIS	Esvagt	Nettostigning						
	Omregn.	2006	2007	2008	2009			
Skibsmekanikere	11.527	<i>Forventes færdig umiddelbart</i>						
Faglærte	11.527	<i>efter 11/6</i>						
Befarne	11.177							
Ubefarne	9.524							
Status for aftalen: Aftale reelt færdig.								
Tillæg for tjenestedage: 600 kr. pr. dag - +3%/år (gælder ikke ubefarne).								

3.8	Metal Søfart				
DIS	Bugserbåde			Skibsassistenter	
				Nettostigning	
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Faglærte					
Befarne					
Status for aftalen:	Aftale reelt færdig.				

REDERIFORENINGEN AF 1895

4.0	Dansk Sø-Restaurat				
DIS	Nielsen & Bresling A/S			Ubefarne kokke	
				Nettostigning	
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Ubefarne kokke	0,61	13.621			
Status for aftalen:	Aftale næsten færdig.				
Særlige bemærkninger:	+Opsparingsværdi.				

4.1	Metal Søfart				
DIS	Hovedaftale			Skibsassistenter	
				Nettostigning	
	Omregn.	2006	2007	2008	2009
Faglært	0,61	13.863			
Befaren	0,61	13.454			
Ubefaren	0,61	9.662			
Status for aftalen:	Aftale næsten færdig.				
Særlige bemærkninger:	+Opsparingsværdi.				
Aftalen forudsætter	tiltrædelse af det enkelte rederi.				

4.2	Metal Søfart				
DIS	H. Folmer & Co.			Skibsassistenter	
Aftale indgået, men der er taget forbehold for resultat af 4.1.					
Forventes genforhandlet.					

NORDSØEN

5.0	Dansk Sø-Restaurat				
Landvilkår	Danbor Service A/S + Eurest A/S			Cateringpersonale	
	2006	2007	2008	2009	
Chefkok	27.652	1.300	1.300	1.300	
Kok/Bager	23.645	1.300	1.300	1.300	
Øvrige	22.478	850	850	850	
Status for aftalen:	Overenskomsten er trykt og lagt på nettet.				
Særlige bemærkninger:	+Opsparingsværdi. Alle anc. trin forhøjes med kr. 120 pr. år.				
Alle tillæg	+3% årligt.				

14,1
16,5
11,3





Forhenværende justitsminister Ole Espersen var årets grundlovstaler ved minoriteternes grundlovsdag på Christiania i år (afholdt for 3. år i træk). Nedenfor et lille pluk fra Ole Espersens tale.

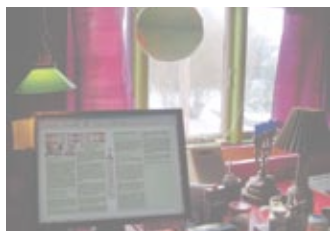
"Hvad er nu årsagen til, at jeg har foretaget denne opdeling af grundloven: en række paragraffer, nemlig på den ene side dem om kongehuset, folkekirken, indfødsretten, som vi er meget glade for, og som medier og Folketinget bruger meget tid på, og dermed gør dem til vigtige? Og på den anden side en række paragraffer, dvs. frihedsrettighederne, som man tilsyneladende ønsker at indskrænke mere end at udvide!

Jo, det interessante er det meget slående, at de bestemmelser i grundloven, vi er meget glade for, alle sammen vedrører institutioner eller fortsætter principper og regler fra enevældstiden – mens frihedsrettighederne var det, der skulle karakterisere afskaffelsen af enevælden, altså i

virkeligheden er noget som en stor del af politikerne ikke ønsker en udbygning af, tværtimod.

Altså: vi danskere er glade for vores grundlov, for så vidt angår de paragraffer, der er reminiscenser fra enevælden, mens vi er mindre glade for de paragraffer, der skulle beskytte os mod myndighedsmisbrug og herunder beskytte minoriteterne.

Jeg synes, det er en ganske interessant konklusion. Det bliver spændende at se, hvordan regeringens nye demokratikanonudvalg vil anskue disse forhold. Når man ser på sammensætningen, er der nok ingen tvivl om, håber jeg da, at der dér vil både være en minoritet og majoritet."



v/Ole
Strandberg
pr.
10/6-2007

DSRF - A-kasse karantæne

(Tidligere omtalt i fagblad 1-2007)

Arbejdsgiveren smider dig på porten. Der er ikke mere virksomhed og der er ikke flere penge i kassen. Du kan se i vejviseren efter tilgodehavende og løn i en opsigelsesperiode. Din fagforening, hvis du er så heldig at have en sådan, påbegynder retslig forfølgelse af betalingskrav, hvilket afhængigt af omstændighederne kan trække ud i lange lange tider, og i værste fald helt mislykkes.

Så er du efter dagpengeloven **selvforskyldt** ledig fordi du har **accepteret** et for kort opsigelsesvarsel - siger de fikse lovskrivere, - uagtet den danske sprogbibel "Ordbog over det danske sprog" identificerer selvforskyldt med *selvforvoldt* og acceptere med *godkende*, hvilket vi alle sammen godt ved uden sprogbibler. Det er hårrejsende misbrug af sproget. Ikke desto mindre udløses en karantæne, som er en decideret **strafbestemmelse** som ved gentagelsestilfælde kan få aldeles alvorlige konsekvenser.

Foreningen har anket en konkret sag, på trods af dagpengelovens nogenlunde klare vrøvl, og fået afslag på anken i Arbejds-

FAGLIGE SAGER og noter

direktoratet.

Vi har nu videreanket til Arbejdsmarkedets Ankenævn, den højeste ankeinstans før domstolene. Det er ikke nogen længere anke, men en appel til sund fornuft, og vi skriver bl.a.:

"....Ligesom ingen vel fornuftigvis vil hævde at det aktuelle tilfælde omfatter medlemmets "selvforskyldthed" eller "accept". Det er klart arbejdsgiverens "skyld" og medlemmet "accepterer" intet som helst...

.... En ting er at det kan have konsekvenser for dagpengeretten i form af f.eks. karéns-tid, tilbagebetalingspligt eller lignende, men at det hører under "selvforskyldt ledighed" med tilhørende strafbestemmelser, er ganske uproportionalt og uforståeligt.

Der må være konsekvenser af reglers inkonsekvens.

Vi skal i forbindelse med behandling af denne sag i Arbejdsmarkedets Ankenævn, anmode nævnet om at tage stilling til det evident selvmodsigende i regel-begrundelsen for denne afgørelse".

Den "originale" begrundelse for reglen er - selvfølgelig - at ingen skal kunne aftale sig ud af et aftalt opsigelsesvarsel, med henblik på at løfte en arbejdsgiverforplig-

telse om betaling over på staten. Og det er jo en ganske anden sag!

Søværnet - alkohol og sex

Galathea-ekspeditionen vendte ikke hjem til store klapsalver. De videnskabelige resultater var ikke synbare, og trods den massive pressedeltagelse i hele ekspeditionen, var turen ikke blevet "solgt" til den danske befolkning, og omkostningerne ikke godt begrundet.

Jyllandsposten fandt så en slags ekstrabladsagtig skandaleopfølger på den negative slutomtale i den samlede danske presse. 10. maj kunne de afsløre at hele ekspeditionen havde været præget af druk og her blandt søværnets besætningsmedlemmer (ved finlæsning kunne man forstå at der var tale om messesnak medens ikke-besætningsmedlemmer var til stede, om besøg på bordeller). Så skulle den være på plads, og pressen boltrede sig i historien med helt andre fede overskrifter end den samlede ekspedition ellers havde givet anledning til.

Det viste sig hurtigt at den eneste som var hjemsendt fra ekspeditionen, på grund af utilbørlig omgang med skibsforsyningen af alkohol, var en fotograf fra Jyllandsposten. Men han var straks blevet fyret erklærede avisen, og hvilke tilsvarende konsekvenser traf Søværnet nu af bladets afsløringer?

En besindig professor som havde deltaget i en del af ekspeditionen, erklærede i TV-avisen, at søfolk snakkede som søfolk gjorde, og alkoholforbruget havde været besindigt.

Mere bemærkelsesværdigt var det nu at også den øverste ansvarlige, forsvarsmister Søren Gade, udtalte sig både besin-

digt og forstandigt. Så længe folk har fri og ikke er på vagt, kunne han ikke se noget problem i at folk i deres fritid drak en øl på deres skib, og hele forsvaret har i øvrigt strenge regler vedrørende indtagelse af alkohol. "Men at sige at man skal være medlem af Blå Kors for at være i forsvaret, det bliver ikke tilfældet".

Man sukker lidt!

Diskrimination

Englænderne har deres problemer med lovgivning, som giver adgang til differentierede lønninger relateret til den søfarendes hjemland, på samme vis som vi har vores never ending story om DIS-lovgivningen. Rederierne erklærer selvfølgelig at et forbud mod forskelsbehandling betyder øjeblikkelig massiv udflugning.

Det er et nyt ændringsforslag til en eksisterende lov, "Race Relations Act", som har sat sindene i bevægelse. Behandlingen af lovforslaget skal være tilendebragt 14. september 2007, og den engelske faglige søfartsorganisation (Nautilus) er inviteret til at deltage i arbejdet. Nautilus UK erklærer i den forbindelse at gældende EU-lov ikke kan omgås, medens spørgsmålet om ikke EU-borgere må behandles på anden vis. For de sidstnævnte bør der dog sættes regler som forhindrer udbytning og uacceptable vilkår.

Kilde: Telegraph nr 4/2007.

Mobiltelefoni for søfarende

Inmarsat og det irske selskab "Blue Ocean Wireless" er på vej med mobiltelefoni for søfarende overalt i verden. Brugere vil kunne telefonere, sende og modtage SMS, og tjekke internettet på deres ek-

sisterende mobiltelefon. Der har allerede været kørt forsøgsordninger og mere end 1 million søfarende ventes at kunne blive ivrige kunder. Systemet baseres på skibets eksisterende Inmarsat satellit-system. Mobil-tjenester vil alle blive forudbetalt ved at der købes et "Blue Ocean Sim-card" med en given kredit. Kortet vil kun virke til søs og vil automatisk lukke ned før ankomst til havn når et GSM-netværk detekteres.

Priser:

Udgående opkald: \$1,25 i minuttet

SMS-tekst: \$0,75 pr. stk.

På 2 store forsøgsskibe har det vist sig at besætningsmedlemmerne i gennemsnit brugte 65 dollar om måneden på mobilen, hvoraf 90% blev brugt til tekst-meddelelser.

Selskabet håber at kunne udstede licens til brug af systemet til 1.000 skibe indenfor de første 12 måneder.

"Blue Ocean Wireless" vil også gøre det muligt at spore individuelle containere fra land og modtage oplysninger om f.eks. temperatur, fugtighed, om containeren har været åbnet, og hvor den nøjagtigt er placeret på skibet.

Kilde: Telegraph nr. 5/2007

Ny bølge af piratangreb og nyt forsværssystem

Et amerikansk firma har nu udviklet et system som forventes at kunne besværliggøre mulighederne for piratangreb på skibe. Systemet er baseret på et integreret overvågningssystem som involverer radar, infrarøde kameraer, projektører og laserlys, det hele sat i system med broens navigationsudstyr.

Der er rapporteret en del nye piratovergreb, herunder ved Nigeria, Aden, Indonesien, Indien og Bangladesh.

Særlig farligt anses nu farvandet ud for Mogadishu i Somalia at være, og skibsfarten rådes til at holde vel fri af somaliske farvande om muligt.

Kilde: Telegraph nr. 5/2007

Organisationsmøde med Eurest A/S

Foreningen har afholdt organisationsmøde med Eurest A/S, i forbindelse med den pludselige flytning af deres olierig til engelsk kontinentalsokkel.

Det er endnu lidt uklart for faglig afdeling hvorpå Eurest A/S støtter påstanden om, at overenskomsten og opsigelsesvarslerne ikke skal overholdes. Sagen forsættes nu med fællesmøde hos DA primo juni.

JEI

Esvagt bjærgning

Parterne er blevet enige om at være uenige, og der er indgået et forlig i sagen. Medlemmerne af de involverede foreninger vil modtage et beløb med posten primo juni.

JEI

DFDS

I forbindelse med overenskomstforhandlingerne, er DSRF blevet opmærksom på adskillige brud på indgåede aftaler.

Der har efterfølgende været afholdt hastefællesmøde hos Danmarks Rederiforening, hvor parterne, efter flere timers møde, fik løst uoverensstemmelserne.

JEI

Sø- og Handelsretten

På vegne af et medlem, der ikke har fået betalt sin løn, har foreningen indgivet konkursbegæring mod arbejdsgiveren. Retsmødet var berammet til 30. maj, men det havde endnu ikke været muligt for stævningsmanden at få forkyndt begæringen, hvorfor der gøres endnu et forsøg herpå. Foreningen har som alternativ begæret arbejdsgiver politifremstillet.

JEI

Udenlandske søfarende

Der behandles p.t. 3 sager vedrørende udenlandske søfolk. 2 af sagerne er arbejdsskadesager for henholdsvis en polak og en filippiner. Den sidste vedrører forkert og manglende hyre.

JEI

"DIS-II-dommen"

25. maj afsagde Arbejdsretten kendelse i den sag som populært er blevet omtalt "DIS-II-sagen" (efter den "store" DIS-sag, med dom fra 20/6-2005, hvor 3F blev idømt en bod på 3 millioner kroner for DIS-kampagnen i 2003). Denne gang blev 3F/Sømændene pure frifundet. Rederiforeningen havde igen nedlagt påstand om alvorlig bod for tilsidesættelse af dommen fra 2005 og for iværksættelse af nye ulovlige skridt.

Der var 2 hovedelementer i den nye anklage:

1)
9 plakater fra den gamle 3F-DIS-kampagne var genoptrykt i "Ny Tid", februar 2006, under overskriften "Ytringsfrihed Pris 3 millioner kroner". Plakaterne var nedfotograferet så de samlet fyldte 1 side. Sideordnet blev dommen i bladet

kommenteret af en faglig sekretær fra Sømændenes Forbund.

2)

En skriftlig erklæring fra Orla Pedersen i 3F til brug for et internt møde i ITF februar 2006, hvori 3F kræver at den filippinske søfartsorganisation AMOSUP, straks træffer foranstaltninger til at berigtige en forseelse mod ITF's politikker, ved at forny overenskomst med Danmarks Rederiforening for DIS-skibe.

Under forklaringerne i Arbejdsretten fremhævede Henrik Berlau fra 3F:

at "Ny Tid" er et afdelingsblad som 3F ingen indflydelse har på

at den skriftlige erklæring til ITF-mødet erstattede et mundtligt indlæg, fordi 3F ikke havde mulighed for at deltage i det aktuelle møde.

Arbejdsretten lægger i sin kendelse vægt på, **at** den fremlagte erklæring er et arbejdspapir til brug for en intern debat blandt ITF's medlemsorganisationer og finder det ikke bevist at det kan være udtryk for et kollektivt kampskridt, og **at** genoptryk af plakaterne i et medlemsblad i nedfotograferet form, med nærmest ulæselig tekst, ikke kan fremstå som en videreførelse af den gamle kampagne, eller et nyt kollektivt kampskridt.

LO/3F/Sømændenes Forbund frifindes for anklager.

Det er CO-Søfarts mening, at såfremt 3F/Sømændene var blevet dømt i denne sag, så havde det vitterligt været et groft og alvorligt anslag mod vores ret til at ytre os internt på vores egne møder, eller til at ironisere over livets gang i vores fagblade.

MS-internt

Runde fødselsdage i perioden 23. juni 2007 til 17. august 2007

Tillykke 50 år

Jimmy Nielsen – fylder 50 år den 2. juli 2007

Jens-erik Petersen – fylder 50 år den 14. juli 2007

Tillykke 60 år

Søren Larsen – fylder 60 år den 24. juni 2007

Peter Haslund – fylder 60 år den 3. august 2007

Walther Bøgelund Olesen – fylder 60 år den 13. august 2007

Poul-Erik Buus Nielsen – fylder 60 år den 24. august 2007

Tillykke 65 år

Steen Boddum Larsen – fylder 65 år den 9. juli 2007

Jørgen Hansen – fylder 65 år den 15. juli 2007

Kjeld Lykke Kristensen – fylder 65 år den 19. juli 2007

Benny Felix Hansen – fylder 65 år den 1. august 2007

Torben Jørgensen – fylder 65 år den 14. august 2007

Tillykke 70 år

Kurt Due – fylder 70 år den 25. juni 2007
Henrik Buusman – fylder 70 år den 27. juni 2007

Povl Schnor – fylder 70 år den 29. juni 2007

Tillykke 75 år

Jørn Martin Windeløw – fylder 75 år den 30. juli 2007

Tillykke 80 år

Svend Aage Robert Sørensen – fylder 80 år den 2. juli 2007

Harry Laursen – fylder 80 år den 11. juli 2007



Metal Søfart klub 8 Region Hovedstaden

1. maj.

Flere Metal Søfart-medlemmer fulgte parolen og mødtes i Nyropsgade, København, til festligt samvær.

Mandag d. 25. juni

Klubben inviterer i Tivoli, hvor vi vil indtage frokost. Der må påregnes en beskedn brugerbetaling.

Mødested er Tivoli-indgangen overfor Københavns Hovedbanegård, Bernstorffsgade, kl. 11.

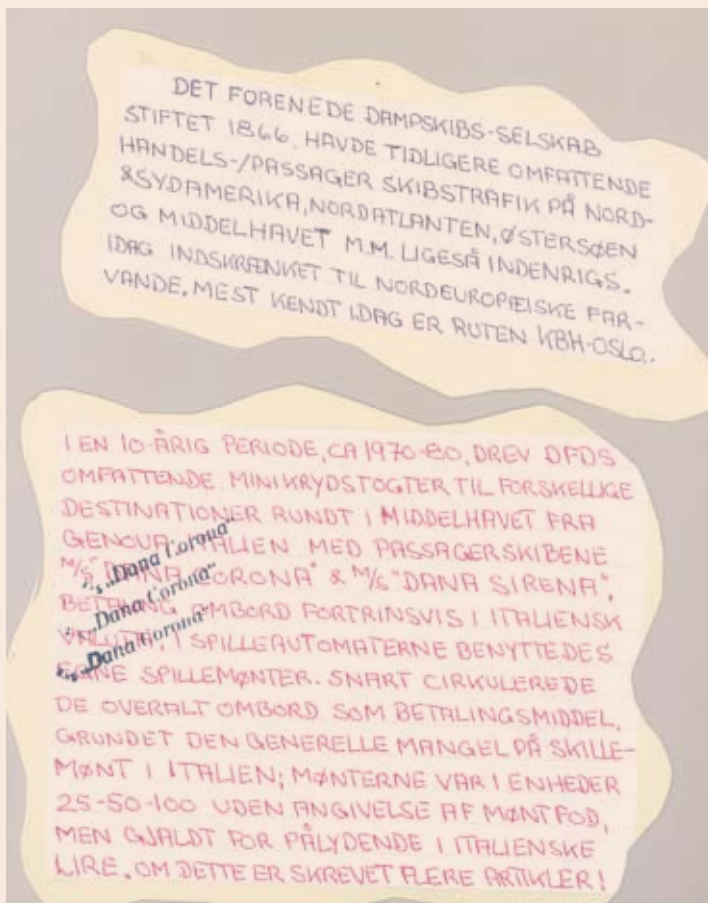


Bestyrelsen vil være genkendelig på beklædning med Metal Søfart-logo. Kom i god tid. Næstformanden har mobiltelefon med, 21449434, hvis der skulle opstå problemer angående tid og sted.

Bestyrelsen

Som medlem af en københavnsk møntklub, har jeg i år vundet klubmesterskabet med en lille samling DFDS-effekter, omfattende filateli, numismatik m.m.

*Helmut
Klub 8*





Referat af klubmøde den 31. maj 2007 region 6

Så lykkedes det.

Vi har fået afholdt det første møde i den nye region efter sammenlægningen mellem region 6 og 7. Alle medlemmer fik tilsendt indbydelse så man havde en mulighed for at give sin mening til kende, samt høre nyt omkring den nye overenskomst, løst og fast i forbundsregi v/ Jannik Madsen, den nye faglige sekretær.

Desværre var tilslutningen ikke så stor som den burde have været, det var lidt ærgerligt og især når det var omkring den nye overenskomst.

Der var enighed om, at der for eftertiden vil blive skrevet lidt orientering i fagbladet, om hvad der rører sig indenfor den maritime verden og løst og fast omkring forbundet. Vi talte om at bede medlemmerne om at sende orientering via mail omkring jeres arbejdsplads så vi ved hvor I er. Det kan ske på disse 3 mailadresser:

Erik Sørensen <erik-dot@mail.tele.dk> Søren Vincentz Nielsen <vincent@privat.dk>
Lars Lykkegaard <gedesby@gmail.com>

Bestyrelsen vil spørge medlemmerne, om man er interesseret i et sommer arrangement, som f.eks. en tur til Fregatten Jylland eller Teknisk museum. Kom med et bud, så ser bestyrelsen på det hvis der er opbakning til det blandt medlemmerne.

Til slut vil bestyrelsen ønske alle en god sommer.

På bestyrelsens vegne
Søren Vincentz

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2007

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.380 kr. og derover	Kr. 967,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.379 kr. og derunder	Kr. 607,00	
DAS-hyre	14.460 kr. og derover	Kr. 967,25	
DAS-hyre	14.459 kr. og derunder	Kr. 607,00	
Dagpengesats	560 kr. og derover	Kr. 967,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	559 kr. og derunder	Kr. 607,00	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 398,00	

1. MAJ I FÆLLE



SPARKEN 2007

PØ-SER

SER

20.06.
27.06.





Runde fødselsdage i perioden 23-06-2007 til 17-08-2007

Sonja Kirsten Jakobsen – Charlotte
Munks Vej 28 1.tv., 2400 København NV
– fylder **75 år d. 23. juni**

Frank Thunø – Søbyvej 22, Tåsinge,
5700 Svendborg – fylder **70 år d. 26.
juni**

Ole Balleby Jensen – Egealle 139,
8600 Silkeborg – fylder **50 år d. 28. juni**

Erik Holmen – Skyttegården 6, 9800
Hjørring – fylder **50 år d. 6. juli**

Jørgen Willy Sørensen – Skovspurve-
vej 14, 3630 Jægerspris – fylder **80 år d.
8. juli**

Ole Gottlieb Albrechtsen – Fyrrevæn-
get 7, 4400 Kalundborg – fylder **75 år d.
14. juli**

Hans Jørgen Leth – Fyrrevænget 35,
9850 Hirtshals – fylder **50 år d. 18. juli**

Karen M. Larsen – Sct. Olaigade 1,
2.tv., 4400 Kalundborg – fylder **95 år d.
2. august**

Peder Christensen Pedersen – Ten-
nisvej 3, 3400 Hillerød – fylder **80 år d.
4. august**



Jubilæer i perioden 23-06-2007 til 17-08-2007

Olaf Chr. L. Abildtoft har den 1/7 2007
været medlem af foreningen i 25 år.

Arvid Torstveit har den 1/7 2007 været
medlem af foreningen i 25 år.

Mogens Nielsen har den 1/8 2007 væ-
ret medlem af foreningen i 25 år.

Sonja Kirsten Jensen har den 1/8 2007
været medlem af foreningen i 25 år.



Vi mindes

Charlotte Høyer Myrbakken, f. 13/5
1964, er afgået ved døden d. 11/3 2007

Svend Åge Madsen, f. 19/5 1918, er
afgået ved døden d. 20/4 2007

Jens Alfred Kristensen, f. 12/4 1912,
er afgået ved døden d. 8/2 2007

Peder Grube, f. 26/1 1942, er afgået
ved døden d. 27/4 2007

100. ÅRS JUBILÆUMSFEST

Antal personer _____ *Tilmeldingsblanket*

Ønsker transport Ja ☐ Fra _____
Nej ☐

Ønsker overnatning Ja ☐ Navn _____
Nej ☐ Medlemsnummer= _____

Evt. diabetiker (antal) _____

Fødselsdato _____

Denne blanket skal være foreningen i hænde senest fredag d. 1. august 2007.



Tusind tak for opmærksomheden på min
60 års fødselsdag.

Venlig hilsen

John Hansen

Mange tak for opmærksomheden på min
50 års fødselsdag.

Med Venlig hilsen

Flemming Larsen

Hjertelig tak for den flotte gave jeg mod-
tog til min 75 års fødselsdag.

Med venlig hilsen

Elo Borring

Mange tak for gaven jeg modtog i anled-
ning af min fødselsdag.

Leif Møller

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed

K. B. Bjerrum

Tak for hilsen for de "25 år" samtidig har
det været og er det en god tid sammen
med jer.

Bedste hilsner

Elly E. Hansen

† Hjertelig tak for venlig deltagelse til
vores fars begravelse.

Med venlig hilsen

*Gudmund Bjørnsøns tre børn, Ruth, Pia
og Tove*

† Hjertelig tak for venlig deltagelse

Else Grube

† Mange tak for deltagelsen og den
flotte bærebuket ved min mands begra-
velse.

Karin Padlo

Ind/Ud marts 2007

Ind	15
Ud	18
	<u>-3</u>

Ind/Ud april 2007

Ind	11
Ud	13
	<u>-2</u>

GENERALFORSAMLING

I DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

Lørdag den 20. oktober kl. 14.00

Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer:

1) Bestyrelsen (§ 13)

(forslag til tilføjelser i rødt og i kursiv)

(uddrag) ".....

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, hvis formanden, og mindst 4 bestyrelsesmedlemmer er tilstede.

Ved formandens fravær, skønt lovligt indkaldt, er bestyrelsen beslutningsdygtig, såfremt mindst en repræsentant fra forretningsudvalget og mindst 5 andre medlemmer af bestyrelsen er til stede.

Bestyrelsen træffer beslutning ved simpelt stemmeflertal, hvis der er stemmelighed har formanden den afgørende stemme.

Ved formandens fravær, kan beslutning kun træffes ved simpelt flertal.

Motivation:

Baggrunden for ændringsforslaget er, at formanden med nuværende formulering, reelt kan forhindre bestyrelsen i at være beslutningsdygtig ved fysisk udeblivelse fra møderne.

Ved at lade bestyrelsen være beslutningsdygtig, når mindst 6 medlemmer er til stede - heraf mindst 1 fra forretningsudvalget, vil bestyrelsen være beslutningsdygtig, f.eks. i tilfælde af formandens sygdom eller rejse i udlandet og således at foreningen ikke bliver handlingslammet i sådanne situationer.

2) Medlemmernes forpligtelser (§ 8)

(forslag til tilføjelse i rødt og i kursiv)

(uddrag) ".....

- stedse loyalt at efterkomme alle af foreningens organer lovlige truffede beslutninger og givne påbud.

- på forhånd at acceptere, at i sager hvor foreningen medvirker i sagsbehandlingen, hvad enten dette sker fagligt eller juridisk, har foreningen procesfuldmagt, til med bindende virkning for medlemmet at forhandle, indgå aftaler eller forlig og anlægge eller hæve retssager efter foreningens skøn.

Motivation:

Baggrunden for ændringsforslaget er, at foreningen ikke juridisk kan forpligte medlemmet til at acceptere en af foreningen indgået aftale. Ligeledes vil foreningen ikke uden ændringen, eller en fuldmagt fra medlemmet, kunne foretage styring i en retssagsproces. Ændringen er således alene af teknisk karakter, idet det i praksis ikke tidligere har givet problemer.



3) Generalforsamling (§ 9)

§9 stk. 2. ændres fra:

Ordinær generalforsamling afholdes i lige år eller år med valg til bestyrelsen. Ordinær generalforsamling skal afholdes i perioden 1. august til 1. oktober.

Til:

Ordinær generalforsamling afholdes i ulige år. Ordinær generalforsamling skal afholdes i perioden 1. august til 1. oktober.

Begrundelse:

Ændringen er for at få foreningen tilbage på ordinær generalforsamling hvert andet år. Foreningen har haft generalforsamling i 2006 og nu igen i 2007, og ville konsekvensmæssigt efter uændrede vedtægter igen skulle afholde generalforsamling i 2008.

Ændringen om generalforsamling ved bestyrelsesvalg er ændret af redaktionelle grunde, da vedtægterne i forvejen fastslår, at der i dagsorden for ordinær generalforsamling, skal være et punkt om valg af bestyrelse.

4) Formand (§ 14)

§ 14 stk. 4. ændres fra:

Valg af formand kræver tilslutning fra mindst 2/3 af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Formanden skal afgå ved førstkommande generalforsamling efter det fyldte 65. år

Til:

Valg af formand kræver tilslutning fra mindst 2/3 af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Formanden skal afgå ved førstkommande generalforsamling efter det fyldte 70. år.

Begrundelse:

Lovgivningen i Danmark er ændret, således at man ikke må have pligtige afgangsalder i kontrakter, interne regler, vedtægter m.m. på under 70 år.

J.f. loven vil enhver kontrakt, vedtægt m.m., hvor der er nævnt afgangsalder under 70 år være ugyldig, og man skal i stedet bruge 70 års grænsen.

Dansk Sø-Restaurations Forening

fylder 100 år i 2007

Generalforsamling - og jubilæumsfest - bliver afholdt:

LØRDAG d. 20. OKTOBER

På Hotel Koldingfjord

For deltagelse i festen og overnatning på hotellet skal der ske tilmelding til DSRF senest d. 1. august 2007. Tilmelding kan ske på tlf. 36365585, eller på email: dsrf@dsrf.dk, eller brug blanket på side 23. Ægtefælle/samlever kan deltage. Der bliver mulighed for bustransport fra København og Ålborg, med opsamling i henholdsvis Odense og Århus.

SAMSØ-LINIERNE

Licitationen som udviklede sig uventet - og dermed dramatisk

Baseret på interview med Barno Jensen m.v.

Af: Ole Strandberg

Offentligt udbud, licitationsrunder, har vi nu i en årrække kendt på færgeruterne i de indre danske farvande. De er en konsekvens af EU-ret om statsunderstøttet rejseri, og vi er sikkert mange som er noget skeptiske over hele systemet. Er det (måske aftalt) spil for galleriet? Sparer staten penge på sin gamle nagelfaste konto til at gøre rejser til tyndtbefolkede eller fjerne områder billigere end kostpris? Har rederierne før tjent "for meget", nu de pludselig kan gøre det både billigere og bedre osv osv. Og måske ikke mindst, med lidt kuldegys, risikerer vi pludselig et græsk rederi sejler rundt i de indre danske farvande med passagerer fra ø til ø, eller måske mere sandsynligt, et svensk Østersø-rederi "vinder" en rute til f.eks. Læsø, medens BornholmsTrafikken sejler med svenskere i skærgården? Og medarbejderne, de søfarende og landper-

sonalet, de er i en evig smeltedigel om nye eller ingen arbejdsgivere.

Indtil nu er det gået "godt". Dem som "skulle" vinde vandt, og dem som ikke skulle vinde trak sig normalt og var måske mere med i papir- og prisshowet for syns skyld. Det har så kostet en del besvær, tårer og penge, men hvis alt går op i en højere enhed har staten/vi fået skåret toppen af profitten og tvunget rederierne til at tage mere hensyn til vores ønsker.

Med ruterne til Samsø gik det så "galt" i år. Den 29. marts meddelte Samsø Kommune, at BornholmsTrafikken havde vundet besejlingsretten mellem Sælvig og Hou (Jyllands-ruten) fra 1. oktober 2008, og Samsø Linien A/S som siden 1998 har haft besejlingsretten til øen, fra både Jylland og Sjælland, tabte. Var der gået noget helt galt, var der nogen som spændte ben for hinanden, var der gået anarki eller egentlig sund fornuft i hele butikken?



Avg. kl.	Antal pass.	Besejrt
7 ¹²	47	7
0 ²⁰	85	8
3 ³⁰	215	8
16 ⁴⁰	234	9
19 ⁵⁰	111	9

Det er svært gennemskueligt og handler ikke bare om talmagi eller størrelsen af det ønskede tilbud, kombineret med hvilke færger hvor ofte. Det handler også om mennesker i kød og blod, om venskaber og fjendskaber. "Øen" har sin løbende og vedvarende dramatiske fortælling om historien. Sådan skal det nok være og sådan er det på en ø. Det er en både stående og ilende vandrehistorie i øens daglige liv. Fra den noget større ø Bornholm, kan man dagligt følge en tilsvarende historie i Bornholms Tidende. Man kan let forestille sig at den samme fortælling er endnu mere intens på Samsø. Den varer ved til man nostalgisk kan tale om de gode gamle dage med ro, håndmadder og dårlig



kaffe på færgen, medens man kører over en bro eller gennem en tunnel med 100 kilometer i timen og mobilen kværende fra instrumentbrættet.

Men hvad skete der så egentlig på Samsø her i det tidlige 2007, da Samsø Kommune valgte at skære den overskudsgivende rute til Jylland væk under fødderne på Samsø Linien A/S? Det vi med sikkerhed ved er, at BornholmsTrafikken bød ind på ruten med anmodning om 0 kroner i tilskud, og hertil forpligtede sig til de vanlige forbedringer på antal afgang og farttider. Det var uden diskussion et regnskabsmæssigt bedre tilbud end det Samsø Linien havde afleveret - som siges at ville have krævet et tilskud på 13,5 mio. kr. Men om det var den vigtigste eller eneste grund til valget er mere tvivlsomt. Samsø Linien er trods alt forbundet til øen med sine egne historiske og menneskelige bånd, på samme vis som BornholmsTrafikken er forbundet til Bornholm. Med en væsentlig undtagelse. Samsø Liniens direktør Valter Merrild-Hansen.

Øens trommeslagere

Hvis man lytter til øens trommeslagere, så har direktørens person været en evig

kilde til misnøje. Der har været snakket så meget om den sag på Samsø, som der på Bornholm har været snakket om det skrækkelige ved fravalget af ruten til København - som ingen i øvrigt brugte til sidst. Det er helt og aldeles indædt personligt på Samsø. Direktøren bor ikke på Samsø, og "man" mener han kun ses på golfbanen og til den årlige frokost med sild og snaps på Flinchs hotel, hvor lobbyister fra erhvervslivet, og en bestyrelse bag Samsø Linien, strides og klapper af hinanden fra en række ringhjørner.

Konklusionen på øen er, at kommunen nu endelig valgte at gå efter manden og ikke bolden.

Vi har forsøgt at finde hoved og hale på den både tekniske og menneskelige historie bag hele udviklingen. Det tidligere Århus Amt og fonden bag Samsø Linien, fastlandspolitikere og ø-politikere, økonomiske interesser i rederidriften og ø-interesser, de beslutningsmæssige konsekvenser af amternes nedlæggelse og den nye kommunalstruktur osv osv, men den opgave må vist overlades til en forfatter sjæl som har kendt historien indefra. Bogen imødeses med spænding herfra, der må være krimistof i den.



Efter den bølgeskvulpende afgørelse om ruten til Jylland, har historien fået flere vinger.

Side om side

Umiddelbart efter BornholmsTrafikkens gevinst på Jyllands-ruten, meldte Samsø Linien ud, at de for det første ville bestride udbudsbetingelserne om eneret til ruten, og for det andet agtede at sejle side om side med BornholmsTrafikken uden tilskud. Det gav noget af et gys på Samsø. Sad de ikke der og sagde at millliontilskudet som tidligere var modtaget år efter år, i virkeligheden havde været ganske unødvendigt?

Samsø Linien og Sjællands-ruten

14. maj blev det offentliggjort at licitationen på ruten til Sjælland blev vundet af Samsø Linien A/S. Og hvem skulle nu have troet det? For denne routes vedkommende var den ansvarlige udbyder - af årsager vi springer over her - Trafikstyrelsen. Og styrelsen valgte tilsyneladende at se bort fra det logiske i at ruterne må høre sammen. Det er ikke stordrift vi taler om, men småfærgetrafik til den samme lille ø. Hvordan

hænger det sammen hvis personalet ikke kan anvendes fleksibelt mellem de to ruter og skibene?

Der er i bund og grund heller ikke meget logisk rationalitet i, at hverken skibe eller personale kan anvendes fleksibelt på de to ruter, med baggrund i bundne licitationsbetingelser om at der bydes ind med en eller flere færger til en bestemt rute. Færdig, ingen svinkeærinder. Sjællands-ruten er ikke noget tilløbsstykke, og det er noget sært i visse perioder at se en lille færge til Jylland, hvor passagererne sidder lårene af hinanden, og på den anden side en stor færge sejle stort set tom frem og tilbage mellem Sjælland og Samsø.

Nye beslutninger

Den 30. maj sendte bestyrelsen bag Samsø Linien så en pressemeddelelse i luften med saft og kraft.

For det første konkluderes det at Sælvig-Hou ruten kan få lov at leve i fred på den kontrakt som er indgået mellem Samsø Kommune og BornholmsTrafikken.

For det andet meddeles at rederiet vil un-

dersøge muligheden for at indsætte ny tonnage på Sjællandsruten, som kan forkorte overfartstiden og forøge kapaciteten.

Og mest overraskende at der nu tænkes i at etablere en ny rute mellem Kolby Kås og Århus på kommercielle vilkår. Det er der både historie og logik i. I tidligere tider sejlede DSB, og senere Scandlines, til både Århus og Kalundborg med udgangspunkt i Kolby Kaas. Samme havn på Samsø til både Jylland og Sjælland. Indtil Helsingør-rederen Louis Grau udkonkurrerede Århus-ruten med den kortere vej mellem Samsø og Hou.

Det har sin egen historie og det er historie. Men sagen er i dag at der kan sejles langt hurtigere, og den lille by Hou er slet ikke noget naturligt trafikknudepunkt for turiststrømmen til Samsø, samtidig med at byen er alvorligt belastet af bilkøer som

ikke kaster meget af sig til byen. Hou vil i bund og grund helst være en lystbådehavn, medens Århus har motorvejsnettet med sig i forvejen.

Endelig meddeles det i pressemeddelelsen at rederiet forventer at forundersøgelser vil være tilendebragt i løbet af sommeren, og der forventes afholdt et medarbejdermøde senest medio august, hvor medarbejderne også vil blive orienteret om ordninger for fratrædelse og "blive-bonus".

Det bliver spændende at følge udviklingen. Der er meget stof til eftertanke, også om hele licitationssystemet.

Fra foreningens side må vi i dag konstatere, at vi har et udmærket samarbejde med begge de involverede rederier, og det ønsker vi selvfølgelig at fortsætte.

SENESTE NYT

Handler det nu om førertrøjen i en længe udspillet historie om drømmen om et nyt stort dansk ø-rederi, - eller måske bare om at være med på vognen?

Samsø Linien

P4 Østjylland kunne den 5. juni meddele, at Samsø Linien nu er på jagt efter andre færgerederier, som vil være med til at danne et landsdækkende ø-rederi.

"For første gang i mange år er der en større chance for at lave et indenlandsk færgerederi. Vi er interesseret i det, og vi har også hørt, at Bornholmstrafikken er, og andre kigger også på det", udtaler direktøren for Samsø Linien.

Historien hægtes i øvrigt op på det snarlige salg af Scandlines.

BornholmsTrafikken

Når man beder BornholmsTrafikken om en kommentar til omstående udtalelse, er svaret at "det er der vist ikke noget nyt i", og der henvises til en pressemeddelelse fra BHT udsendt d. 15. maj 2007, hvori det hedder:

"Det er vor strategi at udvide antallet af ruter for at få en bredere platform og flere aktiviteter at sprede rederiets basisomkostninger på, samt at arbejde for dannelsen af et dansk indenrigs storrederi. I et storrederi kan den synergi realiseres, der ligger i at strømline koncepterne for de indenlandske ruter. Dette vil vi fortsætte med at arbejde for."

Og allerede i august 2006 kunne Mads Kofod i danske aviser citeres for drømmen om det danske storrederi!



SÅ TABTE FOLMER I ANKENÆVNET

En årelang strid mellem Jørgen Folmer og Søfartsstyrelsen afgjort 8/5-2007.
Kendelsen ankes til domstolene

Fra Søfartsstyrelsens hjemmeside:

Danmark indførte i 1997 kravet om ISM certificering af fartøjer. Kravet kom i takt med, at den maritime verden arbejdede på at indføre en ny sikkerhedskultur, som med et levende sikkerhedsstyringssystem skulle forbedre sikkerheden til søs.

Sikkerhedsstyringssystemet (i daglig tale kaldet SMS - Safety Management System) administreres af de maritime myndigheder i alle flagstater. SMS pålægger skibsredere og skibsoperatører ansvaret for fartøjernes daglige operationer. Dette skal medvirke til, at sikkerheden for skib, besætning og miljø hele tiden overvåges og opretholdes.

ISM Kodens bestemmelser er en skabelon for et system, der skal forbedre sikkerheden for den internationale skibsfart og reducere forurening fra fartøjer.

ISM Koden er en del af dansk søfartslovgivning, og den har stor betydning for den måde, rederier ledes og drives på. I princippet omfatter den hvert eneste aspekt om bord i et fartøj herunder dets operation inklusiv konstruktion, udrustning, operationsbegrænsninger, lastparametre, besætningens kvalifikationer og træning, fartøjets vedligeholdelse samt nødprocedurer. I fremtiden vil sikkerhed til søs være baseret på forebyggelse samt

en skibsdriftskultur under stadig udvikling.

ISM Kodens bestemmelser trådte i kraft 1. juli 1998.

Der har nærmest været tale om en slags krig mellem rederiet og styrelsen om efterlevelse af ISM-kodens krav til sikkerhedsstyring. Jørgen Folmer er langsomt men sikkert trængt op i en krog, og 8. maj faldt dommen. Tilbagekaldelse af "Document of Compliance", som er en ubetinget nødvendig forudsætning for at sejle, for rederiets 13 skibe.

Jørgen Folmer har umiddelbart efter kendelsen overdraget det tekniske management af flåden til Erria A/S (hvortil også Fabricius, BR-Marine og en række andre coasterrederier er knyttet), og har øjeblikkeligt stævnet Søfartsstyrelsen for domstolene, med henblik på at få kendelsen fra "Ankenævnet for Søfartsforhold" omstødt.

Kendelsen fra Ankenævnet var ikke enstemmig. Fire stemte for stadfæstelse af Søfartsstyrelsens tidligere afgørelse af 12. marts 2007, medens en stemte for at give rederiet medhold. Den ene begrundede sin stemmeafgivelse med at rederiet har en god skadesstatistik, som i øvrigt er over gennemsnittet, at anvendte ISM-systemer er enkle og velegnede til netop dette rederi



og at rederiet i 2006 og 2007 har gjort alt for at leve op til kravene, hvorfor betingelserne for tilbagekaldelse af certifikater ikke er opfyldt.

Rederiet H. Folmer & Co. blev stiftet i 1955 af skibsmægler Helge Folmer. Siden 1974 har sønnen kaptajn Jørgen Folmer, senere sammen med Uffe M. Jensen, været indehavere. Der er i alt 13 skibe i "managing ownership". Rederiet H. Folmer & Co. er sammen med Nielsen & Bresling fra Fåborg, de eneste coasterrederier i Danmark, som udelukkende beskæftiger dansk besætning (1 skib er en undtagelse hos Folmer).

Dokumenterne fra ankesagen er en omfattende historie. Nogen taler om tusinder af sider. Også kendelsen er voluminøs med sine 49 sider. Herunder et teknisk uddrag fra kendelsen.

KENDELSE AF 12. MARTS 2007.

".... idet Søfartsstyrelsen finder, at rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk indførelse af ISM-kodens krav, og at dette udgør en "grov afvigelse"....", traf Søfartsstyrelsen kendelse om inddragelse af "Document of Compliance".

SAGSFREMSTILLING

12/2-2001. Veritas udsteder "Document of Compliance" og er også "syn og skøn"-selskab (såkaldte "audit") hvor det kontrolleres om rederiet overholder ISM-krav. Ved audits interviewes ansatte og relevante

dokumenter kontrolleres.

11/3-2004. 3-årlig audit. Der registreres 9 "forhold".

10/5-2004. Ekstraordinær audit. Registreres 5 afvigelser.

9/9-2004. Ekstraordinær audit. Veritas indstiller at "Document of Compliance" skal tilbagekaldes, på baggrund af betydelige afvigelser samt manglende træning og opkvalificering af besætningerne. Søfartsstyrelsen mener ikke dokumentationen er tungtvejende nok.

14/9-2006. Veritas-audit. Konkluderer at rederiet mangler ressourcer til effektiv gennemførelse af ISM-krav.

28/10-2004. Rederi og Veritas udarbejder handlingsplan og rederiet sættes under observation.

15/9-2005. Ekstraordinær audit på baggrund af tilbageholdelse af et skib. Foretages på rederikontoret og Veritas anbefaler igen at rederiets "Document of Compliance" skal tilbagekaldes. Mangelfuldt sikkerhedsstyringssystem og utilstrækkelig implementering af ISM-koden.

8/12-2005. Søfartsstyrelsen afviser at der er bevismæssigt grundlag for så omfattende indgreb som foreslået.

20/1-2006. Systemgennemgang med væsentlige bemærkninger. Rederiet må ikke henvise til at ISM-systemet ikke må



forstyrre skibets drift. Mangler krav om at skibsføreren skal rapportere fejl til rederiet og præciseringer om skibsførerens ansvar

27/1-2006. 5-årigt fornyelsesaudit. Noteringer om manglende viden om skibsførernes fortid, manglende forebyggende handlinger, manglende konsekvensbetragtninger i evalueringer og mangelfulde rapporteringer om uheld og hændelser.

26/5-2006. Ekstraordinær audit. Rederiet oplyser at en tidligere ansat sikkerhedsansvarlig nu er fyret og kontrakt indgået med et konsulentfirma "Besigtigelseskontoret". Noteret at konsulentfirmaets ansvar ikke er defineret, og at der mangler et dokumenteret vedligeholdelsesprogram.

31/7-2006. Ved syn af "Danica Violet" stiller Veritas krav om forebyggelse af faldulykker.

14/9.2006. Ekstraordinær audit. Stadig ikke defineret ansvar og beføjelser for "Besigtigelseskontoret". Manglende opfølgning på rapporteringer fra auditeringer og manglende gennemførelse af handlinger til forebyggelse af faldulykker. Mangler ved registreringssystem og rederiets direktør Jørgen Folmer havde ikke tilstrækkelig hukommelse om en række ulykker og evalueringer heraf.

Der er ikke sket noget til forebyggelse af faldulykker.

3/11-2006. Veritas fornyr "Document of Compliance", men i modsætning til nor-

malt med 5 år, gives det kun 5 måneders gyldighed (udløb 2/4-2007). Baggrunden var tvivl om efterlevelse af ISM-krav.

Arbejdsulykker:

15 arbejdsulykker siden 1/12-2005. (Redaktionel bemærkning: Efter beskrivelserne at dømme er de fleste af banalitetsskarakter, og kan karakteriseres som forårsaget ved hændeligt uheld. F.eks. "Stikker sig på knækket tandstik", "Snubler og får fingeren i klemme").

4 ulykker vedrører alvorlige risici, og der er ikke på passende vis fulgt op med forebyggende foranstaltninger. Manglende opfølgninger og manglende evalueringer.

Havnestatskontrol:

3 tilbageholdelser i 2005 og 6 i 2006, hvilket er relativt uacceptabelt for højt. Havnestatskontrol er stikprøvekontrol som anses for supplerende til flagstatskontrollen. Der er i alt ved kontrollerne registreret 58 fejl eller mangler.

H. FOLMER & CO'S BEMÆRKNINGER

Ved brev af 7/2-2007 svarer rederiet på sagsfremstilling som fremsendt af Søfartsstyrelsen af 14/12-2006.

Medarbejder til vedligehold og udvikling af rederiets sikkerhedssystem ansat 15/11-



2005. Levede ikke op til forventninger og fratrådt 1. marts 2006. Derefter 2-årig kontrakt med konsulentfirma. Detaljeret handlingsprogram.

Kun 3 afvigelser noteret ved fornyelses-audit 27/1-2006 som alle er rettet indenfor tidsfrist.

Ofte svært at forstå hvad Søfartsstyrelsen kræver man skal gøre, og svært at skelne mellem styrelse og Veritas. Styrelsen fungerer tilsyneladende som arbejdsgiver for Veritas. Man registrerer manglende gummi mellem en redningsflåde og op-hæng som fejl og mangel, men fortæller ikke at rederiets politik kræver at flåder højst må være 10 år gamle. Næsten alle besætningsmedlemmer danske, hvilke burde garantere sin egen kvalitet. Mange ekstraordinære audits forlangt af styrelsen og turen er åbenbart kommet til Folmer (skal ned med nakken som nummer 2 rederi i Danmark!).

Mange, også omkostningstunge, drillerier og rederiet føler sig forfulgt af Søfartsstyrelsen. Ved audit d. 26/5-2006 anmodede Jørgen Folmer om et møde med styrelsen som blev afvist med den begrundelse, at Søfartsstyrelsen ikke var part. Stærkt kritisabelt at en myndighed ikke forsøger at tjene sit erhverv men afviser borgerne. At rederiet ikke kunne memorere tidligere arbejdsulykker skyldtes, at en tidligere bemandingschef netop havde forladt sin stilling i utilfredshed med de mange auditeringer. Ulykker registreres, rundsendes som e-mail når relevant, og der holdes altid sikkerhedsmøder efter en ulykke.

SØFARTSSTYRELSENS BEGRUNDELSE

Styrelsen har ikke afvist en konkret anmodning om et møde, men kan ikke afvise at anmodning har været fremsat ved audit d. 26/5-2006. I øvrigt har man løbende været i kontakt med rederiet. Sagen er tilstrækkeligt oplyst, og der har ikke været behov for yderligere uddybninger på et møde. Vedrørende den manglende gummi om en redningsflåde, var det ikke alene på grund heraf, men en række yderligere forhold som bevirkede at der blev noteret "afvigelse", herunder at laste- og losse-udstyr var i dårlig stand. Det er ikke korrekt at der er fremvist e-mails til skibene vedrørende arbejdsulykker.

Søfartsstyrelsen kan konstatere at der fortsat ikke er etableret en tilstrækkelig sikkerhedsorganisation til opfyldelse af ISM-kodens krav. Til illustration af sikkerhedskulturen i rederiet kan oplyses, at kaptajner kun undervises og trænes før udmønstring "så vidt det er muligt". Rederiet har ikke formået at opbygge en behørig sikkerhedskultur og forsøger blot at følge op på direkte påpegede fejl og mangler. Konsekvensen er et uforholdsmæssigt stort antal tilbageholdelser af skibe. Der er ikke ved seneste audit 14/9-2006 konstateret en tilfredsstillende udvikling.

Efter Søfartsstyrelsens erfaring vil det ikke være muligt i et rederi med 13 skibe, at udvikle et tilfredsstillende sikkerhedsstyringssystem, når den ansvarlige både er direktør, reder og sikkerhedsansvarlig.



BEMÆRKNINGER FRA REDERIETS ADVOKAT 22/3-2007

ISM-koden indeholder ikke konkrete anvisninger på, hvordan sikkerhedsstyrings-systemer skal udvikles, det er overladt til det enkelte rederi.

Kun i tilfælde af grov afvigelse, som udgør en alvorlig trusset mod mandskabs og skibs sikkerhed, kan "Documents of Compliance" inddrages som et ultimativt indgreb, det er ikke nok at konstatere at koden ikke er gennemført effektivt og systematisk.

Ved ISM-auditering 1/3-2004 blev implementeringsniveau karakteriseret som "very good". Anmærkninger fra efterfølgende inspektioner blev efterlevet indenfor givne frister.

Ved 4 auditeringer i 2006 er der ikke noteret væsentlige uoverensstemmelser. Ingen skibe har været involveret i alvorlige ulykker og skadeprocenten er fin. Kraftigt antal reducerede anmærkninger og tilbageholdelser fra begyndelsen til slutningen af 2006 ved Port State Controls.

Søfartsstyrelsen har ikke konstateret alvorlig trussel eller alvorlig fare som kræver øjeblikkelig afhjælpning. Grov afvigelse må endvidere indebære subjektive hensigter om manglende vilje, og tilbagekaldelse skal stå i rimeligt forhold til overtrædelsen (proportionalitet). Grovheden skal endvidere relateres til standarder for småskibsrederier og Søfartsstyrelsen

skal efter forvaltningsloven bistå og vejlede, ikke blot kontrollere og sanktionere. Søfartsstyrelsen har heller ikke foretaget høringer hos relevante instanser som f.eks. Rederiforeningen for Mindre Skibe.

FORKLARINGER VED ANKEBEHANDLINGEN 3. MAJ

Rederi:

Fremlægger e-mail fra forsikrings-selskabet Codan dateret 22/3-2007 hvoraf fremgår, at rederiet gennem alle årene har haft positivt resultat på søforsikringer og selskabet vurderer at rederiets statistik er lige god eller bedre end tilsvarende rederiers.

Udover de 4 af besætningsfastsættelsen bestemte søfolk, er der altid også en kok ombord og ofte en sømand ekstra. Såvel redningsudstyr som sikkerhedsudstyr udskiftes altid før det kræves, og skibene dokkes hvert 2. år, selvom det ikke kræves.

Et vidne fra Codan forklarer at han ofte er ombord ved dokninger og det er hans klare indtryk at vedligeholdelsesstandarder er over middel. Rederiet har fin kaskostatistik på 11-13% hvor 60% generelt anses for fin.

Søfartsstyrelse:

Søfartsstyrelsen har i væsentligt omfang ydet vejledning til J. Folmer, men man kan ikke konkret fortælle hvad der skal til for at opfylde ISM-koden, eller hvordan



man skal følge op på en afvigelse. Fokus på rederiet startede i 2004 hvor Veritas indstillede at "Document of Compliance" skulle tilbagekaldes.

Der har i perioden været tegn på forbedringer og positive tiltag, som f.eks. ansættelsen af en sikkerhedsansvarlig, og derfor har man været tilbageholdende med "det ultimative skridt".



Et vidne fra Veritas udtaler "En audit hos rederiet kan sammenlignes med titlen på romanen "Krig og Fred", afhængig af de forhold, der blev drøftet. Det var ofte vidnets indtryk, at rederiet arbejdede imod og ikke med koden.

I 2004 var rederiets system simpelt og effektivt og passede fint til små skibe, men efter nogle tilbageholdelser blev det konstateret at rederiet ikke levede op til krav fra ISM-koden.

AFGØRELSE OG BEGRUNDELSE

4 medlemmer af nævnet stemmer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse.

De har bl.a anført:

Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Søfartsstyrelsen har været henholdende med den meget strenge sanktion, (- men nu må det være slut).

1 medlem voterer imod (se indledningen).

Udtalelse fra Folmers advokat Henrik Thal Jantzen:

Jeg er overrasket over ankenævnets afgørelse. Rederiet havde markant fald i tilbageholdelser i 2006, og ved de i årets løb foretagne audits var der ikke noteret et eneste major non-conformity. Major non conformity er en forudsætning for at myndighederne kan tilbagekalde ISM-certificaterne og spørgsmålet er derfor, om der har været den fornødne hjemmel til at tilbagekalde rederiets ISM certificater. Dette er i sidste ende en domstolsafgørelse.

ISM koden indeholder ikke konkrete anvisninger på sikkerhedsstyrings-systemer. De skal afpasses de enkelte rederier og spørgsmålet er vel også, hvilke krav der kan og bør stilles til rederier der opererer indenfor småskibsfart, i forhold til eksempelvis passagerskibsrederier og tankskibsrederier.



"Danica White" blev kapret lørdag d. 2. juni, ca. 240 sømil ud for Somalias kyst. Skibet er nu opankret ved kysten og det antages at der pågår forhandlinger om løsesum. Et amerikansk krigsskib i området forsøgte forgæves at hindre kapringen, medens de 5 danske søfolk efter sigende blev brugt som levende skjold mod beskydninger.

Vi har holdt denne side ledig for eventuelle kommentarer til begivenhederne. Men situationen er endnu ikke egnet. I dag, søndag d. 10. juni, er de fem søfolk stadig gidsler ved Somalias kyst, og så længe det er tilfældet, er alle gisninger og lignende om eventuel egen "skyld" fra rederi eller besætning, kun olie til et mediebål, som kan fjerne fokus fra de egentlige problemer. Verdens enorme uligheder, og manglende sikkerhed for søfarende i nutidens sørøverområder.

Medierne prøver at holde gang i historien i mangel på egentlige nyheder fra dramaet. "Hvem er gidslerne på piratskib?", "Ubefarne søfolk om bord på piratskib", "Kapret skib uden gyldige papirer". Så længe gidseltagningen er en realitet, er der imidlertid kun en ting som tæller. Vilje til at gøre noget reelt ved problemerne. Og så må man håbe den efterfølgende storvask ikke fjerner fokus.



Udsigt til havnen i Klaipeda, Litauen

MØDE I BALTIC COMMITTEE Klaipeda, 10.-11. maj

ITF = International Transportarbejder Føderation

ETF = Europæiske Transportarbejder Føderation (underafdeling ITF)

Se i øvrigt faktabox side 39

Af: Christian Petersen

Diskussioner og beslutninger i Klaipeda

Mødet i ETFs Baltic Committee den 10. og 11. maj startede med en regulær opsang fra den tyske deltager Dieter Benze. Han var utilfreds med at for mange af beslutningerne fra det sidste møde aldrig rigtig var blevet ført ud i livet. På den baggrund opfordrede han kraftigt deltagerne på årets møde, at overveje hvad man vil med Baltic Committee. Skal de bare være en papirtiger og diskussionsklub, eller skal det være et forum, hvor der tages vigtige beslutninger, der også føres ud i livet? Og underforstået, kan vi ikke ligeså godt droppe det hvis svaret er det førstnævnte?

Opsangen illustrerer meget fint hhv. Dansk-Sø-Restaurations Forenings og

CO-Søfarts tilgang til ETFs Baltic Committee. Undertegnede deltog senest i det årlige møde i 2003 i Gdansk, men efter et lettere kaotisk møde, hvor diskussionerne kørte i tomgang og beslutningerne var få, har vi vurderet at ressourcerne kunne bruges bedre andre steder. Derfor deltog vi ikke i mødet de efterfølgende år. I mellemtiden har vi dog hørt fra de øvrige danske organisationer, at møderne er blevet afviklet mere professionelt og konstruktivt.

Derfor besluttede vi, at jeg skulle deltage igen i år, hvor mødet var henlagt til havnebyen Klaipeda i Litauen. Mærkeligt nok var jeg dennegang den eneste repræsentant fra de danske søfartsfagforeninger, hvori- mod der var et væld af deltagere fra Letland, Estland, Litauen, Polen, Sverige og Norge. I alt deltog cirka 40 fagforeningsfolk



fra landene omkring Østersøen.

Efter ovennævnte opsang samt diverse indledende bemærkninger, blev vi inddelt i 4 grupper, som alle skulle diskutere forskellige spørgsmål resten af dagen. Jeg kom i en udmærket gruppe med deltagere fra de fleste ovennævnte lande. Blandt emnerne var ETFs kampagne for at fremme jobmuligheder for EU-søfolk samt ETFs kampagneuge i Østersø-området. Desuden tog gruppen – som den eneste – opsangen fra Dieter Benze op til diskussion.

Konklusionen på sidstnævnte var, at Baltic Committee bestemt har en værdi og bør fortsætte, men det blev også fremhævet, at der var brug for mere produktive resultater. En af de baltiske repræsentanter fremhævede desuden, at Baltic Com-

mittee er vigtig i assimilationen mellem fagforeninger fra de østlige og vestlige lande i regionen.

Et punkt som har givet et produktivt resultat var sidste års Baltic Action Week, som løb af stablen i oktober sidste år. Her blev omkring 200 skibe i Østersøen besøgt, man fik lavet 3 nye overenskomster og i alt hentede man 470.000 dollars til søfolk, som var blevet snydt af rederierne. Næste Baltic Action Week bliver først i 2008, da man i år har en samlet europæisk kampagneuge, som finder sted den 4. til 8. juni.

Diskussionen om jobsituationen for søfolk vidnede om de meget forskellige forhold, der er i søfartserhvervet mellem de forskellige lande omkring Østersøen. Dog var et generelt træk, at der mange steder er problemer med at tiltrække unge mennesker

til erhvervet. For østeuropæerne skyldes det, at man i dag – i modsætning til Sovjet-tiden – kan tjene næsten det samme i land, ligesom mange unge østeuropæere er flyttet til vesteuropæiske lande (specielt Irland og England har oplevet stor tilgang). En deltager fra Estland tilføjede at søfolk havde virkelig gode forhold under Sovjet-tiden, hvor man typisk var omkring 15 mand ombord. Heraf var mindst fire kvinder, hvilket var ganske pænt i langfarten. Blandt andet havde man altid en læge ombord, som ofte var kvinde. I dag er besætningerne som helhed meget mindre og der er sjældent kvinder ombord. På denne baggrund fik gruppen – med et lille glimt i øjet - ført til referat, at Baltic Committee skal gøre en indsats for at få flere kvinder indenfor søfarten!

Dagen med gruppearbejde var meget interessant og konstruktiv. Den efterfølgende dag, hvor de enkelte grupper skulle fremlægge deres konklusioner blev derimod igen en lidt kaotisk affære, hvor de store interessante spørgsmål hele tiden blev afbrudt af irrelevante diskussioner om petitesseer. Diskussionerne var ofte mellem forskellige lande, hvilket siger noget om hvor store forskelle der er mellem de enkelte lande i et ellers relativt lille område. En af udfordringerne for Baltic Committee er at få gennemført et givtigt samarbejde på trods af – og måske netop på grund af - disse forskelle.



Hvad er ETF?

ETF står for "European Transport Workers' Federation", som er en organisation for europæiske fagforeninger indenfor transportområdet.

Organisationen blev dannet i 1999 for at samle alle europæiske fagforeninger fra transportområdet i samme overordnede organisation. Derfor repræsenterer organisationen i dag 2,5 millioner transportarbejdere i Europa. Blandt disse medlemmer er alle medlemmer af Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening. Hovedformålet for ETF er at repræsentere og forsvare de europæiske transportarbejders rettigheder. ETFs sekretariat ligger i Brussel, da man spiller en vigtig rolle i forbindelse med EU-lovgivningen, som man søger at påvirke i medlemmernes interesser.

Hvad er Baltic Committee?

"Baltic Committee" er et udvalg under ETF, som består af fagforeningerne i Østersø-området (inkl. Norge).

Udvalget blev dannet med henblik på at regulere arbejds- og konkurrencevilkårene for transportarbejdere i Østersø-området, hvilket blev muligt og anset for nødvendigt efter jerntæppets fald. Et andet formål er at udveksle erfaringer - både mellem øst og vest, men også mellem enkelte lande.

Udvalget mødes en gang om året, hvor man kan enes om anbefalinger til ETF, mens man dog ikke har nogen selvstændig beslutningsmyndighed i forhold til ETF.

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre



POST

B

PP

DANMARK

Magasinpost
Id.nr. 12191



Kontorferier: Christian Petersen 18/6 - 24/6
Ole Strandberg 25/6 - 8/7
Corlis Hansen 2/7 - 15/7
6/8 - 19/8
Barno Jensen 18/7 - 22/7
30/7 - 12/8
Vivi Puge 9/7 - 29/7
Susanne Holmblad 16/7 - 5/8
Lotte Dehn 6/8 - 19/8
Ove Larsen, Metal Søfarts a-kasse 16/7 - 5/8

TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE