

Hvorfor danske rederier nu er blevet frontkæmpere når det gælder asketisk livsførelse for deres ansatte, kan man kun gisne om, kom med nogle bud!

Leder, side 3

Det er vores opfattelse, indtil videre, at rigtig mange problemer har rødder i ASK, og en forvaltningspraksis, som muligvis er direkte lovstridig, som muligvis er direkte skandaløs.

**Arbejdsskadesager
udlændinge,
side 10-15.**

Men det gik aldrig, og det udviklede sig til rent fjendskab, som sætter dybe rødder og blokader helt i nutidens nok så vanskelige vilkår (i al vores overflod). Enten var det ene galt, eller også det andet, mest var det netop de ledende formænd i de 2 forbund det var galt med. Magtposition eller partibog.

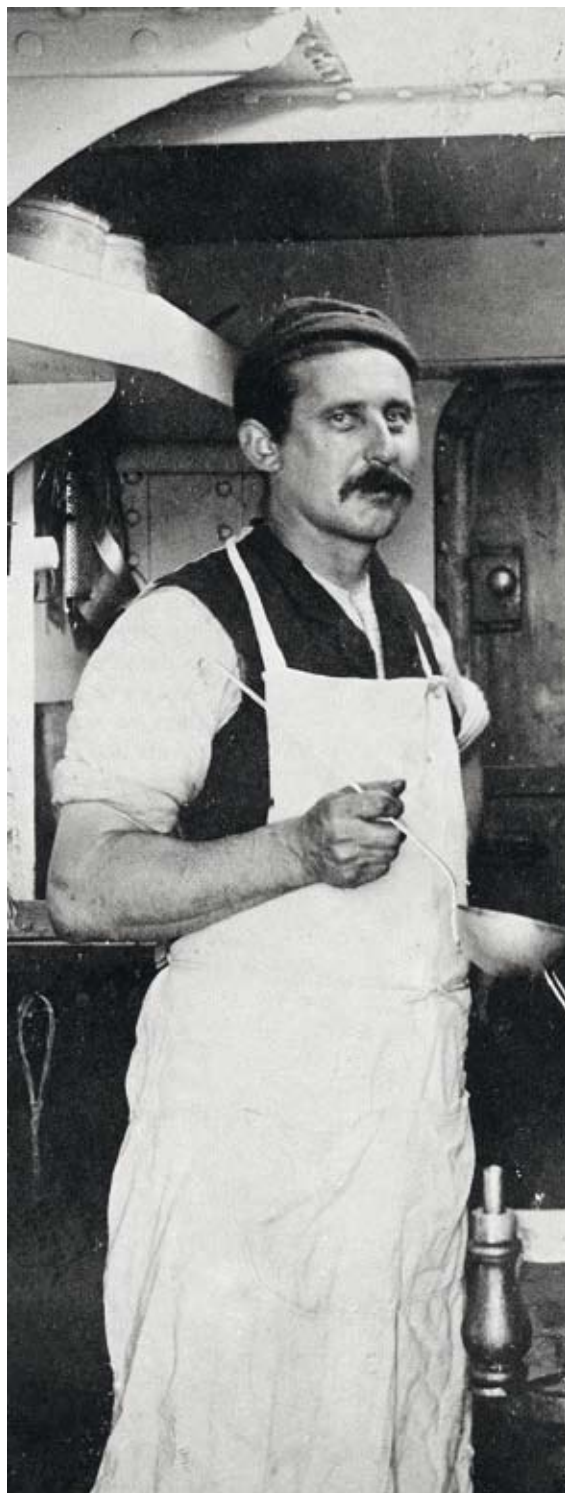
**En sømand han må
lide, side 27-32**

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 N. Madsen 36365595

Advokat John Ibsen 36365592

Bogholder Vivi Puge 36365587

Kontorass. Susanne Holmblad 36365593

Kontorelev Barno Jensen 36365590

E-mailadresser:

forbogsstaver@co-sea.dk

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

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurationens 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

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: 3.122 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



Fra Sø-Restaurationens 100 års jubilæumsskrift, se side 4

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 7. oktober 2007

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 7. december 2007

på nettet (www.co-sea.dk) d. 2. december.

Stof til december-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 26/11-2007.

INDHOLD

Leder	3
DSRF - jubilæumsskrift.....	4
Syv måneder uden sygedagpenge.....	10
Arbejdsløses CV.....	16
MS internt.....	17
Bestyrelsesmøde mv 29.-31./8....	17
Månedens foto.....	20
DSRF internt.....	22
Dagsorden generalforsamling.....	23
TR-kursus 29.-30. august.....	24
Bestyrelsesmøde mv 25.-27./9....	25
En sømand han må lide.....	27
Faglige sager og noter.....	33
Bilfærgernes årsberetning 2006.....	37
Fonde.....	39
Ferier, lukkedage og Albert Engström..	40

"I de tidlige puritanske kredse i Amerika, var det forbudt at kysse ens kone om søndagen" (Den Danske Ordbog). Puritanisme kender vi i forhistorien særlig fra 1500-tallet i Europa, og vi kender det særligt hægtet op på religiøs dogmatik af enhver slags. Der er imidlertid mange tegn på at den puritanisme vi nu mærker breder sig i den ganske verden, har ret så sekulær baggrund, uagtet den har dybe rødder i radikalt religiøse kredse i USA. Den egentlige baggrund tegner sig nemlig til at være noget ganske andet. Ønsket om udødelighed, eller i det mindste, så længe som overhooovedet muligt.

Vi har ikke en uge, uden evindelige målinger kan afsløre nye risiko-sammenhænge for den eller den kræftsygdom eller hjertekarsygdom, og igen og igen bringes tobak eller alkohol i fokus som klokker der hele tiden ringer begravelsen tidligere ind.

Samtidigt kræver vi at vores hospitalsvæsen ufravigeligt skal helbrede her og nu, hvis helbredelse overhovedet er teknisk muligt, koste hvad det koste vil (under devisen: "der kan ikke sættes pris på et menneskeliv"), og forsikringsbranchen har kastet sig ud i "her-og-nu-luxus"-helbredelsesforsikringer. Anders Bodelsen skrev i 1969 "Frysepunktet", en science fiction roman om et samfund delt op i "arbejdere" og "læger", hvor lægerne var udødelige, med et glimt af genialitet.

"Skal man fraråde en 87-årig at spise smør på brøddet?" spørges der i en overskrift i Information d. 5. oktober om "En dag på hjerteafdelingen". Man kan med samme ret spørge hvorfor lægerne vil tvinge døende lungecancerpatienter til at stoppe med at ryge. Det er nok af hensyn til omgivelserne!

I kampen om det længste liv er alle metoder brugbare til at jage syndere. Man kan f.eks. udelukke dem fra hospitalsbehandling, så de livsrene kan komme endnu tidligere i køerne. Risikoen ved livet skal minimeres for dem som forsager.

Kravet om det lange og sygdomsfri liv, giver de egentlige kræfter til nypuritanismens spøgelse. Vi har ikke målemetoder for livets glæder eller det kvalificerede liv, men vi kan snilt måle længden af samme liv, og beregne risikofaktorer.

Endnu er sex kun angrebet for så vidt angår såkaldt "købesex", uden nogen af den grund vil forbyde ægteskabet. Men det skal nok komme. Sex er kun nødvendigt i ganske få år, og kan i praksis erstattes af hospitalsindlæggelse, så den kolossale ekstra energi vi bruger på sex, kan ganske givet bruges sundere og uden risiko for f.eks. HIV.

Der er heldigvis ingen grund til at tro at menneskets fantasi ikke vil overkomme alle menneskets kulturluner. Og tobak, alkohol og til nød sex kan vi da sagtens undvære. Vi skal nok finde på noget.

Hvorfor danske rederier nu er blevet frontkæmpere når det gælder asketisk livsførelse for deres ansatte, kan man kun gisne om, kom med nogle bud!



Det er de store jubilæers tid i dansk fagbevægelse. Langt de fleste af de store kendte fagforeninger blev dannet omkring år 1900. Et årti forud, et årti efterfølgende. Der er selvfølgelig fag som er kommet til, fag som er forsvundet, og fag som er noget helt andet i dag. Men industriforbundene blev aldrig til noget i Danmark (hvor forstandige de end måtte synes), og derfor fejrer vi 100-års jubilæer som aldrig før. Også Dansk Sø-Restaurations Forening, hvis officielle jubilæumsdag er d. 12. oktober 2007.

På de næste sider bringes nogle få pluk fra skriftet, som er forfattet af John Juhler Hansen fra Industrimuseet i Horsens.

Billeder fra skriftet (også bladets for- og bagside, side 2, 38 og 39), bortset fra det samlede billede over alle formænd siden 1907 på side 9.



1897-1907

Månedslønninger så lave, at man godt kunne glemme alt om at stifte familie

I 1899 stak Chr. Nielsen fra Frederikshavn til søs som 17-årig. Han fik til opgave at tilberede en kost, der primært bestod af brød, urter, klipfisk og kartofler. I 1902 skiftede han hyre til en tankskonnert, ejet af Det Danske Petroleums Aktieselskab. Derved steg hans månedshyre fra 25 kr. til 45 kr., samtidig med at han fik bedre proviant. Kaptajnen havde kosten i entreprise, men hans holdning var, at det kunne betale sig at give besætningen en god forplejning. Selv om hyren steg, kunne Christian ikke få sin indtægt til at slå til. Det hang sammen med, at han sejlede indenrigsfart. Både sejlskibe og motorskibe på faste ruter i Danmark og Skandinavien kunne på grund af is ikke sejle i vinterhalvåret og var derfor lagt op.

Et simpelt regnestykke giver til resultat, at når Christian i 1907 havde 8 måneders hyre, gav det ham en årsindtægt 360 kr. Fire måneders landophold med kost i et pensionat kostede 200 kr. Så var der 160 kr. tilbage til alle årets øvrige udgifter. Med andre ord, hans hyre var så lille, at det

var umuligt at opretholde en fast bopæl, og alle planer som ungt om at indgå gifter og forsørge en familie måtte glemmes.

Søkokke på udenrigsfart var en smule bedre stillede. Deres månedshyre lå på 70 kr. Dampskibene var sjældent oplagt, da deres sejlads foregik over hele verden. Den øvrige del af Europa kunne som regel også besejles i vinterhalvåret. Og under storm og vintervejr lå dampskibene ikke på samme måde som sejskibene underdrejede.

Om sommeren sejlede mange skibe træ fra Østersøen til England og Frankrig og om vinteren fra England til Spanien og Nordafrika med kullast. Det betød fuld årshyre for personalet i sørestauranterne. Dampskibenes besætninger fik så alsidig en kost, som budgetterne gjorde det muligt. Datidens besætninger var ikke forvante og skibenes besætninger ej heller vant til at stille alt for store krav. Dampskibene adskilte sig desuden fra sejskibene med bedre kamre til besætningen, ordentlige toilet- og vaskeforhold og som nævnt højere hyre.

Valget af foreningsnavnet udtryk for hovmestrenes fagstolthed

Da man i 1907 stiftede foreningen, tog man ikke navn efter professionen. Under sømandsstrejken i 1920 skrev man i foreningens medlemsblad, at det havde været mere rigtigt at kalde foreningen "Dansk Skibskok- og Hovmesterforening". Det ville have ligget mere på linie med de andre faglige skibsbesætningers fagforeninger. Eller "Stewards Union". Men de hovmestre og sø-restauratører, der stiftede foreningen, valgte navn efter den funktion man havde i handelsflåden. Ambitionen for en dygtig fagmand var at drive sø-restau-

ration, så derfor fik foreningen navnet "Dansk Sø-Restaurations Forening", som den stadig hedder.

1909

På samme tidspunkt havde foreningen økonomi til at få eget fagforeningskontor. Et medlem foreslog at bygge eget hus med hotel og restaurant. Så dristigt et foretagende turde foreningen dog ikke kaste sig ud i. I stedet lejede man et par lokaler i stueplan i Nyhavn 17 i København.

Stillingen som kontorbestyrer blev opslået. Der blev stillet store, eller set i bakspejlet, næsten for store krav til ansøgerne. Den kommende forretningsfører skulle holde foreningskontoret åbent seks dage om ugen fra kl. 10 til 16. Dertil kom arbejdet med at være foreningens kasserer, bestyrelsens sekretær og føre den engelske korrespondance. Det blev Pauli Jørgensen, der fik jobbet, som dermed også kom til at omfatte ansvaret for Fagbladet. Han skulle skrive artiklerne, redigere bladet, tegne annoncer og sørge for at holde styr på postlisterne for udsendelse af bladet til abonnenterne. Bestyrelsen ansatte ham for en årsløn på 2.000 kr.

Ikke alle i bestyrelsen var lige begejstrede for kontorets beliggenhed. Sømænd på landlov havde i Nyhavn rig mulighed for at leve et liv på vulkaner, samtidig med at en sværm af letlevende damer gerne lettede dem for en del af den opsparede hyre. Men det blev løsningen, så i Fagbladet kunne man læse: "Foreningens kontor, engagementsbureau og forsamlingslokale åbnes den 3. januar 1910 i Nyhavn nr. 17, stuen. Telefon Palæ 1555." Økonomisk set var det en stor satsning, men medlemstallet havde nået en størrelse, hvor foreningen havde råd til det. Ser man på årsregnskabet 1910, udgjorde kontorudgifterne 3.000

kr., mod samlede medlemsindtægter på 6.500 kr.

Pigesjov, værtshusbesøg og habilitetsproblemer gav ævl og kævl. Det tog kun fire uger, før bestyrelsen skulle behandle den nyudnævnte kontorbestyrers måde at forvalte sine pligter på. At der havde været grund til bekymring med hensyn til kontorets beliggenhed viste sig begrundet, men på en helt anden måde end bestyrelsen havde forudset. Problemet blev ikke medlemmernes opførsel, men kontorbestyrerens privatliv i arbejdstiden! Pauli Jørgensen opholdt sig i Nyhavn, men i kontortiden ikke nødvendigvis på foreningskontoret.

Bestyrelsesmedlem, restauratør H. C. Jensen, opsøgte kontoret en halv snes gange i januar 1910 for at få Pauli Jørgensen i tale.

På bestyrelsesmøde den 4. februar 1910 delagtiggjorde han bestyrelsen i disse besøg: "Sidste gang var der åbent, men en restauratør fra Nyhavn passede kontoret. Senere så jeg Pauli Jørgensen på en restauration i Nyhavn. Han spillede billard og var ikke ganske nøgtern. Hjemkommen fra min sidste rejse var jeg der atter, og fandt døren lukket på grund af en kollegas begravelse. En anden dag ti minutter i fire

var kontoret lukket, men der var damer derinde. Det kunne jeg høre."

Pauli Jørgensen var sylespids, for i resten af bestyrelsens påhør tilbød han H.C.

Jensen at overtage hans stilling, som det hed: "Uden vederlag". Hertil replicerede H.C. Jensen, at så ville han gerne have regnskaberne fremlagt til gennemsyn. Her satte Pauli Jørgensen hælene i, for som det senere skulle vise sig, var tingene ikke, som de burde have været.

I første omgang klarede Pauli Jørgensen således frisag. Og på næste bestyrelsesmøde fik han hældt H.C. Jensen ud. Gennem sladder på kontoret kom han nemlig undervejs med, at H.C. Jensen som restauratør på SS "Lilly Drost" havde ansat en 28-årig kok til en månedsløn på 30 kr. - men rederiet afregnede 60 kr. De 30 kr. gik således i hans egen baglomme, så bestyrelsen gjorde kort proces, H.C. Jensen fik ordre til selv at nedlægge sin bestyrelsespost, og sagen kom også til at betyde, at han skiftede hyre til SS "Sterling".

Der var ingen tvivl om, at Pauli Jørgensen havde et heftigt privatliv. Men reelt bestred han i sin stilling langt mere, end hvad man normalt skulle i en fuldtidsstilling. Han havde mange kasketter på:



Kontorbestyrer, fagforeningskasserer, bestyrelsessekretær, hyreforbidler og fagbladsredaktør. Det var heller ikke gratis at skeje ud, så måske slog en månedsløn på 165 kr. ikke til?

1920

Kong Christian X. fremprovokerer et drøende nederlag af en søstrejke

Mens tiderne for dansk søfart endnu var strålende, nåede Dansk Sø-Restaurations Forening at få en ordentlig lussing, da medlemmerne sammen med skibsfartens øvrige menige besætning deltog i sin første strejke. Den indirekte årsag var kong Christian X., som i foråret 1920 begik statskup, godt hjulpet på vej af ØK. Efterkrigstiden havde været præget af skærpet klassekamp.

En af kongens nærmeste rådgivere var ejeren af ØK, H.N. Andersen, der sammen med Arbejdsgiverforeningen ville have arbejderbevægelsen ned med nakken. Kongen og Andersen sammensatte en ny ministerliste, alle mænd med nær tilknytning til H.N. Andersen. Den 29. marts 1920 udførte kongen dette kup ved at afskedige den valgte regering. Og dagen efter indsatte han sin "egen" regering. Arbejderbevægelsen krævede kongens fratrædelse af kronen og i stedet indførelse af en republik. Og folkeviddet ændrede majestætens titulering til: "Kong Christian den sidste herut".

Thorvald Stauning gik til kongen og truede med generalstrejke fra 6. april 1920. Kongen "faldt til patten", kupregeringen blev afsat, og den 4. april 1920 aflyste LO generalstrejken. Her var de maritime fagforeninger ikke medlem og da overenskomsterne var opsagt, mente også Dansk Sø-Restaurations Forening, at en



sådan strejke ville sætte magt bag deres overenskomstkrav.

Desværre fik de ikke skibsofficerernes faglige foreninger med, så strejken var dømt til nederlag, også fordi den øvrige arbejderbevægelse heller ikke skulle have klinket noget. Skibene blev liggende i havn, mens Rederiforeningen gjorde sine modtræk klar. I Fagbladet kunne medlemmerne læse: "Ved strejkens begyndelse fik vi frataget vore papirer og vore tilgodehavender blev holdt tilbage. Rederne har importeret tyske skruebrækkere, de samme som torpederede vore skibe og dræbte vore kammerater. Strejken ties ihjel, men mærkes nu, efterhånden som de fleste institutioner og virksomheder går i stå af mangel på kul og råprodukter."

Dansk Sø-Restaurations Forening gav i fagbladet skibsofficererne et skud for boven, ved at betegne deres holdning til den menige skibsbesætning som den egentlige årsag til strejkens nederlag: "Mestre og styrmænd har aldrig regnet os for så meget. I 1918 forsøgte man forgæves at lave et fællesråd, men d'hr. har stadig følt sig som overklasse, der dårligt kunne indånde den samme luft som det "underordnede" personale."

I løbet af strejkens fem første uger fik arbejdsgiverne organiseret 4.000 skruetrækkere gennem det, der blev kaldt "Samfundshjælpen". Som et lyn fra en klar himmel stod disse mange, der selv var arbejdsløse, klar på havnekajerne den 12. maj 1920 og fik 100 skibe i drift. Et antal, der tre uger senere var oppe på 170 skibe. At det kunne lade sig gøre, skyldtes udelukkende, at "samfundshjælperne" var hjælpemandskab til skibsofficererne, der som før nævnt ikke deltog i strejken.

På bare tre uger var strejken brudt, for den 6. juni 1920 kunne Rederiforeningen erklære skibstrafikken for normal igen. Allerede inden da var nederlaget totalt, for den 19. maj 1920 idømte Den faste Voldgift Sømændenes Forbund og Fyrbødernes Forbund en bøde på 700.000 kr. for ulovligt at strejke. Og den 13. juni 1920 gav de strejkende op og afblæste strejken.

Foreningens pengekasse var tom og den udbetalte strejkeunderstøttelse finansieret af lån. Strejkenederlaget fik mange konsekvenser. En utilfredsstillende overenskomst blev indgået. Mere end 200 medlemmer meldte sig ud. Utilfredsheden var mest markant blandt foreningens hovmestre, og 165 af dem dannede i april 1921 "Hovmesterklubben". Fagbladet skrev: "Rederne vandt ved deres kampmidler som sammenhold, klogskab, menneskekundskab. Hvorimod kategorier inden for de søfarende ved splittelse, dumhed og selvrådighed, gør det vanskeligt at opnå de fleste af de chancer, som muligvis kunne opnås." Den tabte strejke fik store konsekvenser for Dansk Sø-Restaurations Forening. I de følgende tre år frem til 1924 mistede foreningen 60 pct. af medlemskaren.

Halvering af lønnen og en skrantende arbejdsløshedskasse. Med strejkenederlaget i 1920 var bunden desværre endnu ikke nået for faget. I sommeren 1921 var

der 1.400 ledige søfolk, heraf 100 kokke og hovmestre. Som før nævnt slog konjunkturerne om i slutningen af 1920, og herefter oplagde den danske handelsflåde skibe som aldrig før. Det var et verdensproblem, for hvor verdenstonnagen i 1914 var på 50 mill. bruttoregistertons, var den i mellemtiden vokset til 65 mill. bruttoregistertons, samtidig med at behovet for tonnage faldt.

Krigen

Hovmester Søren Specht Jørgensen sejlede i 1941 med rederiet C. Clausen. Hans første tur gik til Stockholm og herfra i konvoj til Finland. Men skibet rendte på en klippe ud for Mariehamn og brækkede midt over. Efter fire timer i redningsbådene blev besætningen reddet. Specht tog næste morgen sammen med to andre besætningsmedlemmer toget fra Stockholm hjem til Randers. Men på Århus Banegård blev han overfaldet af to damer: "Ole Letmatros og jeg rejste hjem sammen med messedrengen. Vi gik og stod, som vi var reddet og vi var trætte og snavsede. Klokken ni aften nåede vi Århus. Der var sabotage, og vi måtte vente tre timer. Drengen sov fast, så Ole og jeg hankede op i ham, da toget endelig skulle gå. Lige da vi skal ned til perronen, kom to damer farende mod os. Den ene hæver sin paraply og jeg får sådan en oven i skallen, at mit hoved gungrede og den vrede dame råbte: "Sådan to gamle fordrukne svin, at I ikke skammer jer. Drikke sådan en stakkels dreng så skidefuld, at han hverken kan gå eller stå." Jeg svarede igen: "Dumme kælling. Vi er sgu ikke fulde. Vi er forliste søfolk." Så begyndte hun at græde. Jeg er helt flov ved at gengive den anden dames sprogbrug: "Skid du på det, Marie. Du kunne jo ikke vide, at de to dumme, fordrukne svin var forliste søfolk." Ole begyndte at grine, så vi var lige ved at tabe knægten. Det var lillejuleaften, så jeg kom da hjem til min kone og 4-årige datter og holdt jul."



Emil Nejendam
1907-1908



Christian Rasmussen
1908-1914



Carl Onsager
1914-1917



Knud Spliid
1917-1924



H. Fritzner
1924-1933



Vilhelm Rasmussen
1933-1941



O. C. Hansen (fg.)
1941-1942+1942-1943



Willy Jørgensen
1942-1942



Peter Jensen
1943-1958



Eiler Petersen
1958-1964



Georg Andersen
1964-1972



Finn Løwert
1972-1979



Arne Bruun
1979-1995



Sten Halkær
1995-1996



Annette Ditlevsen
1996-1999



A. Ole Philipsen
1999-?

SYV MÅNEDER UDEN SYGEDAGPENGE

UDENLANDSKE SØFARENDE I DIS ARBEJDSKADESAGER en foreløbig rapport.

BAGGRUND

I dansk søfart samarbejder de faglige organisationer og de 3 rederiforeninger gennem et samarbejdsorgan kaldet Kontaktudvalget. Indtil 2002 var 3F/Sømændene medlem af Kontaktudvalget, men meldte sig ud, angiveligt fordi det ikke var muligt at opnå en kvoteaftale om ansættelse af danske skibsassistenter i DIS-farten.

I 2003 gik 3F/Sømændenes Forbund i massiv krig mod DIS-loven. Det skete bl.a. ved hjælp af helsidesannoncer i danske aviser, hvor rederiernes behandling af udlændinge som havde været udsat for en arbejdsulykke, blev beskrevet som ikke blot uanstændig, men blottet for enhver form for følelse eller ansvar for disse udlændinge, uagtet de sejlede på den danske sømandslov's, mener vi, nogenlunde sikre fundats. "Han kan sgu svømme hjem" osv osv.... Ikke bare rederierne, men også de danske søfarende blev sat på anklagebænken. Dansk Sø-Restaurationens Forening satte sig for at undersøge en række konkrete sager nærmere, fordi vi ikke ville acceptere hvis realiteterne var som beskrevet.

Undersøgelsen resulterede i en rapport og et særnummer af vores fagblad. Konklusionerne var markant anderledes end beskrevet i omtalte kampagne. Men der var ubestrideligt problemer og forviklinger som var belastende for de udenlandske søfarende, særlig set i sammenhæng med manglende socialt sikkerhedsnet i deres egne hjemlande. Og vi - Danmark som så-

dan, har nu engang vores forpligtelser som de udspringer af den danske sømandslov som er gældende lov - også for DIS.

Vi stillede det pragmatisk op. Vi elsker heller ikke DIS-loven og ønsker den ændret. Men den er en realitet, og formentlig også en realitet som har forhindret massiv udflagning af den danske handelsflåde, som billedet ellers tegnede sig i slutningen af 80'erne hvor loven blev vedtaget, og vi indgik en række særlige lønaftaler på lovens baggrund. For 3F/Sømændenes Forbund var situationen at de stort set ville miste resterne af deres langfartssejlere (hvad de ville under alle omstændigheder), og så kunne fremtiden for international dansk søfart måske være ligemeget for dem.

For vores vedkommende, så ønskede vi at sikre de udenlandske søfarende deres rettigheder i henhold til dansk lovgivning, når de kom i vanskeligheder, herunder rettigheder når de pådrog sig en arbejdsulykke og var omfattet af den danske arbejdsskadelov. Sådan var situationen efter hurlumhøjet i 2003.

Forholdene blev drøftet i Kontaktudvalget og fra 26/10-2005 har der været et afsnit i den såkaldte "DIS-Hovedaftale" hvorefter det hedder:

"De nedenstående, danske rederiforeninger anerkender, at de nedenstående danske faglige organisationer kan varetage interesser for søfarende ansat i henhold til DIS lovens § 10 stk. 3, i spørgsmål der udspringer af dansk lovgivning."

Igenem 2006 er systemet blevet sikret, således at vi kan regne med at de forudsættende aftaler bliver overholdt. Først



og fremmest at vi orienteres med kopi af ulykkesanmeldelse i alle tilfælde hvor udlændinge er involveret. Herefter er det vores forpligtelse at forsøge at følge med, og eventuelt fremskaffe fuldmagt fra den skadelidte til at varetage vedkommendes interesser overfor danske myndigheder - Arbejdsskadestyrelsen (**ASK**), Søfartsstyrelsen (**SFS**), og danske kommuner.

CO-Søfart har været koordinator for arbejdet, således at sager først oversendes til de øvrige involverede organisationer (Søfartens Ledere, Maskinmestrene), når en sag er overført til Arbejdsskadestyrelsen.

Sådan er 2006 forløbet, og første halvdel af 2007 har vi haft vores egne skyklapper på af hensyn til det koncentrerede arbejde med overenskomstfornyelser. Men så sker der noget som får os til at tage hele historien op til fornyede overvejelser og herunder også revurderinger af vores procedurer.

EN KONKRET ULYKKE

Den 14. september 2006 bliver en filipinsk matros ramt af en papirballe på ca. 600 kg som er i frit fald fra 2-3 meters højde. Ballen rammer matrosens ben med forskellige brud begge ben til følge. I følge anmeldelsen fremgår at pakken vejer de 600 kilo, men der står ikke noget om fra hvilken højde den er faldet (selvom der er pokker til forskel om den falder fra 10 meters højde eller 30 centimeter), og der

noteres blot at pakken "traff xxx på højre siden". Om konsekvenserne er noteret: "I følge sykehuset så havde han brukket leggen på høyre foten" (noteret i tillægs-skrivelse), og i formular-anmeldelsen "Brudd i høyre leggben, Brest i venstre. Begge er opereret".

Det er noget vanskeligt at gennemskue hvor alvorlige konsekvenserne er ved bare at læse anmeldelsespapirerne, Men han er ramt ("truffet") af en betydelig vægt og opereret i begge ben. Anmeldelsen videresendes til Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart (**UFDS**) som skriver til den søfarende at de vil vende tilbage efter 4 måneder.

Selve beskrivelsen af hændelsesforløb ved ulykken er, såvel i anmeldelse som i en senere rapport fra Søfartsstyrelsen, tvivlsom. Et lille år forinden er en nøjagtig tilsvarende ulykke sket for en kollega og ven til den pågældende i samme rederi og under samme omstændigheder.

RÅB OM HJÆLP

29. maj 2007 bønfaller sømanden om hjælp fra Danmark, ved enslydende mails til henholdsvis SFS og CO-Søfart. Han har stadig voldsomme smerter i benene og kan ikke gå uden krykker. Rederilægen i Filippinerne har skønnet at hans invaliditetsgrad er relativt lille, men han kan ikke søge arbejde som sømand og har økonomiske vanskeligheder. Han beder konsekvensmæssigt om hjælp til udbeta-

ling af erstatning iht overenskomsten.

Vi konstaterer at skadelidte har fået udbetalt sine 4 måneders sygehyre fra rederiet, men at der herefter ikke er sket noget. Den ret han har til fortsatte sygedagpenge fra Danmark, har ikke været opfyldt fra dansk side. Han har nu i fire måneder været uden indkomst overhovedet.

BESØG I MANILA

I CO-Søfart undrer vi os noget over hele situationen. Vi foretager nogle indledende undersøgelser, og beslutter os for et besøg i Manila med henblik på at undersøge den konkrete sag nærmere, og følge op på vores egne procedurer så de tilpasses ikke bare sagsbehandling i Arbejdsskadestyrelsen, men i nok så høj grad sagsbehandlingen omkring sygedagpengeudbetalinger.

14.-19. august holder vores advokat John Ibsen og undertegnede møder i Manila med den ulykkesramte sømand, hans advokat, den filippinske fagforening AMOSUP og andre. Der er for os ingen tvivl om hvor alvorlig ulykken har været for sømanden. Hans krykker er ikke til pynt og hans økonomiske situation er fortvivlet. Uagtet der nu, bl.a. på grund af vores forudgående system-pres i Danmark, er sendt udbetalingsanmodning af sygedagpenge med 4 måneders tilbagevirkende kraft til det danske generalkonsulat i Manila - ved mail fra SFS til konsulatet af 26/7 -, er pengene stadig ikke til udbetaling (se senere).

REGLER - KORT OG FORENKLET

En søfarende har ved dokumenteret sygdom som bevirker uarbejdsdygtighed, ret til sygedagpenge i 126 dage = 18 uger = 4 lønmåneder + 6 dage.



Iht den filippinske AMOSUP-aftale har den søfarende under tilsvarende betingelser som ovenfor (uarbejdsdygtighed), ret til sygehyre i 4 måneder. Rederiet har refusionsret fra SFS.

Såfremt uarbejdsdygtigheden er forårsaget af en arbejdsulykke, har den søfarende ret til sygedagpenge fra Danmark indtil en samlet afgørelse er truffet i Arbejdsskadestyrelsen - eller indtil sagen afvises af styrelsen som omfattet af loven. Administrationen henhører for søfarende med bopæl uden for EU-landene, alene under SFS (med bopæl i EU-lande såvel SFS som rederiets hjemkommune).

I henhold til den kollektive aftale, har den søfarende ret til erstatning/kompensation efter en invaliditetsskala som udspringer af filippinsk lovgivning (POEA-loven). Der findes i overenskomsten en noget omdiskuteret modregningsret i forhold til tilsvarende udbetalinger efter dansk lovgivning (arbejdsskadeloven).

Principper fra arbejdsskadeloven efter lovrevisionen i 2003:

a) Anmeldelse skal ske senest 9 dage efter skadens indtræden.

b) Senest 3 måneder efter anmeldelse, afgørelse om omfattet eller ej, eller underretning om at sådan afgørelse endnu ikke kan træffes.

c) En samlet afgørelse, med erstatningsopgørelse for men og erhvervsevnetab, skal træffes inden 1 år efter skadens anmeldelse (selvfølgelig med muligheder for udsættelser!).

FORSIKRINGSFORBUNDET (UFDS)

UFDS administrerer det indledende arbejde med en arbejdsskadesag for styrelsen efter en nærmere aftale. Efter loven skal ulykker anmeldes direkte til det pågældende ulykkesforbund (i vores tilfælde UFDS). Efter loven skal der efter 3 måneder gives besked til den skadelidte om ulykken er omfattet af loven eller ej (eller besked om at besked ikke kan gives endnu). UFDS sender normalt ca. 4 måneder efter ulykkesdato brev til skadelidte og anmoder om nye oplysninger. I vores tilfælde sker det noget senere. Nemlig 4 måneder efter indledende brev til skadelidte som UFDS sender 23. oktober 2006.

I vores konkrete og undersøgte tilfælde, hvor anmeldelse sker til ASK og straks videresendes til UFDS, er skaden ikke registreret i ASK før UFDS tilbagesender sagen d. 19. juni 2007 (9 måneder efter ulykkesdatoen). Hvordan forholdet til de 3 måneder er forvaltningsmæssigt er noget af en gåde for os - endnu.

UFDS har i vores konkrete tilfælde valgt at registrere sagen som en "ikke nødvendigvis alvorlig ulykke". SFS udsender den 24. april en offentlig rapport om netop denne ulykke, hvorefter der ikke kan være tvivl om at ulykken er alvorlig. Men der er ikke (længere) noget fungerende samarbejde mellem styrelse og UFDS. Der er tale om en offentlig virksomhed på den ene side

og en privat på den anden hedder det sig, hvorimellem der ikke kan udveksles oplysninger direkte. Dette sidste, hvor dumt det end kan være (men ubestrideligt retsmæssigt), hindrer imidlertid ikke adgangen til en offentlig publikation.

UFDS overholder utvivlsomt sine forpligtelser iht samarbejdsaftalen med ASK, og har ingen forpligtelser i forhold til sygedagpengereetten. Men der er noget som halter, som det burde fremgå.

SØFARTSSTYRELSEN (SFS)

SFS administrerer refusionen til rederierne af læge/medicin-udgifter og refusion af sygehyre iht sygedagpengeloven. Herudover administrerer de selvstændigt udbetaling af sygedagpenge til udenlandske søfarende bosat udenfor EU, når disse er omfattet af en ret relateret til sygdom som følge af en arbejdsulykke, når rederiets pligt til at udbetale sygehyre efter sømandsloven eller en kollektiv overenskomst ophører.

Administrativ praksis i SFS er oplyst til at være sådan, at enhver ulykke anmeldt som arbejdsskade, principielt udløser ret til sygedagpenge, indtil skaden enten afvises som omfattet af loven, eller en samlet afgørelse er truffet i ASK. Alt sammen under forudsætning af dokumenteret uarbejdsdygtighed.

For vores skadelidte filippinske søfarende sker ulykken 14/9-2006. Vedkommende modtager sygehyre indtil 28/1-2007 (først hospitalsindlagt i Norge, derefter 4 måneders sygehyre). Men først 30. august 2007 modtager skadelidte endelig sygedagpenge for en periode af foreløbigt 4 måneder, og har altså i 7 måneder været uden indkomst efter sygehyrerettens ophør, uagtet han har en lovhjemlet ret til månedlige sygedagpenge.

SFS modtager automatisk kopi af anmeldelser til Arbejdsskadestyrelsen. De udarbejder i deres søforklaringsenhed også en ulykkesrapport som udgives 24. april og som betegner ulykken som "serious". Men de hører ikke noget fra rederiet, og rederiet anmoder først på et meget sent tidspunkt om refusion af sygehyre. Først 29. maj sætter en mail fra den søfarende styrelsen i omdrejninger, og først den 15. juni anmoder rederiet om refusion af sygedagpenge for den tidligste periode, hvor der er udbetalt sygehyre. Herefter går der så yderligere 1½ måned før den søfarende får penge i hånden, og det er lidt af en kludderhistorie i sig selv (herom senere).

I følge SFS har styrelsen, tilsvarende det gælder det øvrige danske arbejdsmarked, ikke pligt til at identificere sager, hvor en tilskadekommet får ret til sygedagpenge fra det offentlige. Derimod har rederiet efter sygedagpengereglerne pligt til uden unødigt ophør at overføre sagen til styrelsen, når deres hyreforpligtelse ophører (bekendtgørelsens § 8 stk. 1 og 2).

Styrelsen har ved et møde d. 1. oktober lovet at se på mulighederne for en smidigere administration, uden på nogen måde at ville kunne garantere en systematik som sikrer at kontinuerlig udbetaling vil kunne forventes. Vi afventer et udspil, mens vi selv tænker videre.

ARBEJDSKADESTYRELSEN (ASK)

Det er vores opfattelse, indtil videre, at rigtig mange problemer har rødder i ASK, og en forvaltningspraksis, som muligvis er direkte lovstridig, som muligvis er direkte skandaløs. Med hvilken hjemmel overlader ASK administrationen af arbejdsskadeloven til de selv samme forsikringselskaber som skal udbetale erstatningerne?

Og - hvordan sikres det at 2003-lovgivningens krav til meddelelser kan overholdes (efter 3 måneder, efter 1 år), hvis hele sagsbehandlingen i samme tidsperiode er overladt til private? Har de "udliciteret" opgaverne, og har de ret til det?

I vores aktuelle sag har mysterier åbenbaret sig. På baggrund af en fuldmagt anmoder CO-Søfart om aktindsigt i ASK d. 15. juni 2007. ASK afviser ved brev af 25. juni at kende til eller have registreret den pågældende sag (uagtet de selv har sat stempel på den originale anmeldelse før videreforsendelse til UFDS). Eftersom vi ved at UFDS har tilbagesendt sagen til ASK 19. juni, anmoder vi igen ASK om aktindsigt ved brev af 26. juni. Og nu får vi aktindsigt.

Vi har noteret os to breve til skadelidte - skrevet på dansk (se senere).

1.
28. juni skriver ASK til skadelidte, at sag nu er oprettet. Ellers ganske indholdsløst brev.

2.
21. september 2007 - altså 3 måneder efter det første brev, skriver ASK igen til Filippinerne (og igen på dansk), at der nu er gået 3 måneder, og styrelsen kan endnu ikke tage stilling til spørgsmålet om omfatelse, men han vil få kopier af breve som fremover vil blive sendt til ham (altså ikke noget om hvornår han igen kan forvente nyt, hvilket loven heller ikke kræver).

ASK regner - i hvert fald i det konkrete tilfælde - 3-måneders fristen fra en dato som er 9 måneder efter ulykkesdatoen, uagtet der samtidig findes en 9-dages frist for anmeldelse i samme lov! Den klør vi os lige nu lidt i håret over og har skriftligt stillet spørgsmål til styrelsen.

Brevene på dansk var en slags kuriositet i debatten i 2003. 3F/Sømændene påstod det skete langt overvejende, og vi fandt at det skete i et fåtal af tilfælde. Tilfældigvis eller hvad man nu skal mene, ser vi det i begge breve fra ASK i vores aktuelle sag. Telefoniske forespørgsler til styrelsen bekræfter, at det har været diskuteret før på kontorchef-plan, men at det altså stadig kan ske på grund af den automatiserede sagsbehandling i styrelsen. Hvorfor den automatik ikke kan sende et rødt flag på skærmen når modtageren har et postnummer udenfor Skandinavien er lidt af en gåde. De samme standardformularer ligger klar på engelsk, de har blot et andet formular-nummer, og den rette behandling kræver som det eneste at sagsbehandleren kaster et blik på navn og adresse.

GENERALKONSULATET I MANILA

Lidt ude i hjørnerne af vores undersøgelse faldt vi over nogle besynderligheder, når det gælder udbetalinger i Filippinerne som går via det danske diplomati. Når der er tale om et konsulat, og ikke en ambassade, har den danske repræsentation ikke egen kassebeholdning fra Danmark.

SFS sender pr. mail d. 26/7-2007 instruks til Generalkonsulatet om at udbetale sygedagpenge til den søfarende. Denne mail har vi med i kopi under vores besøg Manila, og udleverer til skadelidte. Han går straks - så godt han nu ikke kan gå - på konsulatet og spørger efter pengene. I mailen hedder det: "For the account of the Danish Maritime Authority you are hereby asked to pay the equivalent of....D.kr."

Men konsulatet afviser at kende til nogen penge. Proceduren skulle nemlig være at konsulatet efter en sådan anmodning, returnerer med en regning til Danmark (SFS), som inkluderer et honorar for



administrationen. SFS overfører herefter penge til Manila som nu skal igennem en lille uges ekspedition for valutatransaktion i en bank. I vores tilfælde forsinker hele denne proces udbetalingen med yderligere 1½ måned, til en person som i forvejen har været uden sine retssikrede sygedagpenge i 6 måneder.

Kan vi virkelig ikke gøre det bedre i 2007? Det har SFS som skrevet tidligere nu lovet at se på.

OVERENSKOMST OG POEA-LOV

Hele problematikken om udbetalinger af erstatninger iht til overenskomsten/POEA-lov, er i sin helhed ikke en egentlig del af vores kommissorium. Det er imidlertid umuligt at undgå at beskæftige sig med, i det som kan være et egentligt drama for den ulykkesramte selv (og som 2003-undersøgelsen også konstaterede). Vi er stadig i gang med undersøgelser og analyser og en selvstændig rapport om disse emner vil blive skrevet på et senere tidspunkt.

Arbejdet fortsætter og undertegnede besøger opfølgende Manila i december.

OleS

C

ARBEJDSLØSES CV -----curriculum vitæ-----

V

Det har i længere tid været meningen at man fra 1/10-2007, når man havde tilmeldt sig som ledig, mindst 1 gang om ugen skulle logge sig ind på sit CV for at bekræfte man stadig var ledig.

Med begrundelse i det ikke er muligt at statens IT system kan klare de mange logins der vil komme, er projektet udskudt så det først vil gælde fra d. 7/1 2008.

Og så gælder det om at være på mærkerne. Det at man skal logge sig ind mindst hver 7. dag, skal tages meget bogstaveligt. Et eksempel: Man tilmelder sig en torsdag, dermed skal man senest den efterfølgende torsdag bekræfte sin tilmelding og således fremover.

Har man ikke bekræftet sin tilmelding rettidigt, vil jobcenteret sende en skriftlig påmindelse med en frist på 7 dage. Overholdes denne frist ikke, bliver man afmeldt og der vil tidligst kunne udbetales dagpenge fra den dato, man igen er tilmeldt.

Denne fremgangsmåde må være udtænkt af nogle personer, der sidder med næsen begravet i computeren og aldrig har været ledige og på jagt efter nyt job.

Det andet der sker er, at man fra 7/1-2008 ikke kan afmelde sig på dagpengekortet, når man går i arbejde. Man skal og kan kun afmelde sig via jobnet.

Sørger man ikke for at afmelde sig hurtigst muligt, når man har fundet andet arbejde, og inden de 7 dage fra sidste gang man

har bekræftet sin tilmelding, bliver der sendt brev om den manglende bekræftelse, og man er straks registreret som utroværdig hvad det end kan komme til at betyde (det registreres som en førstegangsundladelse).

Mit forslag er at du straks kontakter A-kassen, når du ved hvornår du skal starte på arbejde igen. A-kassen vil så afmelde dig på jobnet.

Hvad med ham, der fredag eftermiddag kl. 2 pludselig får besked på han skal være i lufthavnen om 2 timer for at flyve til langbortistan for at påmønstre et skib, der venter på ham, og fristen for bekræftelsen skulle ske senest om tirsdagen? Ja, han vil blive registreret med manglende bekræftelse og det er efter min opfattelse ikke holdbart.

Der er snart ikke tid til at søge arbejde fordi det hele drejer sig om man skal klikke sig ind på jobnet. Noget helt andet er at disse nye bestemmelser, tvinger ledige til at anskaffe sig en computer og bruge internettet. Hvad skal jobcentrene?

Det er som om regeringen er ude på at genere de ledige mest muligt, selvom de har det svært nok i forvejen. Man skulle hellere se lidt på arbejdsgivernes måde at opføre sig på, men det er vel for meget forlangt.

Ove Larsen
Metal Søfarts a-kasse

MS-internt

Bestyrelsesmøde og
TR-konference
Jørlunde 29.-31. august

Pluk fra referat af bestyrelsesmødet:

Skattesag Scandlines(Gert Hansen).

Sagen omkring rejsegodtgørelse har været sat i bero, mens Højesteret behandlede de to såkaldte "fiskesager". Højesteret har den 28. juni afsagt dom i fiskesagerne, som ikke faldt ud til deres fordel.

Dansk Metal har besluttet at prøve vores skattesag ved Højesteret, klageskrift vil blive udarbejdet.

DFDS – Rygelov.

KBH orienterede, at CO-Søfart vil afprøve rygeloven via det fagretslige system, da DFDS's nye rygeregler forbyder medarbejderne at ryge på deres egne kamre på skibene. Kammeret om bord udgør jo de søfarendes hjem, hvor den enkelte har frihed til at bestemme. Hvis rygepolitikken var blevet udformet i et samarbejde mellem DFDS-ledelse og medarbejderne, ville CO-søfart respektere dette, men det er desværre ikke tilfældet.

Søfartsuddannelser – STCW.

På sidste bestyrelsesmøde blev bestyrelsen orienteret om et forslag om forlænget sejltilid for faglærte skibsassistenter ser ud til at blive vedtaget. Hvis det skal følge reglerne i STCW skal sejltiliden for nye faglige skibsassistenter (10 uger kursus Martec Søfartsskole) være fra 12-19 måneder som ubefaren skibsassistent inden man kan blive befaren.

MSC har besluttet at de fortsætter indtil man kender resultatet, hvilket efter al sandsynlighed først bliver i 2010, hvilket betyder, at uddannelsen for personer med svendebrev (faglige skibsassistenter) fortsætter uændret. Vi vil forsat følge udviklingen nøje og være i dialog med alle involverede parter herom.

Informationsmøder Martec Søfartsskole. KBH orienterede, at han sammen med Børge havde deltaget i informationsmødet Metal Randers den 27. juni og senere på dagen møde med kursisterne på 10 uger kursus på Martec Søfartsskole.

I forbindelse med de afsluttede møder på Martec Søfartsskole vil der blive udarbejdet en pjece, som kan udleveres til de færdiguddannede faglige skibsassistenter.





**Søren Vincentz
Nielsen
formand**



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Møde om pensioner 29. november

Der vil fredag d. 29/11-07 blive afholdt et møde i Metals lokaler i Nykøbing Falster kl. 13.00.

Det er vedr. pensioner samt hvad DU kan have af fordele eller ulemper ved at gå hjem som 60 årig, 62 årig, eller 65 årig.

Der vil deltage en konsulent fra PFA, der vil stå til rådighed ved eventuelle spørgsmål fra jer.

Man vil forsøge at få Jannik Madsen og John Ibsen fra forbundet til at komme hvis de kan få tid.

Der vil blive sendt en personlig indbydelse ud til jer på jeres privat adresser i løbet af ganske kort tid.

Håber på et stort fremmøde.

Er der nogen der har input man kan sætte i fagbladet, enten en seværdighed eller noget maritimt, så henvend jer til bestyrelsen på en af nedenstående mailadresser:

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

Rygepolitik

Man har nu hos Scandlines (ligesom hos DFDS) indført rygeforbud på kamrene hvor vi er som mønstrede besætninger. Efter vores opfattelse krænker rygeforbudet vores private rettigheder.

CO-Søfart har rejst sagen over for DFDS, men det kan godt tage nogen tid før der kommer en afklaring, medmindre DFDS beslutter at ændre sin politik. Vi gør ikke noget over for Scandlines før der er en afklaring på spørgsmålet i DFDS, men dermed ikke være sagt, at vi som medarbejdere finder os i, at de krænker privatlivet i frivagten.

Scandlines medarbejdere

Undertegnede var til møde den 1. og den 2. oktober med organisationerne fra dansk og tysk side i Scandlines. Meningen med mødet var at finde et fælles fodslag for beskyttelse af medarbejdere på både dansk og tysk side, d.v.s. omkring flagpolitik, opsigelser og ansættelsesgarantier, gældende fra det tidspunkt hvor firmaet blev købt den 1. september 2007, til 31. december 2010.

Det var en fornuftig forhandling fra begge sider som munder ud i et oplæg til de nye ejere i Scandlines. Vi får en tilbagemelding som så vil gå ind til de respektive forbund til godkendelse.

Runde fødselsdage i perioden 20. oktober 2007 til 14. december 2007

Tillykke 50 år

Per Mahs – fylder 50 år den
18. december 2007

Tillykke 60 år

Anders Georg Jensen – fylder
60 år den 29. november 2007
Jens Christian Hansen – fylder
60 år den 5. december 2007

Tillykke 65 år

Gert Hansen – fylder 65 år
den 4. november 2007
Flemming Lund Eriksen – fylder
65 år den 17. december 2007

Tillykke 70 år

Jørgen Peder Hansen – fylder
70 år den 7. november 2007

Jubilæum

Pauli Nielsen har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 50 år den 1. november 2007

Benno Jeppe Nielsen har været medlem af Dansk Metal /Metal Søfart i 50 år den 5. november 2007

Carl J. Hansen har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 50 år den 28. november 2007

Bilfærgerne - DIS

23. august afholdt vi orienteringsmøde i Rødovre om DIS-overenskomstens spidsfindgheder, med deltagelse af tillidsrepræsentanter fra bilfærgerne og Kirsten Østergaard fra rederiet.

Beregningssystemet blev skitseret, og særlig de såkaldt skattefri løse kostpenges forviklinger med de faktiske beregninger, hvor kostpengene ikke er skattefrie.

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	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	560 kr. og derover	Kr. 967,25	
Dagpengesats	559 kr. og derunder	Kr. 607,00	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 398,00	







Runde fødselsdage i perioden 20-10-2007 til 14-12-2007

Jens Alfred Jensen – Torshammer 30, 7500 Holstebro – fylder **60 år d. 15. november**

Hans Christian Espersen – Alme-parken 5, Nylars, 3720 Aakirkeby – fylder **70 år d. 13. december**

Ena Philipsen – Birkelunden 1-2, 6705 Esbjerg – fylder **70 år d. 14. november**

Jubilæer i perioden 20-10-2007 til 14-12-2007

Asta Olesen har den 1/11 2007 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.



Jeg vil gerne sige TAK for Blomsterne til Jørgen W Sørensens Bisættelse
fra Karsten T Sørensen og Bent W N Sørensen.

Hjertelig tak for de 2 smukke lysestager jeg modtog til min 80 års dag.
Venlig hilsen

Peder Pedersen

Hjertelig tak for opmærksomheden i anledning af mine 25 års medlemsskab.
Poul Erik Hansen

Tusind tak for de fine lysestager til min runde fødselsdag.
Med venlig hilsen

Birgitte Koefoed Ipsen

På min 60 årsdag modtog jeg en flot gave fra DSRF.
Tak til alle der har gjort dette muligt.
Ønskes hermed en fortsat god sejlads for foreningen.
Mvh

Ole Nielsen

Jeg vil gerne bringe en forsinket tak for den flotte gave i anledning af mit 25 års medlemsskab i DSRF.

Olaf Abildtoft



Vi mindes

Johannes B. Jensen, f. 13/6 1914, er afgået ved døden d. 18/8 2007

DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

GENERALFORSAMLING

LØRDAG DEN 20. OKTOBER 2007

KL. 14.00

KOLDINGFJORD

DAGSORDEN

På foreningens generalforsamling den 22. september 2006 blev det vedtaget, at der i forbindelse med foreningens 100 års jubilæumsfest skulle afholdes en ekstraordinær generalforsamling. Denne skulle have samme dagsorden som en ordinær generalforsamling, dog med undtagelse af punkt 6. valg af bestyrelse.

Derfor er der til generalforsamlingen den 20. oktober 2007 følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger beretning
3. Behandling af de til bestyrelsen indkomne forslag
4. Revisor aflægger regnskab
5. Godkendelse af regnskab
6. Valg af statsautoriseret revisor
7. Eventuelt

Bestyrelsen





TALSMANDS OG TILLIDSREPRÆSENTANT KURSUS Højstrupgård 29.-30. august

Søfartens Ledere og DSRF

Konferencecenter Højstrupgård ved Helsingør.

Deltagerne blev blandt andet undervist i kommunikation, forhandlingsteori, arbejdsret og overenskomstsystemet.

Underviserne forsøgte at blande medlemmerne fra de to foreninger gennem gruppearbejde og debatter. Formålet med at blande deltagerne, var at foreningerne ønsker at hjælpe til et bedre samarbejde mellem tillidsrepræsentanterne ombord på de enkelte skibe.

Der var blandt deltagerne stor forskel på

den "ballast" man mødte op med, og selv om det betød, at nogle i den efterfølgende vurdering efterlyste henholdsvis mere eller mindre tempo på undervisningen, gav forskelligheden grobund for en række gode saglige diskussioner.

Overordnet var tilbagemeldingerne særdeles positive, og der blev udtrykt ønske om, at foreningerne i fremtiden samarbejdede om endnu et kursus – gerne med et tilbud om workshops, hvor deltagerne kunne få områder med specialinteresse belyst.

Fra arrangørerne skal lyde en tak for den gode opbakning og et forhåbentligt velkommen til næste kursus.

John Ibsen



BESTYRELSES OG TILLIDSREPRÆSENTANT SEMINAR LO-skolen 25.-27. september

1. dagen

Adskilt bestyrelsesmøde på den ene side og drøftelser med og mellem tillidsrepræsentanter på den anden. Et fælles emne på de to dagsordener var bud på hvordan vil fremtiden se ud jobmæssigt/medlemsmæssigt: hovmestergruppen, færgefart osv - og hvordan skal foreningen tilpasse sig i tide?

Bestræbelser på at bygge videre på søfartskartel.

Fusionere ind hvor.

Forskellige lade-stå-til varianter.

Uanset hvor vægten lægges, er der rigeligt med problem-scenarier, men vi skal tænke langt medens det i øvrigt går godt med både økonomi og stabilt medlemstal.

2. dagen

Første del af dagen deltog ny personaleleder i DFDS Henrik Holck med oplæg og

debat. DFDS har fået ny revideret strategi. Heri indgår også at der skal tages fat på personalepolitikken med friske hænder. Der er i den forbindelse allerede inviteret til diskussion om samarbejdsudvalg, hvortil foreningen skriftligt har indsendt forslag.

Fra foreningens side efterlyste vi særligt et svar på vores skriftlige klage vedrørende rygepolitikken.

Resten af dagen var fælles med indlæg og debat om forskellige fagretslige emner.

3. dagen

Evaluering og givetvis trætte hoveder efter socialt samvær aftenen/natten forud.

TR-deltagelse fra:

DFDS, BHT, NAL, Danbor

Foreningen: Ole Philipsen, Ole Strandberg, Christian Petersen, Jannik Madsen og John Ibsen.

NY HOVEDOVERENSKOMST FOR CATERING-OFFICERER (HOVMESTRE)

Forhandlingerne om fornyelsen af hovedoverenskomsten for cateringofficerer (catoff) mellem Danmarks Rederiforening (DRF) og Dansk Sø-Restaurations Forening (DSRF) blev afsluttet den 3. september og godkendt af DRF's og DSRF's kompetente forsamlinger den 7. september.

Resultatet blev:

- 3 årig overenskomst, som udløber den 31. marts 2010.
- Hyrestigninger på 4,6% pr. 1. april 2007 – 2008 – 2009
- Overtidssatser/tillæg stiger 4,6% pr. 1. april 2007 – 2008 – 2009
- Pensionsgivende hyre stiger med 4,6% pr. 1. april 2007 – 2008 – 2009
- Der indføres et nyt løntrin "Efter 20 år".
- Cateringofficerer's lønanciennitet følger personen ved rederiskift, såfremt man ikke har været ude af erhvervet i 12 måneder.

Det lykkedes ikke DSRF at få alle sine ønsker til overenskomstfornyelsen opfyldte, herunder en ny lønstruktur som ville have givet catoff'eren en mere varieret hyreudvikling tilsvarende andre officersgrupper igennem karrieren.

Men DSRF er tilfreds med at det lykkedes at afværge DRF's forslag til ændringer af overenskomsten, som ville have medført at alle de forbedringer som DSRF igennem de sidste 10 år har fået ind i overenskomsten ville bortfalde, herunder de 4 timers normtidstilskrivning på hver af jule- og nytårs-dagene.

I alt er DSRF tilfreds med resultatet som

bestyrelsen vurderer til at være over hvad andre officersgrupper har opnået på deres hovedoverenskomster samlet set.

Særoverenskomster/rammeaftaler

Forhandlinger om fornyelse af særoverenskomster/rammeaftaler er nu i gang med de enkelte rederier og alene for cateringofficerer i A. P. Møller er disse forhandlinger afsluttet.

I A. P. Møller blev resultatet for cateringofficerer i stor tonnage stigninger og forbedringer tilsvarende hovedoverenskomsten, samt:

- 11 ugers maksimal udmønstringsperiode
- Ændringer i bonusordninger, således at fremover fordeles 75% lige mellem gruppen og 25% efter rederiets skøn, mod tidligere 60% fordeling og 40% efter rederiets skøn.
- Fastholdelse af en kollektiv hyretabel og dermed kollektive hyreforhandlinger for gruppen.

For cateringofficerer i Mærsk Supply er der de samme generelle forbedringer som for øvrige catoff. Der er i rammeaftalen for denne gruppe aftalt individuelle hyresatser. Da rederiet ikke endnu har fået bedømmelsessystemet for gruppen på plads til at kunne give en individuel hyre, er det aftalt at hyren i 2007 skal stige med mindst 4,9 % (da hyren er mindre end for catoff i stor tonnage p.g.a. den bedre frihedsordning, vil dette betyde en krone/øre stigning som i stor tonnage).

Forhandlinger for øvrige rederiers sær-

overenskomster/aftaler forventes hurtigt afsluttet.

Skattereformtillæg

Alle catoff. skal have skattereformtillæg på 443 kr. fra 1. januar 2007, således at man

for perioden 1. januar 2007 til 31. marts 2007 vil blive efterreguleret med 443 kr. månedligt.

Fra 1. april er skattereformtillægget indregnet i hyren.



En Sømand han må lide 2. bind af historien om Sømændenes Forbund fra 1897 til 1997

Dækker perioden: 1947-1999
560 sider, næsten 1000 illustrationer
Kr. 250 + moms
Forlaget Pantheon
Tlf.: 36 45 18 78
E-mail: pantheon@mail.dk

Forfatter: Christian Tortzen

Baggrund

Christian Tortzen er også forfatteren bag storværket "Søfolk og skibe 1939-1945" som udkom i 1985. Og, som vi skrev i anmeldelsen af bind 1 i 2001 (fagblad 8-2001), 'det er noget af et kup og en genistreg at få netop Christian Tortzen til at skrive jubilæumsskriftet'. Tortzen er historiker fra Københavns Universitet, og meldte sig på baggrund af arbejdet med de

søfarendes historie under 2.- verdenskrig, ind i Sømændenes Forbund i 1995 (udgav "Krigssejlerne" samme år), hvor han selv tilbød at skrive forbundets historie.

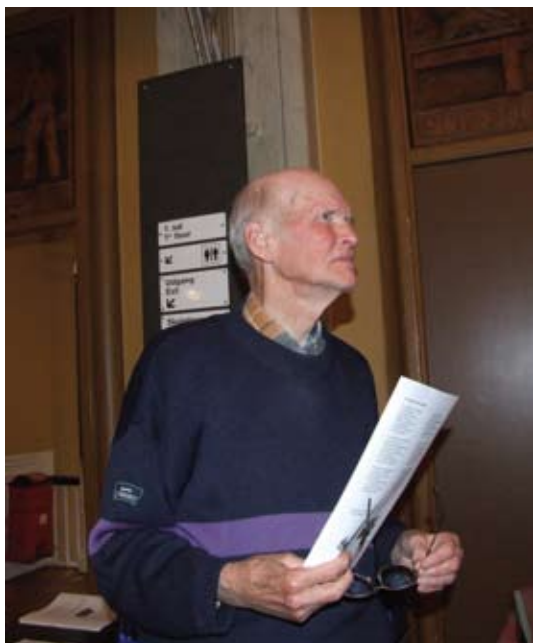
Vi skal være glade for at der blev sagt ja. Værket er ucensureret og alene forfatterens ansvar, og han har haft fri adgang til al tilgængelig arkivmateriale, ligesom han selv har støvet op fra nær og fjern.

Længe ventede bind 2

Første bind udkom så i 2001 med 350 spændende sider. Andet bind har vi ventet længe på, og i de sidste par år har vi måske også været en del som tvivlede på det nogensinde blev færdigt. Tortzen er ikke ung (født 1925). Samtidig har sikkert både materiale og spekulationer om sammenhænge været overvældende, og det mærker man også på de 556 tætpakkede sider.

Og så er der det, at Tortzen vil have det hele med. Ikke bare begivenhederne i

sig selv, men omstændighederne, al det i verdenspolitikken og gadekærssnakken som gør at netop det pistolskud affyres.



Christian Tortzen ved receptionen for bogudgivelsen på Arbejdersmuseet i Rømersgade 1. oktober 2007.

Kildematerialet

Tortzen klager selv her og der over, at kildematerialet kort tid efter Preben Møller Hansens magtovertagelse i 1968 skrumper ind. Det varer ikke længe før referaterne fra de historisk berømte generalforsamlinger, fra at være stenografisk gengivelse, tørrer ud til stort set ingenting. Mange andre referater klager Tortzen nu også stadig hyppigere i bogen over ikke findes.

Den historie som alle sikkert først og fremmest har ventet i spænding på, Preben Møller Hansens formandsperiode fra 1968-1991, kan kun skrives i overskrifter og fra venners og fjenders udsagn. Af forståelige grunde er der heller ikke søgt

meget i de udsældtes arkiver. Den historie Tortzen har søgt med en enestående indlevelsesevne, er sømændenes egen historie. Som de har set sig selv, fra årti til årti, som de har levet og kæmpet, og bekæmpet og bekriget alt mellem himmel og jord, indenbords og udenbords.

Kærlighed og had

Sømændenes største kærlighed og værste fjendskab udviklede sig stille og roligt gennem et helt århundrede. Søfyrbøderne var helt naturligt den åbenlyse allierede i vilkår og attitude, og allerede fra de tidligste tider var der jævnligt optræk til en fusionering. En fusionering som uden for enhver diskussion ville have været til alle "de menige" søfarendes gavn.

Men det gik aldrig, og det udviklede sig til rent fjendskab, som sætter dybe rødder og blokader helt i nutidens nok så vanskelige vilkår (i al vores overflod). Enten var det ene galt, eller også det andet, mest var det netop de ledende formænd i de 2 forbund det var galt med. Magtposition eller partibog.

I det meste af det forrige århundrede havde søfyrbødere og sømænd alligevel et nært samarbejde, såvel i provins som udland, hvor de drev fælleskontorer. Under krigen blev de faktisk en enhed i engelsk eksil. Men også det led stille og roligt skibbrud. For det første svandt kontorerne ind i de sidste 30 år af århundredet, og for det andet kom der også her kamp mellem forbundene på partibogen. Jævnligt kom mangler i kassebogen på det enkelte kontor også med i spillet.

De to formænd som har lignet hinanden mest, er der en generation imellem. Den største personlighed og mest kendte søfyrbøder-formand, var syndikalisten

METAL TRÆTHED

* Venstrefløjen har altid ment, at strejken var arbejdernes vigtigste våben i kampen for bedre vilkår (s. 13). Det mente Sømændenes Forbund stadig, men hvad med „metallerne“? I maj 1991 fortæller Ny Tid om en Vilstrup-undersøgelse af holdninger blandt medlemmerne i Dansk Metal. Her viser det sig, at 65% af dem svarer, at *tiden er løbet fra strejker og den slags kampskridt undtagen i helt specielle situationer*. - Godt, at der ikke blev storkonflikt, tilføjer Ny Tid.

Overenskomster. Grænseløst forræderi

I vinteren '90 - 91 blev der forhandlet nye 2-årige overenskomster. 6. februar afsluttede Metal Søfart sine forhandlinger med Danmarks Rederiforening med dette århundredes mest elendige resultat, fortæller Henrik Berlau i Ny Tid. Han er rystet over, hvad Metal er gået med til. Grænseløst forræderi. Men det lykkedes sømændene at reparere på dette diletanteri, så de selv opnåede et rimeligt godt resultat i deres overenskomst. HB slutter sin leder med nogle linier, som nok har fået Metalfolkene, der sidder på deres flade i Nyrupsgade og er ligeglade med deres medlemmer, til at fnyse:

P.S. Inden vi afsluttede vore forhandlinger, fik vi det løfte af rederne, at Metal Søfart ville få tilbudt de forbedringer, vi havde opnået. Hvilket hermed kvit og frit står til Metals frie afbenyttelse.

Rickard Jensen, som havde 3 formandsperioder fra 1919-1956. Han var ræverød og han var en berømt, og også berygtet, organisator for modstandsbevægelsen i den spanske borgerkrig i slutningen af 30'erne. Preben Møllers formandsskab er fra 1968-1991. Og hvad nu hvis de to rødder havde været samtidige. Var det så gået? Næppe. Så altruistiske er den slags personligheder - sjældent.

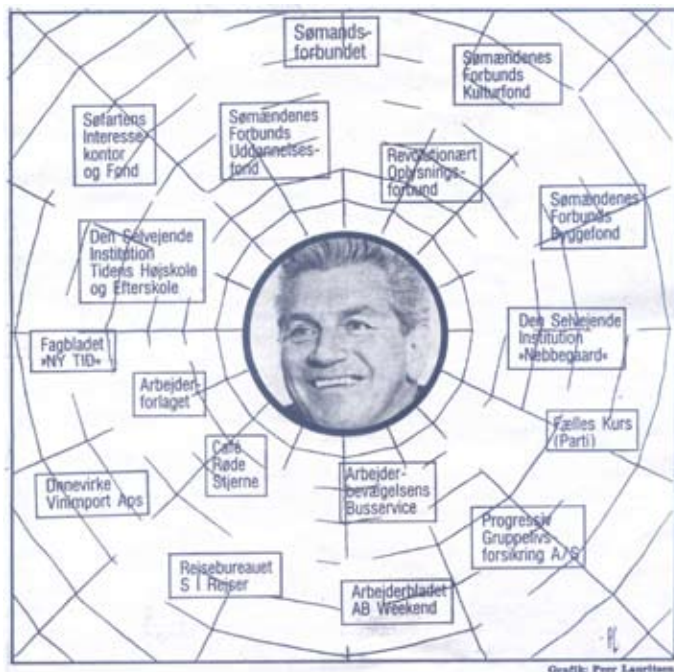
Som tiden gik kom mulighederne mere og mere på afstand. Søfyrbøderne skifter navn til "Dansk Maskinbesætnings Forbund" i 1976 og fusioneres i 1981 med Dansk Metal under det nye navn "Metal Søfart", med egen afdeling. Så er den mur på plads. Motormændene (som fyrbøderne nu var blevet til) satsede på metal-faglighed.

Sømændene ønskede på samme tid at forblive "sømænd". Senere igen - 1994 - valgte sømændene så anderledes. De fusionerede, også som selvstændig afdeling, med de ufaglærtes gamle forbund SID (nu 3F). Og så er murene pludselig betontykkede og flersidige.

PMH

Tortzen er givetvis kommet så tæt på fænomenet Preben Møller Hansen, som nogen nogensinde vil komme. De spor som kunne bringe alle de sammenhænge frem som vi aner, er effektivt fjernet. At PMH drev sin partivirksomhed med Fælles Kurs på bekostning af forbundet og dets pengekasse kunne næppe skjules, men historier om f.eks. Diaprint, et trykkeri hans kone ejede og som overtog efter kommunisternes trykkeri (Terpotryk), efter PMH ekskluderes af DKP i 1979, fortaber sig i spekulationer om voluminøse regninger. PMH selv hører vi sikkert ikke mere fra. Han lever i et stille surt vrisseri hvor stort set alle andre bare er nogle røvhuller. Med mindre han igen tager fusen på os alle og f.eks. posthumt udgiver sine gemte referater. Sikke en historiefest!

Tidens Højskole til skoling af medlemmer i den rette kommunistiske ånd, har nok været den største satsning overhovedet fra såvel PMH som forbund, og den blev, som vi kan læse på og mellem linierne, en slags økonomisk Waterloo.



tion. Han var altid velforberedt, han kunne sine overenskomster og han socialiserede ikke med modparten - selvom han f.eks. blev venner med Mercandia-rederen Per Henriksen.

Tortzen leder flere steder i bogen efter forklaringen på manden. På side 322 skriver han: *"Han havde medlemmer, som mente han kunne gå på vandet, men mente han det også selv, eller drillede han?"* Han var en provo som udfordrede vanen og selvfølgheligheden, og den slags folk er sjældne. Måske har vi brug for dem?"

Vennerne, og heriblandt en rigtig stor del af sømændene, gik imidlertid gennem ild og vand for ham. Da der blev over-skud efter de store opgørsrunder med socialdemokraterne i forbundet, blev der rigtig plads til formandens iderige og kreative udfoldelser på de udadvendte fronter. Forbundet blev berømt, også for sit engagerede virke i store og små fagpolitiske dyster. Ofte med happenings involveret, som med papkassen, planken ud, besættelse af rederiborgen. Og også med markant store solidaritetsmarkeringer til f.eks. minearbejderne i England, be-frielsesbevægelsen i Sydafrika, kampen mod ulovlige våbentransporter, krigs-sejlerne og meget andet. Der skete noget!

Når PMH's historie nu skrives over flere hundreder af bogens sider, så glemmer Tortzen heller ikke at gøre opmærksom på den respekt der stod om formanden hos den faglige modpart. Ligeså berømt og berygtet han formåede at blive i of-fentligheden, ligeså respekteret, og måske frygtet, blev han i rederier og forligsinstitu-

Kompleksiteten i personligheden beskri-ves måske allerbedst, når man citerer PMH for et skriveri i "Ny Tid" i 1991, efter det var besluttet at fjerne Lenin-statuen fra Tidens Højskole, som ellers skuede vredt udover whisky-bæltet:

"Samfundet er forpligtet til at beskæftige sig med historien så sandfærdigt som muligt. Lad det gode komme frem. Og det dårlige - lad også det blive behandlet objektivt og med værdighed."

Når Tortzen i begyndelsen af bogen, be-skriver PMH som et muligt "barn af 1968", så er anmelderen nu ikke enig. Lige så lidt som DKP var en del af 1968, når DKP integrerede sig i Vietnam-bevægelsen gennem Ingmar Wagner Laksko. Der var en ide-verden til forskel, selvom mange medie-orienterede halløj-metoder var de samme.

Lad os håbe PMH får et blivende efter-mæle for sine stærke og gode sider. Som han håbede det for Lenin-statuen. Som

han fortjener, også for at have underholdt os alle sammen. Måske ligner han, som Tortzen også foreslår et sted i bogen, allermost Brixtofte. På godt og ondt. Men han blev aldrig knaldet ved domstolene, selvom han f.eks. skaffede sig mange "nære" fjender ved hyppige eksklusioner.

Jacob Rasmussen

Der er en ny person som vokser gennem fortællingen. En slags uundværlig biperson. Den rolige og evige klippe i forbundet. Født 1912, hyldet som 80-årig i 1992 og ved sin død i 1995. Han stod hele vejen igennem last og brast med PMH, også i den smertelige eksklusion fra DKP. Stort set ukendt udenfor forbundet, men med en lang kæde af tillidsposter i forbundet.

Det forunderlige er, at Jacob Rasmussens loyalitet med PMH, får hovedpersonens



legitimitet til at vokse. Jacob tror vi, som læsere, så meget på, at han ville have brudt hvis det havde været *nødvendigt*. Men hvis vi *vil* have PMH ned med nakken, så var det bare charme og lyvagtighed som gjorde udslaget.

Fremsynet

Har sømændene været fremsynede?

Når det gjaldt kampen mod: Skiftende besætningsfastsættelseslove, alternering, rederiansættelse, skibsassistenten, og senest DIS-loven.

Eller har forbundet været styret af et maskinstormer-syndrom når de faglige overskrifter blev skrevet. Tortzen stiller spørgsmålet, men svarer selvfølgelig ikke på det.

Der er for undertegnede ingen tvivl om at Sømændenes Forbund har været den altid centrale aktør når det gjaldt arbejdsmiljø, lønniveauer for **alle** søfarende, sikkerhed på færger og meget andet.

Men bogen illustrerer også hvordan kampen mod fremskridt i al almindelighed både har tæret og destrueret. Som samfund kan vi jo ikke bevare dampskibene for beskæftigelsens skyld. Vi må selv følge med og gøre os nødvendige, hver især.

PMH troede på den politiske skoling fremfor den faglige, og det har præget forbundets historie i næsten et halvt århundrede.

Historien er i sine konsekvenser ikke usædvanlig, og alle fagforbund lider af fremtidsskræk hvis der er tab af medlemmer i udsigt - og vil gøre det indtil vi en dag finder en hel anden formel. Ingen fagforbund forstod 1968. De vendte ryggen til i øredøvende tavshed.

Bogen springer noget mere i tekst og illustrationer end forgængerer, bind 1. Men, køb den, læs den, forær den væk, vær generøs, også i læsningen. Det er et pragtværk af information og søfartshistorie for det 20ende århundrede. Det er anmelderens påstand, at den ikke har sin lige blandt alverdens danske faglige jubilæumsskrifter. Som Sømændenes Forbund måske ikke har haft sin lige blandt alle andre forbund. De fortjener hinanden og tak fordi den blev færdig. Så har vi den og tygge skeer på.

Afslutningsvis lidt citat-pluk fra bogen:

"En måned tidligere, den 2, juni sagde forligsmanden til BT:

Hvad angår Sømændenes Forbund vil jeg ikke have mere med dem at gøre. Det er fuldkommen vanvittigt, at de først sikrer sig en aldeles guldrandet overenskomst for bagefter at kræve mig udskiftet for ikke at være uvildig. Efter et konfliktmøde i forligsinstitutionen, hvor forbundsformand Preben Møller Hansen havde skældt mig



ud, mødte jeg ham på trappen. Her kom han gud hjælpe mig hen og sagde tak for en dejlig dag."

(side 154, en senere forligsmand, Mette Kofoed Bjørnsen, skriver i sine erindringer "Forlig eller forlis?", at hun havde det rigtig godt med formanden)

"Man skal ikke være bange for at løbe panden mod en mur, for hvem siger, det er muren der holder? lyder et slagord fra den første tid efter '68. Preben Møller Hansens pande holdt!" ((i 1972-73 lykkedes sømændenes store faglige aktion mod coaster-rederierne, og det endte med eksklusivaftaler og løntræk af kontingenter. Men i 1988-89 sluttede festen med DIS-loven og aftalerne forsvandt. Muren holdt ikke, men der blev bygget en ny).

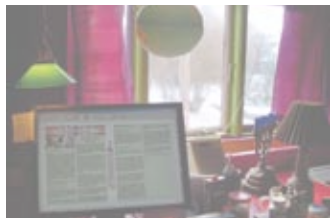
I 1986 skrev Rederiforeningen for Mindre Skibe: *"Danske småskibe transporterer så ofte våben, at et forbud mod transporter til krigsførende lande vil få yderst skadelige virkninger for beskæftigelsen."* "Vi kender melodien" afslutter Tortzen.

"Så længe jeg har holdt mig til de store linier, har der ikke været særlige problemer. Men når jeg har søgt dybere ned, så har der vist sig vanskeligheder. Så er jeg kommet ind i minefelter af lodret modsatte opaftelser og har måttet navigere mellem farlige skær af propaganda (Tortzen side 514).

OleS

Svend Fønsskov blev ikke inviteret til generalforsamlingen. Måske har han set på PMH lige før dette foto blev taget under færgekonflikten, eller lige efter. Men fotografen har ønsket et billede, som siger: det er ikke netop situationen for fyrbødernes leder til at se sømandsformanden i øjnene.





v/Ole
Strandberg
pr.
7/10-2007

FAGLIGE SAGER og noter

periode, og har ikke forud modtaget klager eller advarsler.

Jl

Eurest-sagen løst

Efter endnu et organisationsmøde i Dansk Arbejdsgiverforening, er sagen vedrørende Eurest's overflytning af ansatte til engelsk overenskomst blevet løst. Firmaet har pr. kulance betalt et beløb til DSRF. Som et led i aftalen indgår det, at parterne vil forsøge at lave en aftale, som kan imødegå problemet i fremtiden.

Jl

Forlig vedr. manglende timer

I en sag vedrørende manglende betaling for overarbejdstimer til en udenlandsk sømand, er der efter lang tids forhandling indgået et forlig. Rederiforeningen For Mindre Skibe har på vegne af rederiet indvilliget i, at der erstattes den udenlandske sømand et antal anslåede timer.

Jl

Fællesmøde begæring

DSRF har begæret fællesmøde med Danmarks Rederiforening i forbindelse med, at et rederi har afskedit et medlem under henvisning til uduelighed. Medlemmet har varetaget sin stilling igennem en længere

FTF gennemgår gamle sager

I forbindelse med DSRF's udmeldelse af FTF ved sidste årsskifte, fik foreningen alle afsluttede arbejdsskadesager retur fra arbejdsskadesagsordningen i FTF, hvor vi betalte et fast beløb for hver overført arbejdsskadesag. Ved senere gennemgang af en konkret arbejdsskadesag, er organisationen blevet opmærksom på en sagsbehandlingsfejl begået af en medarbejder hos FTF.

Efter aftale med FTF gennemgås samtlige sager nu af FTF, for at imødegå eller op-dage yderligere fejl.

Jl

Superkonventionen

Arbejdsgruppen, bestående af medlemmer fra Danmarks Rederiforening, Søfartens Ledere, Maskinmestrene, og CO-Søfart, har afholdt en række møder, og påregner i løbet af kort tid, at kunne præsentere DIS-kontaktudvalget for en rapport om konventionens fremtidige betyding.

Jl

Mønstringstillæg Bilfærgernes Rederiforening

Parterne har nu udvekslet klage- og svarskrift i sagen, som omhandler spørgsmål vedrørende retten til mønstringstillæg i skibe med mønstret besætning. Nærmere bestemt er det retten til mønstringstillæg til den øvrige del af besætningen på overenskomsten. Sagen forventes at kunne afgøres i løbet af oktober.

Jl

Off-shore sikkerhedsrådet

Tidligere har DSRF haft fast plads i rådet, men med udmeldelse af FTF, som har indstillingsretten, er medlemmerne ikke længere repræsenteret. Foreningen har derfor anmodet Energistyrelsen om at revurdere forretningsordenen på området, således at faggrupper ansat på området faktisk er repræsenteret. Svaret fra Energistyrelsen er, at man gerne vil kigge på en ændring ved afslutningen af den nuværende rådsperiode i 2010. Svaret er påklaget.

Jl

Erstatning for arbejdsskade

FTF har på DSRFs vegne kørt en arbejdsskadesag for et tidligere ansat medlem i Bornholmstrafikken. Udover selve arbejdsskadesagen har vi også kørt en erstatningssag overfor BaneDanmark som repræsentant for Bornholmstrafikken, da vi mener, at arbejdsgiveren var ansvarlig for skaden. Sagen endte med at vi fik ret. Herefter fulgte så en længere seance, hvor BaneDanmark skulle have forklaret forholdet mellem brutto/netto og DIS. Til sidst fik medlemmet dog udbetalt de

191.983 kr., som vi havde krævet. Senest har FTF desuden genoptaget arbejdsskadesagen, da man mener at kunne få erstatning for tabt arbejdsfortjeneste indtil medlemmet starter i fleksjob.

CP

Langsommelig landsag

Vi har nu i efterhånden lang tid haft en sag om uberettiget opsigelse af et DSRF-medlem, som var ansat i restaurationsbranchen i land. Vi kontaktede første gang arbejdsgiveren i januar 2007 og har herefter kæmpet en kamp for overhovedet at få svar fra arbejdsgiveren, som har en dårlig sag. Efter flere rykkere mistede vi tålmodigheden og sendte en stævning til Retten i Århus.

Men det er nu ikke fordi det herefter er gået specielt hurtigt. Senest måtte vi kontakte Retten i Århus for at høre hvordan sagen står. De kunne fortælle, at man havde afsagt udeblivelsesdom mod arbejdsgiveren den 20. august, samt at man da havde informeret foreningen om dette pr. brev. Problemet er så bare at vi aldrig har modtaget dette brev. Det har vi informeret Retten i Århus om og venter nu på deres svar. Hovedsagen er naturligvis at vi har vundet sagen, men vi vil dog gerne have dokumentation for det inden vi informerer medlemmet mv.

CP

Nye Eurest-rigge på Nordsøen

Catering-firmaet Eurest, som opererer på Nordsøen, har pr. 1. juli 2007 overtaget cateringingen på to rigge fra konkurrenten Universal Sodexho. Under Universal Sodexho var medarbejderne ansat på overenskomst mellem virksomheden og 3F og DSRF i

samarbejde. For Eurest forholder det sig sådan, at her har kun DSRF overenskomst med virksomheden og derfor skal medarbejderne flyttes til denne overenskomst. Dette havde foreningen i første omgang fået forståelsen af, at Eurest var enig i, men man mente åbenbart kun at ansatte efter 1. juli skulle på DSRF-overenskomsten. Dette har DSRF dog protesteret imod og Eurest har nu anerkendt at alle ansatte skal på vores overenskomst. Det kan tilføjes at de to overenskomster rent økonomisk ligger på samme niveau.

CP

Manglen på skibsofficerer

Den globale mangel på skibsofficerer er langt større end forudsagt i tidligere rapporter fra BIMCO (reder-organisation med 2.720 medlemmer). I følge en ny undersøgelse fra IMEC (International Maritime Employers Committee) er situationen nu sådan, at rederierne er tvunget til at ansætte skibsofficerer med mangelfulde kvalifikationer.

Den engelske søfartsorganisation NAUTILUS UK mener, at rederne må tænke forfra. Der kan påvises store mangler i uddannelseseffektiviteten i 3. lande, og som eksempel optages 18.000 kadetter årligt i Filippinerne, men kun 4.000 arbejder som skibsofficerer efter 4 års skolegang. Manglen er størst blandt maskinmestre og IMEC siger at mange rederier nu støvsuger i nye lande som Vietnam, Kina, Myanmar, Indonesien, Rumænien, Bulgarien og Tyrkiet.

Kilde: "Telegraph", september 2007

Norsk løn på udenlandske skibe mellem norske havne

Den norske regering vil tvinge udenland-

ske redere som sejler mellem norske havne, til at betale norske lønninger. Det tidligere krav om arbejdstilladelse på sådanne skibe, blev afskaffet under Bondevik-regeringen. Reglen skal nu genindføres, og det betyder, næsten, automatisk at udenlandske redere ikke kan sejle mellem norske havne til dumping-lønninger.

Kravet om lige vilkår i indenrigs-søfart er fremført af søfartsorganisationerne flere gange. En stikprøveundersøgelse foretaget af det norske officersforbund langs kysten, afslører at social dumping, også af værste slags, florerer.

Kilde: "Sjøofficeren nr. 5 2007"



Sejlads i USA

En kaptajn beretter i et læserindlæg i norske "Sjøofficeren" om nutidens vilkår for sejlads på USA. Der er til stadighed erfarne søfolk som nu takker nej til at sejle på USA. Efter ISPS i 2004, og senere ENOA/D, er det bare blevet værre og værre. Kaptajner bliver arresteret og straffet for uheld som i andre civiliserede lande var taklet anderledes. De folk som modtager positionsmeldinger i toldvæsen, immigration og USCG tillader ikke fejltagelser. Selv ved minimale fejltagelser

fremsættes trusler om fængsel og bøder umiddelbart. Meldingerne går til en database, og databasens krav til korrekthed er uafvigelige.

Kaptajnen nævner som eksempel at hans eget skib i vinters fik en bøde på 5000 USD, fordi der var en bindestreg for meget i en obligatorisk melding. Baggrunden var at han havde skrevet sit pasnummer som det stod i passet og ikke i hans visum til USA. En anden gang var det et glemt ord, - i USA trues med straf bare for sikkerheds skyld, i automatiske kvitteringer. De sidste 3 år med sejlads på USA har været et rent helvede, beretter kaptajnen, som glæder sig til anden fart.

Søfolk bliver også taget til side af arrogante immigrationsmyndigheder ved indrejse i USA, og kaptajnen, hvis visum udløber i 2008, har ingen planer om fornyelse. Kaptajnen anmoder de søfarendes organisationer om at tale fornuft til amerikanerne og ellers svare igen med særlige indgange i europæiske lufthavne, kun for amerikanere, som kun lejlighedsvis er åbne. Nok må være nok.

Kilde: Norske "Sjøofficeren", nummer 5 2007.

Ansættelsesbevisloven

Der har været en del pres mod ansættelsesbevisloven, efter højesteret i 90'erne statuerede at mangler som havde betydning i en konkret strid kostede arbejdsgiveren 10-15.000 kroner.

Beskæftigelsesministeren har forsøgt at ændre loven flere gange, hvor han første gang fik sin nye lov retur med domstolsbetegnelsen: ulovlig! Senest har en bekendtgørelse af 6. september 2004 fast-

slået, at såkaldt undskyldelige mangler, kun skal koste 1.000 kroner i erstatning.

(konkrete sager)

Ugeskrift for Retsvæsen har i seneste numre gengivet 4 afgørelser, alle fra april måned i år.

Her resumeres en enkelt:

To studenteransatte med løs arbejdstid som sælgere, opsiges sammen med alle andre i en virksomhed og meddeles at virksomheden formentlig erklæres konkurs, hvorfor løntilgodehavender kan påkræves hos Lønmodtagernes Garantifond (arbejdsgiveren indgiver imidlertid ikke konkursbegæring). Efter arbejdsgiverens mening har de studenteransatte ikke noget opsigelsesvarsel og i ansættelsesbeviser henvises til Funktionærloven. De to indbringer sag for domstolene med krav om erstatning efter loven om mangelfuldt ansættelsesbevis.

Landsrettens afgørelse:

Efter loven skal ansættelsesbeviser indeholde oplysninger om opsigelsesvarsel. Det er tilstrækkeligt hvis der under et sådant punkt i beviset henvises til love m.v. De to ansættelsesbeviser indeholder ikke et punkt om opsigelsesvarsler, men der henvises andetsteds mere generelt til Funktionærlov og Ferielov som gældende.

Landsretten udtaler nu: "En sådan generel henvisning til funktionærlovens opsigelsesregler, kan ikke anses for tilstrækkelig til at opfylde oplysningspligten i henhold til lov om ansættelsesbeviser." Landsretten stadfæster herefter byrettens kendelse om erstatning på 10.000 kroner til hver af de klagende.

V.L.D. 2. april 2007, UFR 2007 1945.

BILFÆRGERNES REDERIFORENING

ÅRSBERETNING 2006



Formand: Direktør for Samsø Linien A/S, Valter Merrild-Hansen

Bilfærgernes Rederiforening har udsendt sin årsberetning for 2006. Indledningen er lige til at hente fiolinen frem og synge en fællessang. "Danske færgerederier viser stort samfundssind ved at tilbyde deres serviceydelser billigst muligt til transportsektoren." Så fik vi endelig at vide hvorfor de gider.

Næste år kan der fejres 40 års jubilæum for foreningen efter stiftelsen i 1968 som rederiforening, med udvidelse i 1975 til at blive en brancheforening.

Der er registreret 203 pax-skibe, svarende til 10% af de danske handelsskibe, og der er i alt beskæftiget 4.400 medarbejdere,

heraf 500 årsværk på landjorden. Af søfarende er knap en tredjedel af alle danske søfarende beskæftiget i færgetrafikken. Eksisterende lovgivning forhindrer i vid udstrækning ansættelse af udenlandsk arbejdskraft (sprogkrav, krav om arbejdstilladelse, ikke overenskomstret med udenlandske organisationer). *Men det kan ændres i fremtiden....*

Overenskomstforhandlingerne med de meniges organisationer (minus 3F/sømændene) blev afsluttet efterfølgende forligsmandens mæglingsskitse, med en lønomkostningsudvikling på omkring 13%. Med sømændene blev der indgået forlig på deres maj-overenskomst i forligsinstitutionen på omtrent samme vilkår. Søfartens Ledere/Maskinmestrene, som har april-overenskomst, har tidligere indgået forlig, men har meddelt pr. 7. juli at forliget ikke

kunne godkendes hvorfor forhandlingerne nu forventes afsluttet i forligsinstitutionen. Det giver anledning til overvejelser om overenskomster er en tidssvarende løsning. Når alle medarbejdere alligevel skal spørges, vil rederierne gerne gå i direkte dialog med hver enkelt.

(seneste om officerernes overenskomster er, at en mæglingsskitse udfærdiget af forligsmanden, netop nu er sendt til urafstemning)

Det sejlede de enkelte rederier i 2006:

BHT A/S
1.497.300 pax
316.000 personbiler
36.100 lastbiler

HH-Ferries A/S
1.711.000 pax
589.000 personbiler
98.500 busser og lastbiler

Mols-Linien A/S
2.631.600 pax
992.500 personbiler
360.100 lastbiler

Samsø Linien A/S
512.600 pax
145.700 personbiler
11.500 lastbiler

Scandlines Danmark A/S
16.220.597 pax
3.371.458 personbiler
862.830 lastbiler og busser

Scandlines Sydfynske A/S
2.577.277 pax
612.304 personbiler
44.121 lastbiler og busser

Småøernes Færgeselskaber
3.838.000 pax
1.496.240 personbiler
80.342 lastbiler

Ærøfærgerne A/S
563.357 pax
152.279 personbiler
11.586 lastbiler

Ø-Færgen A/S
85.255 pax
16.888 personbiler
1.536 lastbiler

Færgeselskabet Læsø I/S
265.770 pax
61.510 personbiler
6.031 fragtenheder





Skibsprovianteringshandler

Jens og Margrethe Withs fond

Dansk Sø-Restaurations Forening er medbestyrer af „With-Fonden“, hvis formål ifølge fondsfundatsen er ved årlige legater at støtte „værdige trængende, syge eller fattige af søens folk“.

En del af fondens midler vil kunne udloddes som årlige legatunderstøttelser, hvor det sociale aspekt vil spille en stor rolle, men også andre opgaver f.eks. uddannelse, forbedring af boligforhold eller institutioner vil kunne komme på tale med henblik på støtte fra fonden.

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til Dansk Sø-Restaurations Forening.

ANSØGNINGSFRIST MEDIO NOVEMBER

Skibsfører Jacob Bryde Schmidt
og hustru Alma Bryde Schmidts legat

Søfartens Ledere bestyrer et legat, hvis renter skal gives til uddannelse af børn efter på havet omkomne søfolk.

Ansøgningsskema skal være foreningen i hænde senest den 3. november 2007, og fås ved henvendelse til:

Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening
Havnegade 55
1058 København K. Tlf. 33 45 55 65





POST

B

PP

DANMARK

Id.nr. 47030

BILLEDE AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE



Kontorferier: Barno Jensen
Susanne Holmblad

15/10 - 17/10
8/11 - 13/11



CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre