CO SØFART

Nummer 1
Februar 2008

LEDER

A. P. Møller er blevet bare nok et selskab uden ånd og troværdighed.

5. februar 2008 vil fremover være en dato, som mange søfarende vil huske som dagen, hvor rederiet Mærsk beviste at man bare var blevet et selskab som alle andre. For søfarende i A.P. Møller har der ellers altid været en særlig korpsånd ved at sejle i de lyseblå skibe. Man vidste at hvis man passede sit arbejde og overholdt reglerne, så belønnede rederiet en ved sikker ansættelse.

Men den 5. februar 2008 brød Mærsk med den politik. Nu er de aftaler som man igennem årene har indgået med de faglige organisationer ligegyldige, og det samme er åbenbart

Fortsættes side 3

MAX.
DAGPENGESATS
2008
703 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART

SØ-RESTAURATIONEN

EXIT
MÆRSK
DIS

119 HOVMESTRE
5 STEWARDESSER
13 FAGLÆRTE
SKIBSASSISTENTER
7 SKIBSMEKANIKERE
62 UFAGLÆRTE
SKIBSASSISTENTER

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
Økonomiass.	Barno Jensen	36365590

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

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis)	36 36 55 88
E-mail	kasserer@dsrf.dk
Forening	dsrf@dsrf.dk
Girokonto	9570-5424437
Hjemmeside: www.dsrf.dk	
STA (A-kasse)	70 12 37 82

Metal Søfart

Formand	Keld Bækkelund	33632000
A-kasse	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

Side 14 Nyeste pressemeddelelse fra CO-Søfart. 10. februar 2008.
Side 15 Statistik vedrørende planlagte opsigelser.
Side 15 Pressemeddelelse fra Niels Sindal, MF (S).
Side 24 Pressemeddelelse fra Maskinmestrene.
Side 25 Pressemeddelelse fra Søfartens Ledere.

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 10. februar 2008

Næste nummer:
udkommer planlagt ca. 11. april 2008
på nettet (www.co-sea.dk) d. 6. april.

Stof til april-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 2/4-2008.

INDHOLD

Leder ..... 1+3

DFDS interview 2. del..... 4
Udenlandske arbejdsskadesager 3..... 10
MÆRSK..... 14
MS-internt..... 16
Månedens foto..... 20
DSRF-internt..... 22
MÆRSK..... 24
A-kasse orientering..... 26
Pirateri, artikel af Andrew Draper..... 28
Faglige sager og noter..... 34
Jubilæumsskrift..... 38
Sommerhus..... 39
Ferier, lukkedage og Albert Engström.. 40

(fortsat fra side 1)

DIS-Hovedaftalen, som netop indeholder aftaler om skibsofficerer med danske sønærings-beviser, samt bevaring og uddannelse af faglærte menige. Dette er ikke ukendt stof for A.P. Møller, da en af deres direktører beklæder formandsposten i Kontaktudvalget.

For bare 2-3 år siden ville en direktør i A. P. Møller hellere brække sin arm på langs, end bryde en skriftlig eller mundtlig aftale. Efter udskiftninger og nye regnetabeller er det nu ligegyldigt. For 4 år siden fik DSRF et brev fra den daværende tekniske direktør, hvor han bekræftede at man også fremover ville bevare det antal hovmestre, man havde ansat. Man ville sågar begynde at ansætte kokkeelever for at kunne fastholde antallet. Desværre gik direktøren på pension året efter, og den som endte med at sidde på posten, startede med at løbe fra løftet om at ansætte kokkeelever.

Så sent som i sommeren 2007, skriver rederiet til samtlige kaptajner og hovmestre, at nu begynder man at sende filippinske 2. cook's ud, for at blive lært op af danske hovmestre, og understreger man samtidig: *"Sluttelig skal det for god ordens skyld bemærkes, at dette tiltag ikke vil gøre danske kokke og hovmestre arbejdsløse. Vi ansætter til stadighed både danske og ikke danske kokke og hovmestre i forbindelse med naturlig fragang og for at kunne bemande tilgang af skibe ifm. nybygninger."* Det var så nok en utroværdighed fra A. P. Møller.

At rederiet også samtidig løber fra alle de løfter, som de gennem årene har givet politikerne om dansk beskæftigelse i danske skibe, senest i forbindelse med tonnageskatten, er jo bare nok en bekræftelse på at de gamle skibsreder-dyder er totalt udskiftet med lommeregner-idioti (at regnestykkerne på lidt længere sigt måske slet ikke går op, er en helt anden sag). Ikke engang en gradvis udfasning af de berørte via naturlig afgang og ansættelsesstop, har man tålmodighed til, og det er simpelthen for ringe. Det er også kortsigtet tænkt i forhold til de 2 officersgrupper som bliver tilbage - foreløbigt.

CO-Søfart vil bruge alle ressourser på at skaffe de bedst mulige fratrædelses-aftaler for de berørte medlemmer. Og vi vil naturligvis være parat til at bruge det fagretslige system og domstole, hvis det skønnes nødvendigt. Samtidig vil vi sammen med Søfartsstyrelsen forsøge at skabe muligheder for særlige omskolingsprogrammer for de berørte, som ønsker at blive i erhvervet i andre stillinger.

Tilliden til A.P. Møller, den er væk. Nu er den erstattet af skuffelse. Engang var det Compagniet, Selskabet og Rederiet (som rederiet altid har yndet at skrive "rederiet" med stort), der dominerede og gav tillid. Historien er slut, og rederiet er blevet nok et ligegyldigt firma, hvor loyalitet og tillid er intet, og ethvert fjols med en lommeregner, der har her og nu løsninger, bestemmer.

Svævende spørgsmål:
Fortsat politisk opbakning til DIS-loven?
Udenlandske kokkes kvalifikationer iht loven
Arbejdstilfredshed hos tilbageværende danske officerer - så længe de er der!

Ole Philipsen

DFDS
GAMMELT SKIB og
NY MUSIK FRA PERSONALELEDELSEN

Fortsat fra nr. 6 2007

Interview v/OleS med:

Henrik Holck, 46 år
Uddannelse: Cand.Psych.
Erhvervserfaring:

1992-1998	Management Konsulent
1998-2002	HR-direktør Oticon
2002-2002	HR-direktør Orange
2002-2007	HR-direktør FOSS
2007-	HR-direktør DFDS

TILLID MELLEM ANSATTE OG LEDELSE
CENTRAL LEDELSE VERSUS DECENTRAL LEDELSE

(afsnittet fortsat)

Er det bare nødvendig snak taget den øjeblikkelige arbejdskraftsituation i betragtning, eller hvordan skal de ansatte egentlig forstå og tro på, at der er tale om en grundlæggende holdningsændring i koncernen?

Det kan du godt have ret i, men en ting er om vi kan få folk ind, og det kan vi i øvrigt godt stadigvæk. Vi har faktisk mange som søger uden vi har annonceret efter dem. Men så er der den anden del af det. En ting er at tiltrække, en anden ting er at fastholde, og det gør man netop ved at behandle den ansatte ordentligt. Og når jeg siger det, så er det ikke fordi det er medarbejderne som skal bestemme, men de skal også være med til at bestemme.

Det er ikke fordi jeg er ved at fornægte ledelsesretten, men understrege at god ledelse ikke kan klares med ”hvis du ikke kan lide lugten i bageriet”. God ledelse er at lytte konstruktivt og tage den nødvendige dialog, og være opmærksom på at folk normalt kun klager hvis der er noget at klage over. Og hvis det er en eller anden som er kværulantforrykt, jamen så må vedkommende jo i land. Men der er forskel på god konstruktiv kritik og kværulantforrykthed.

Der er en ting som er væsentlig, og det er, at jeg kan godt sætte mig og spille på gulvviolinen i rigtig mange timer og sige de rigtig mange fine ord, det kan enhver virksomhed

gøre, det er det letteste af alt. Det som er det sværeste, for nu at vende tilbage til dit eksempel, det er at vise det i praksis. Vi vil godt række vores hånd ud, og det er så det vi har gjort helt konkret, først med QUEEN som eksempel, og det vil vi så også gøre i forbindelse med dokningen af CROWN. I det hele taget signalere på alle de måder vi kan, at vi vil altså noget andet, noget nyt, vi vil være med til at gøre rederiet til en super arbejdsplads, og det gør man altså ikke ved kæft, trit og retning og ved gammeldags ledelsesmetoder. Det gør man ved at lytte til folk og tage dem seriøst. Det er også det jeg prøver at signalere ved min praktikperiode, udover at lære en masse, at signalere, at der er nye toner på vej.

Og du kan jo spørge de forskellige du kender her i maritimt personale. Deres holdning er, at det her skal man altså godt nok vænne sig til, for det er meget anderledes end tidligere. Men som sagt, vi kan kun vise det i handling, for jeg kan sagtens sidde og sige alle de fine ord, men vi skal gøre det, og så vil der være nogle smuttere og kiksere ind imellem. Men det må vi så rette op på, og har vi lavet en fejl, så må vi bukke nakken og sige 'det må I sgu undskylde', det var ikke tilsigtet. Det forventer vi selvfølgelig også modsat. Og så skal man som den anden del af det, helt grundlæggende spørge hvilke værdier har vi egentlig i rederiet. Og det er jo ikke fordi jeg bare er dum og naiv, det er fordi jeg tror på at det er en meget bedre forretning, det kan meget bedre betale sig at behandle folk ordentligt og fair end at gøre det modsatte.

Lidt mere konkret om central eller decentral ledelsesform. En stående historie næsten så langt tilbage i DFDS vi kan huske, hvor der har været sværget til decentralismen. Hvor langt synes du personalepolitikken skal styres centralt?

Der er flere områder hvor det vil blive mere centraliseret. Et væsentligt punkt hvor vi er ved at centralisere er lønningssystemet, hvor lønnen simpelthen skal i land. Vi har købt et nyt lønsystem, og der kommer til at køre et projekt hen over 2008 så vi får lønregnskabet i land, så vi forhåbentlig kan nå hen til at hyreregnskaberne er rigtige hver gang. Der sker jo ind imellem fejl, og jeg ved også at I i foreningen bruger en del tid på at kontrollere lønsedler og klager, og så bliver det rettet herinde. Så det er en meget konkret ting.

Store dele af personalepolitikken vil også være central. Når vi f.eks. har sendt Birger ud med et introduktionsprogram for nyansatte, så har han godt nok først været rundt og se hvad man gør de forskellige skibe for at samle det bedste op, men når det så kommer til at det nye introduktionsprogram skal implementeres, så er det nøjagtig det man skal køre efter på alle skibe. Så kan man hoppe og danse og springe i havet, men det er den måde vi skal introducere på. Når vi indfører lederuddannelse, så bliver det ikke en frivillig sag, eller med frivillige principper, så bliver det den måde vi vil lede på i DFDS. Når vi skal lave kompetenceudvikling, så bliver det også centrale værktøjer, og så vil vi selvfølgelig måle lederne på om de rent faktisk også gør det.

Politik for skriftlige advarsler. Et sted hvor den enkelte ansatte oplever helt forskellige vilkår afhængigt af de lokale ledere, og de lidt morsomme mundtlige skriftlige advarsler. Vi kender advarsler som er givet for at have brugt en røgelsespind i privat-kabinen, og masser af eksempler på advarsler som er givet for at komme 5 minutter for sent. På et

tidspunkt vrimlede det simpelthen med skriftlige advarsler for alle mulige og umulige bagateller. Og så er spørgsmålet, vil det stadig være op til den enkelte leder at administrere politikken i skriftlige advarsler, eller vil man f.eks. sige, der skal indrapporteres og der er kun een i rederiet som kan udstede eller give grønt lys for sådanne advarsler?

Jeg bliver dig nok lidt svar skyldig, men jeg kunne godt forestille mig, at hvis det er rigtigt det du siger, at der er vilkårlighed i det, at så synes jeg man har et problem. Det må naturligvis ikke komme an på om den enkelte leder er mavesur den dag. Jeg vil da gerne være med til at se på hvordan det skal foregå, som jeg har sagt før, der skal være en god og en fair proces. Det er i hvert fald sådan i land, at der er ingen som giver skriftlige advarsler uden HR er involveret i det.

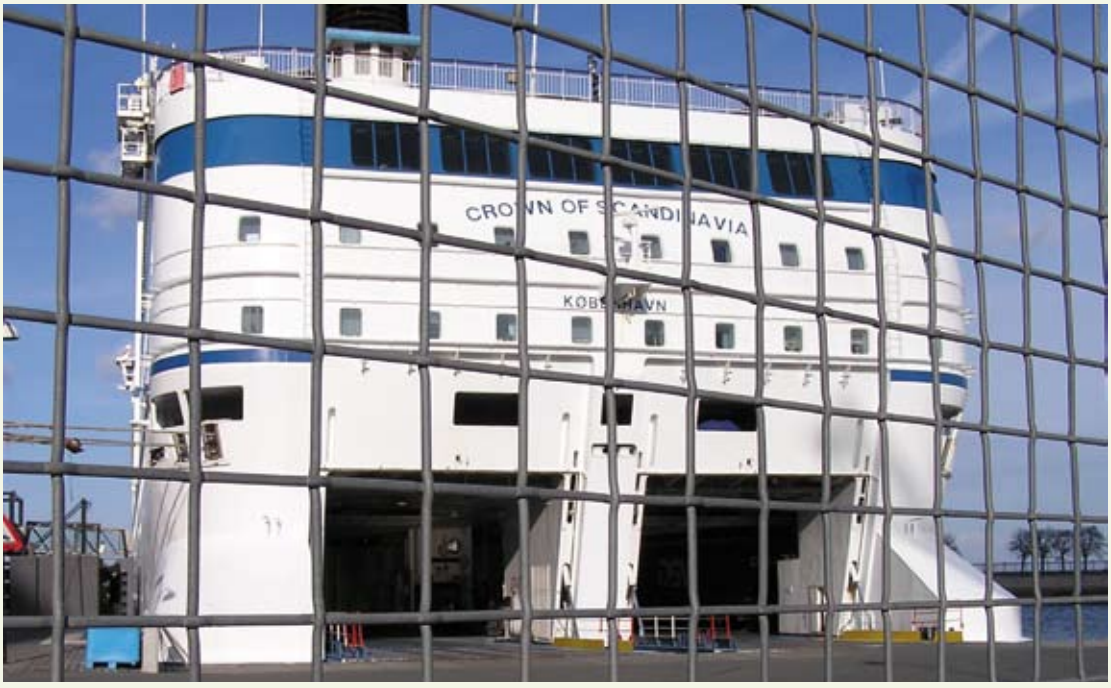
Man skal jo ikke give skriftlige advarsler for banaliteter, der skal være et dokumenteret forløb hvor man har snakket, og problemerne skal løses inden de bliver for store. Før advarslerne overhovedet bliver tænkt på, så skal man have snakket om det to eller tre gange, dokumenteret. Så er det sådan at der er meget få tilfælde hvor man uden en forudgående proces kan tillade sig at fyre folk. Eller overhovedet give dem en skriftlig advarsel. Det skal være alvorlige forhold. Men hvis du siger at her er et eller andet vi skal kigge på, som jeg ikke har været opmærksom på, så gør vi det. Og det kan godt være det skal centraliseres, men så skal vi også vænne vores ledere til, at her er noget som de også kan bruge HR-funktionen til, at her kan de få sparring og hjælp, og at de ikke behøver at klare det hele selv. Heldigvis har vi fået nogle flere mennesker som kan tage fat i sådan noget og rådgive, for der har ikke tidligere været folk/ressourcer nok i HR til at vi kunne yde den optimale hjælp hele vejen rundt.

Dokninger, kan I nu sige at det sker ikke mere at nogen bliver fyret på grund af dokninger, der vil f.eks. blive tilbudt uddannelse på de og de vilkår.

Jamen, det synes jeg jo netop vi skal sætte os sammen og finde ud af. Nu har vi i hvert fald gjort det. Vi forsøgte at gøre det for to år siden da PEARL dokkede, men der skete det uheldige at det skib man havde bestilt hvor man skulle holde uddannelse på, det lige pludselig skulle ud og sejle. Det var smadder uheldigt. Nu har vi så gjort det i forbindelse med CROWN, og hvis det går godt, så er det helt klart noget vi skal kigge på om det skal gøres fast.

Er folk på arbejde eller er det nul-dage?

Der er lavet en kombination af at de er faktisk på arbejde, men de giver selv 4 timer, og så får de en hel fridag som er aftalt med foreningen. Og hvis det går godt, så er det en prøveballon, og så skal vi have aftalt de nærmere vilkår hvis det skal indarbejdes som en fast ting, og det vil jeg personligt gerne. Det er for mig et godt udtryk for de værdier jeg snakker om. Når vi siger: jamen vi er et rederi, vi har nogle skibe, de skal dokke, det er ikke rederiets problem, det er medarbejdernes problem. Der tænker jeg anderledes: vi er et rederi, det er en afgørende kondition at man har nogle skibe der skal dokke engang imellem, og det må man indkalkulere med sin fulde omkostning. Det er to forskellige måder at tænke på – to forskellige værdisæt.



Sygdom og maskinopsigelser efter en fjorten dages tid, hvis folk ikke lige kunne sige nøjagtigt hvornår de var raskmeldte igen.

Det har vi ikke taget op endnu, men det synes jeg da er noget vi skal have set på, og jeg tror faktisk, for nu at blive i din terminologi, at praksis er lige så forskellig som der er antal skibe, og vi skal selvfølgelig have en fælles holdning til hvad vi rent faktisk gør. Du kan jo sætte det på den liste over ting vi skal have kigget på.

Rejseomkostninger. Forskelsbehandlinger mellem "officerer" og "menige". Når det gælder "menige", at rederiet er uinteresseret i hvor folk bor. Efter 3 måneder betales der på en delvis-basis efter interne regler, men rederiet har altid nægtet at gøre det til et overenskomstspørgsmål. Vi ved godt der er mange penge på spil, men i vore dage virker det urimeligt at der forskelsbehandles. Der er bestemte områder hvor vi inden for søfart, er frygtelig bagud til sammenligning med det øvrige samfund, når det gælder elementær forskelsbehandling mellem folk, som selvfølgelig virker oprørende på unge mennesker.

Når jeg hører den historie, så er det jo dybest set aftalestof.

Jomen DFDS har jo altid nægtet at snakke aftaler om rejseomkostninger med os. Vi har prøvet så langt tilbage jeg kan huske.

Ja, jeg bliver dig nok svar skyldig på det her område, jeg kan ikke lige gennemskue hvad grunden er til denne holdning, hvorfor vi ikke skulle aftale reglerne. Til gengæld vil jeg godt kommentere lidt på, at vi som rederi har denne skelnen mellem "officerer" og "menige". Der er nogle skibe som bløder mere og mere op for det, hvor vi eksempelvis

indfører fællesmesse. Når det gælder rejseregler, så har vi rent faktisk et cirkulære som gælder alle, og som nøjagtigt definerer hvordan rejser refunderes eller ikke. Og selvfølgelig skal reglerne være ens, og hvis ikke de administreres ens, så skal vi have kigget på det. Og hvis der er en fællestransport, så skal man selvfølgelig tage den. Uanset om man er officer eller menig, så skal man rejse billigst muligt. Vi har et kæmpe rejsebudget i dette rederi – det er egentlig ikke penge vi får noget særligt for og det må være i alles interesse at vi minimerer udgifterne på dette område.

Men man kan måske netop mene at den slags spørgsmål ikke skal være aftalestof fra overenskomst til overenskomst, på samme måde som lønninger. At der må være nogle fællesvilkår som er ens uanset ingen, få eller mange striber, - fordi unge mennesker i dag ikke kan forstå vores fortidsopfattelser af, at er man officer så har man helt andre vilkår, tykke tæpper på dørken og kan rejse som man vil på rederiets regning, medens de let kan forstå der er forskel på lønnen.

Jeg mener klart du har en pointe fordi det også er en del af det at drive moderne ledelse, det er at nedbryde nogen af hierarkierne, men det er bare, hvis du tager militæret og så til søs, så er det virkelig noget som kræver en kulturændring. Det er jo ikke fordi vi skal have ledelsesretten fjernet. Kaptajnen har stadigvæk det overordnede ansvar for hvad der foregår på skibet osv, det er vi jo enige om, men jeg tror da på, at god ledelse, det også handler om at ændre på den slags distancer, den magtdistance der er mellem os.

Det er også det skandinavisk ledelse har været karakteriseret ved, og meget af det vi arbejdede med da jeg var HR-direktør i Oticon. Så få ledelses-lag som muligt, og mindst mulig distance mellem topchefen og de øvrige. Det var også derfor topchefen i Oticon sad i et åbent kontorlandskab sammen med alle andre, for at signalere, vi er tilgængelige. Det er lidt det samme signal jeg vil sende når jeg f.eks. er i praktik. Men netop fordi det er skibsfart, så er det sværere, men vi skal arbejde med det på tværs af de århundrede år gamle traditioner.

TOBAK OG ALKOHOL - BESÆTNINGENS MULIGHEDER FOR FRIHED I HJEM PÅ ARBEJDSPLADSEN.

Det er ikke noget nemt spørgsmål. I forhold til alkohol mener jeg i og for sig at det er længe siden det blev uddebatteret. Nul alkohol-tolerance, det er kommet for at blive. Ryge-delen og problematikken med det er ens eget hjem, er straks vanskeligere. Her har rederiet truffet nogen beslutninger, og dem bliver der ikke rokket ved. Det er så beklageligt at det ikke er gået lige så hurtigt med at oprette rygeområder som vi havde håbet på, men det har vist sig at være lidt vanskeligere end vi tænkte.

Vi har gjort det at vi har spurgt i skibene til rygeafvænning, og spurgt hvor mange der er interesserede. Og vi kan konstatere at der ikke er ret mange som har meldt tilbage at de var interesserede. Til gengæld har jeg fået en del meldinger tilbage om, at nu gider folk ikke ryge mere fordi det er blevet for bøvlet, så de er holdt op. Det kan man da sige er positivt.

Jeg har et møde med Philipsen og Moos hvor vi bl.a. skal diskutere rygning. Ikke fordi vi skal diskutere beslutningen, men hvad er det så for tiltag vi kan sætte i værk for at lindre, og det er bl.a. at vi vil tilbyde rygestopkurser og andet. Jeg ser ikke at det er meget anderledes end når du arbejder i land, at her har du også rygerum hvor du kan gå hen. Jeg ved godt at det her ikke er vores hjem på samme måde, og det giver en anden problematik.

Omvendt synes jeg også at ophidselsen har lagt sig, og når jeg snakker med kaptajnerne, så forlyder det, at de ikke hører så meget til det mere, det er ved at finde sin gænge og ro. På længere sigt tror jeg vi skal se på hvordan vi kan gøre kabinerne mere lækre helt generelt. Vi har haft nogle spørgsmål om boligen i vores netop gennemførte medarbejder-tilfredsheds-analyse. Vi skal have analyseret svarene og så se hvad vi kan gøre. Og så skal det hele ses i en større sammenhæng.

FLEKSIBEL BEMANDING

Der var et spørgsmål jeg glemte tidligere. Hvordan kan vi mere præcist tilpasse vores bemandingssituation, tilpasse antallet af medarbejdere ombord, med antallet af passagerer. Det skal vi have fundet nogle løsninger på.

Sjovt nok, så undrer vi os over hvorfor I ikke bruger hotelassistentaftalen i højere grad som den fra vores side var tiltænkt ved fødslen i 2002. Mere satser på et stampersonel, og så bruger den anden aftale som den er formuleret til dag-til-dag ansatte, og selvfølgelig også som rekrutteringsgrundlag for stampersonellet.

Jamen, det vil jeg meget gerne. Det er mine ord. Jeg kunne faktisk godt forestille mig, at man kunne udvikle det du kalder stampersonel, at man havde en fast kerne af medarbejdere som man tog sig særlig godt af og som fik nogen særlig gode vilkår. Som altid havde ene kabiner og som overordnet set havde bedre vilkår end afløserne. Det synes jeg ville være en rigtig rigtig god ide. Så kunne man sige at sikkerhedsbemandingen, det er vores minimum, på PEARL f.eks. 97, og så manner vi op ud fra sikkerhedsbemandingen med afløsere.

Men så vidt jeg kan se i overenskomsterne, så siger de nej til faste afløsere og det er en hæmsko. Jeg ville gerne kunne hive en mand ombord fra fredag til søndag og så aftale nogle vilkår for hvordan det skal foregå, og gøre det fast, så kunne vi nemlig også

løse nogle problemer i forhold til spørgsmålet om hjemmet på arbejdspladsen. Jeg tror heller ikke at det dybest set er tilfredsstillende for de ansatte, at de sejler med samme bemanding om der er 200 pax ombord, som når der er 1700 ombord.

Smukke linier i 1951.
”Ficaria” i London.

UDENLANDSKE SØFARENDE I DIS ARBEJDSSKADESAGER

3

Som led i foreningens arbejde med arbejdsskadesager, og tilhørende dagpengeret, for udenlandske søfarende i DIS, har vi i fagblad 5-2007 og 6-2007, skrevet om en række problemer med udgangspunkt i konkrete sager.

Vi har nu modtaget et indlæg fra Søfartsstyrelsen, som beskriver aktuelle tiltag for at forbedre de officielle systemer.

Foreningen hilser initiativerne velkomne. Vi er imidlertid lang fra ved vejs ende. Vi har massive problemer når det gælder sagsbehandlingen i Arbejdsskadestyrelsen og, når det gælder EU-borgere, i kommunerne.

Her bringes Søfartsstyrelsens indlæg, og efterfølgende nogle aktuelle noter og opdateringer.

Søfartsstyrelsen forkorter de udenlandske søfarendes ventetid på dagpenge

- ref. CO-Søfarts artikel i blad nr. 5, oktober 2007.

CO-Søfart beskrev i sit oktobernummer en dagpengesag for en arbejdsskadet filippinsk søfarende. Det fremgik af artiklen, at den filippinske søfarende har ventet lang tid på at få sin sag behandlet og på at få dagpenge fra staten.

Det er heldigvis undtagelsen, at udenlandske søfarende må vente så længe som i den beskrevne sag. Det er dog under alle omstændigheder meget uheldigt, når det sker, og vi har stor forståelse for den økonomiske belastning, ventetiden kan have for den søfarende.

Derfor har Søfartsstyrelsen - bl.a. på baggrund af den pågældende sag – nu forkortet de udenlandske søfarendes ventetid på dagpengeudbetalinger fra styrelsen.

Hvordan har Søfartsstyrelsen forkortet ventetiden?

Søfartsstyrelsen har foretaget 3 konkrete ændringer i sagsbehandlingen for, at der skal gå så kort tid som muligt, fra vi modtager underretning om en dagpengesag til, at den berørte søfarende begynder at modtage dagpenge fra staten.

1)
En udenlandsk søfarende, der bor i udlandet, men som arbejder på et DIS-skib, betaler normalt ikke skat. Når den søfarende bliver sygeafmønstret og går i land, har den pågældende hidtil skullet have et dansk landskattekort for at kunne få udbetalt sygedagpenge. Skattemyndighederne har normalt været nogle uger om at udstede sådanne skattekort.

For at forkorte sagsbehandlingstiden venter vi nu ikke længere på skattekortet, før vi udbetaler dagpengene. I stedet trækker Søfartsstyrelsen 60 % i skat, indtil vil modtager skattekortet. Når vi modtager skattekortet, foretager vi naturligvis en efterregulering.

Efter denne ordning får den søfarende hurtigere et beløb til at dække sine leveomkostninger.

2)
I de sager, hvor rederiet anmelder dagpengesagen sammen med sin anmodning om refusion af dagpenge fra staten, har det hidtil været et krav, at refusionsskemaet også var underskrevet af den søfarende. Det har kunnet forsinke anmeldelsen i de tilfælde, hvor den søfarende var bosat uden fra Danmark (typisk Filippinerne). Vi har nu accepteret, at den søfarendes underskrift kan indhentes af den danske ambassade eller konsulat, hvor den søfarende er bosat.

Det betyder, at rederiet hurtigere kan anmelde dagpengesagen samtidig med, at det anmoder om refusion. Rederiet behøver herefter ikke at bruge tid på at indhente den søfarendes underskrift.

3)
Endelig har Søfartsstyrelsen fået hjemmel til at udbetale et acontobeløb til generalkonsulatet i Manila, som et løbende dispositionsbeløb til brug for konsulatets udbetalinger af sygedagpenge til filippinske søfarende. Det er forventningen, at en afskaffelse af de enkelte bankoverførsler

fra Søfartsstyrelsen til generalkonsulatet, vil kunne afkorte den søfarendes ventetid med mindst 10 dage.

Rederiernes forpligtelser

Som det fremgår, er dagpengesager lidt komplicerede, og flere parter og myndigheder er involveret. Det er afgørende for, hvornår en sag kan påbegyndes, at rederiet oplyser Søfartsstyrelsen om, at der i det hele taget er en dagpengesag – dvs. en sag, hvor rederiet hidtil har betalt dagpenge til en søfarende, og hvor forpligtelsen nu overgår til staten. Det følger af sygedagpengebekendtgørelsen for søfarende. Hvis vi ikke modtager en sådan anmeldelse, ved vi ikke, at der er en søfarende, der er berettiget til dagpenge fra staten og kan ikke hjælpe pågældende.

Vi har nu på Søfartsstyrelsens hjemmeside tydeliggjort rederiernes forpligtelse til at anmelde dagpengesager hurtigst muligt. Vi håber, at vi på den måde i fremtiden kan undgå tilfælde, hvor rederiet glemmer at oplyse os om, at der er en dagpengesag, og hvor den søfarende derfor ikke får de penge, som den pågældende er berettiget til.

Det er Søfartsstyrelsens mål, at overdragelsen af sagen fra rederiet til Søfartsstyrelsen skal være så smidig som muligt, og at den periode, der går mellem den sidste udbetaling fra rederiet og til den 1. udbetaling fra staten, bliver så kort som muligt.

Det er også vores mål, at den ændrede sagsbehandling samlet set skal betyde, at udenlandske søfarende fremover venter væsentlig kortere tid på dagpengeudbetalinger fra Danmark.

Søfartsstyrelsen

FRA STATUS FOR FORENINGENS ARBEJDE

HJÆLPEBROCHURE

Ultimo januar 2008, har foreningen trykt en hjælpebrochure på 4 sider, med henblik på at guide de udenlandske søfarende som skal være i kontakt med danske myndigheder.

Første udgave er en ”version Filippinerne”, som vil blive efterfulgt af en indisk version og en polsk version. Særlig for polakker gælder specielle EU-regler og sygedagpengesager administreres kommunalt.

Pjecen har været gennem en korrekturfase hos forskellige involverede siden december, men er CO-Søfarts ansvar.

Pjecen sendes til alle som er blevet sygeafmønstret med baggrund i en arbejdsulykke - (foreløbig kun filippinere), samtidig med en fuldmagtserklæring.

ARBEJDSSKADESTYRELSEN

Vi har stillet styrelsen en række spørgsmål skriftligt, og har haft nogen vanskeligheder med at få svar.

24/9	Spørgsmål
12/11	Flere spørgsmål
6/12	Rykker
25/1	Rykker

Efter første rykker fik vi en telefonisk op-

IF YOU

* HAVE BEEN SUBJECT TO AN INDUSTRIAL INJURY AND IS
* UNFIT TO WORK

* ARE **NOT** A DANISH CITIZEN

* HAVE BEEN EMPLOYED ON A DANISH SHIP FLYING THE DANISH FLAG (DIS).

THEN YOU HAVE RIGHTS ACCORDING TO DANISH LAW

WE HOPE THIS LEAFLET WILL BE HELPFUL TO YOU

Published by:
Danish Union for Seafarers
CO-Sea

Version Philippines 01
January 2008

All the maritime Danish unions are affiliated to the

ITF

ringning fra styrelsen, som herefter anså ”sagen” for at være ude af verdenen.

Først pr. 5/2 har vi fået et skriftligt svar på 2 konkrete spørgsmål fra vores brev d. 24/9.

Svarskrivelsen er højst besynderligt adresseret til ”KOPI TIL FULDMAGTSHAVER TIL ORIENTERING”, og der refereres ikke til vores breve af 24/9 eller 12/11. Hvilket igen demonstrerer styrelsens håbløse anvendelse af automatik i brevskriveriet.

Vedrørende spørgsmål om skrivelser til udlændinge på dansk, skriver styrelsen at problemet forhåbentligt nu skulle være løst. Vi vil følge automatik-historien nøje, også fordi styrelsen angiveligt for flere år siden lovede problemet ville blive løst.

Det andet spørgsmål drejede sig om hvornår lovgivningens frister regnes fra. Det er en speget affære, og vi mener faktisk der er tale om en omgåelse af loven, eller en direkte ulovlig praksis.

Loven har regler om at arbejdsulykker skal være anmeldt senest 1 uge efter ulykken, og herefter forskellige regler om hvornår skadelidte skal høre fra styrelsen. Der er bl.a. en 3-måneders regel og en 1-års regel. Disse regler blev der reklameret rigtig meget for i forbindelse med seneste store revision af arbejdsskadeloven i 2003.

Imidlertid bliver langt de fleste arbejdsskader anmeldt til det pågældende forsikringsselskab, som herefter ”forbehandler” dem i en ubestemt periode. Når det gælder udlændinge kan vi konstatere at denne periode *kan* vare et halvt års tid. Når sagen herefter overføres fra ulykkesforsikringsforbundet til styrelsen, vil den først blive registreret som oprettet på dette tidspunkt, og lovens frister regnes herfra!!!

Arbejdsskadestyrelsen henholder sig i øvrigt i svarskrivelsen til, at selve lovteksten om fristregler, baserer sig på en skrivelse SM F-3-01 (Sociale Meddelelser), hvorfor reglerne ”kun” er ”ordensforskrifter”, også efter lovrevisionen i 2003. I vores ”frie” fortolkning betyder det, at lovreglerne om frister slet ikke har nogen egentlig betydning. Den tænker vi - videre - på!

INDIEN

Der vil, om vi vil eller ej, blive ansat en del indere fremover i danske DIS.

Vi har konsekvensmæssigt planlagt et besøg i Bombay primo marts, for at holde møder med de to indiske fagforeninger og Torms repræsentant i Bombay.

PRESSEMEDDELELSE fra
Dansk Sø- Restaurations Forening

Rødovre den 10. februar 2008

Torsdag den 14. Februar 2008 afholder Dansk Sø-Restaurations Forening (DSRF) bestyrelsesmøde, hvor formand A.O. Philipsen vil indstille til bestyrelsen, at DSRF udtræder af DIS-Kontaktudvalget.

“Samarbejde fordrer gensidig tillid og respekt. Når A. P. Møller, som p.t. er repræsenteret i DIS - Kontaktudvalget som formand for udvalget, vælger at afskedige alle vores officerer, er det efter vores mening et groft brud på den aftale der ligger til grund for udvalgets virke. Foreningen har tidligere kunnet forsvare DIS som nødvendig for at bibeholde danske arbejdspladser på danskflagede skibe, men denne begrundelse er nu blevet trukket væk under os.

Når det samfundsøkonomiske grundlag for at blive i DIS nu bliver ændret, må vi naturligvis fokusere på vore medlemmers interesser.

Såfremt bestyrelsen giver os mandat til at udtræde af Kontaktudvalget, er det min umiddelbare holdning, at fagbevægelsen ikke længere kan støtte DIS - hverken nationalt eller internationalt, hvilket må meddeles de internationale organisationer.

Henrik Sloth udtaler, at vores medlemmer bl.a. kan finde arbejde i Svitzer - hvor man ikke beskæftiger hovmestre/kokke - eller som slagtere og kokke i Dansk Supermarked.
Denne udtalelse tyder ikke på stor indsigt i, hvad de ansatte laver ombord på rederiets skibe.

Men vi har da noteret os, at vores medlemmer ombord på tankskibene, end ikke bliver opsagt af økonomiske årsager”.

A.O. Philipsen

Foreningen har adgang til statistisk materiale om de Mærsk-ansatte, som forventes varslet opsagt.

	Antal	Gennemsnits-alder	Gennemsnits-anciennitet hos Mærsk
Hovmestre	119	50	18
Stewardesser	5	59	25
Skibsmekanikere	7	51	16
Faglærte skibsass.	13	48	17
Ufaglærte skibsass.	62	57	28
	TOTAL	TOTAL	TOTAL
	206	52	21

Note til statistikken:

De fleste ufaglærte skibsassistenter er på overenskomst med Sømændenes Forbund.

Pressemeddelelse fra folketingsmedlem Niels Sindal (S) 10. februar 2008.

Mærsk minus 200.

Af Niels Sindal MF (S)

Det var med nogen undren, Det Blå Danmark, tirsdag den 5. feb. vågnede op til en prokuratorbeslutning i klasse et. Rederiet, der er kendt for korpsånd og tro medarbejdere på alle positioner, lukkede ånden ud af flasken og annoncerede en fyringsrunde af hovmestre og menige søfolk. Lad det stå klart: Jeg er skuffet, forundret og fly forbandet gal.

I en tid, hvor vi bruger mange penge på at rekruttere folk til handelsflåden! Hvor vi søger at sikre søfolk hyremuligheder! Hvor man taler om personalegoder m.m.!

Ja i en sådan tid går Mærsk mod strømmen. Det er tydeligt, at man har været rundt hjørnerne for at finde krummer til en besparingsrunde. Det er ligeså tydeligt, at den ny direktion og bestyrelsen tænker anderledes end forgængerne. Men, har man ikke lukket ”the company spirit” ud af flasken? Hvad bliver det næste? Hvis man skal til at søge sin egen stilling rundt på kontorerne, er der måske god grund til at se sig om! Hvor mange udenlandske officerer vil sive ind under ”Blue Star”?

Det politiske miljø har gennem årene leveret ”varen”: DIS og tonnageskat. Hvad er takken? Ikke, at man på direktionsgangene skal gå rundt og være evig taknemmelige, men aftalen gik vel ud på, at man herigennem sikrede beskæftigelsen i dansk søfart.
Det er min klare opfattelse, at såvel regering som folketing er bekymrede over denne udvikling.

Personligt er jeg ikke imponeret over personalepolitikken, eller mangel på samme. Det vil ikke forbavse mig, om den storvask man er i gang med i Mærsk, vil få en noget anderledes udgang, end ”konsulentfirmaet” forestiller sig, - for det er vel da ikke bestyrelsens drejebog, der køres efter?

MS-internt

Runde fødselsdage
i perioden
23. februar 2008
til
21. april 2008

Tillykke 50 år

Erik Ivan Larsen –
fylder 50 år den 3. marts 2008
John-Axel Nielsen –
fylder 50 år den 10. marts 2008
Johannes Johannesen –
fylder 50 år den 11. marts 2008
Erik Hald Andersen –
fylder 50 år den 20. marts 2008
Kurt Michael Andersen –
fylder 50 år den 27. marts 2008
Mogens Ejby Larsen –
fylder 50 år den 5. april 2008
Hans Christian Stenderup –
fylder 50 år den 8. april 2008
Peer Reinholdt Iversen –
fylder 50 år den 9. april 2008
Jens Deckers Poulsen –
fylder 50 år den 12. april 2008
Poul Storm Hansen –
fylder 50 år den 14. april 2008
Justino Luis Alves –
fylder 50 år den 14. april 2008
Thor Ørskou –
fylder 50 år den 18. april 2008
Bent Pedersen –
fylder 50 år den 20. april 2008

Tillykke 65 år

Sønke Martin Hansen –
fylder 65 år den 28. februar 2008
Jørn Kjærgård –
fylder 65 år den 1. marts 2008
Ove Demant –
fylder 65 år den 8. marts 2008
Verner Lorenzen –
fylder 65 år den 15. marts 2008
John Marius Jensen –
fylder 65 år den 25. marts 2008
Filip Andre Pedersen –
fylder 65 år den 7. april 2008
Preben Kruhøffer –
fylder 65 år den 11. april 2008

Tillykke 75 år

Günther Ernst Frølich –
fylder 75 år den 5. april 2008
Kaj Jensen –
fylder 75 år den 11. april 2008
Holger Frederiksen –
fylder 75 år den 20. april 2008

Tillykke 80 år

Martin Sivard Therkildsen –
fylder 80 år den 18. april 2008

Jubilæum

Børge Gustav Møller har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 50 år den 18. marts 2008

Fritjof Henrik Hansen har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 60 år den 21. april 2008

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2008

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.643 kr. og derover	Kr. 968,25	Det er dit eget ansvar,
DIS-hyre	11.642 kr. og derunder	Kr. 608,00	at du betaler det rigtige
DAS-hyre	15.100 kr. og derover	Kr. 968,25	kontingent i forhold til
DAS-hyre	15.099 kr. og derunder	Kr. 608,00	hyre eller dagpenge.
Dagpengesats	576 kr. og derover	Kr. 968,25	
Dagpengesats	575 kr. og derunder	Kr. 608,00	Husk derfor altid at give
Lærlinge		Kr. 194,75	afdelingen besked, når
Efterlønsbidrag		Kr. 410,00	din hyre ændres.

Hans C. Rossen
formand
46 15 20 49

Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Formand: Hans C. Rossen, Søhøj 306, 2690 Karlslunde
e-mail: rossen7@msn.com
Næstformand: Helmut F. Sørensen-Salz, Alsgade 10/4/th, 1764 København V.

Det annoncerede møde blev vel afholdt med afsluttende tur i vinter-TIVOLI.

OPRÅB

Til næste møde ville det være rart med flere deltagere, så klubben kan vise sin berettigelse. Mødets indhold vil bestå af: Medlemsoversigt, økonomi, møder og udflugter for året m.v.

Bestyrelsen er nu gået på efterløn, men er stadig aktive og kontingentbetalende; men vi bør have et sejlende medlem i bestyrelsen, - DER ER PLADS TIL DIG.

Har du i øvrigt ideer ang. klubben, så kontakt venligst formanden/næstformanden, eller evt. Susanne på kontoret i Rødovre - kontaktoplysninger foran i bladet.

NÆSTE KLUBMØDE

Mandag d. 3. marts kl. 12 i Nyropsgade 38, København (lokale 4.2).
Klubben vil være vært med et lettere traktement.

LEDIGE MEDLEMMER AF METAL SØFART

Som du nok har bemærket, har du ikke modtaget et nyt dagpengekort for uge 4-7 2008.
Det er fordi Metal ønsker at ledige skal bruge Metals Digitale A kasse, da det sparer en del penge i porto.

Beskæftigelsesministeren har desuden besluttet at man ikke kan markere på dagpengekortene om man vil have et nyt kort, eller om man skal afmeldes grundet hyre.

Derfor:

Hvis du fortsat er ledig, skal du enten selv fremover benytte dig af Metals digitale A kasse, eller anmode afdelingen om at få et nyt dagpengekort.

Hvis du skal afmeldes, skal du selv afmelde dig via jobnet "Min Side" eller kontakte jobcenter eller afdelingen.

Bliver du ikke afmeldt, når du starter i hyre, vil du få klip fordi du ikke registrerer du er ledig på "Min Side" hver 7. dag.

Ove Larsen

Metal Søfart
Region Syddanmark
Klub 5

Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Godt nytår

FISKETUR

Så er vi startet op på et nyt år 2008 og som lovet vil der blevet sat nogle tiltag i gang for det nye år.

Det første der vil ske er, at vi region Sjælland sammen med region Syddanmark vil arrangere en fisketur på Storebælt, lørdag d.19-4-08 kl. 0830 med fiskerkutter AKSEL –EMIL.

Vi sejler ud kl. 0900 og forventer at være inde kl. 1400. Tilmeldingen vil ske efter først til mølle princippet, da der kun er plads til 30 pers. ombord.
Hvis man ikke har et fisketegn bedes dette meddelt ved tilmeldingen til undertegnede.

Sidste frist for tilmelding er d. 1-4-08.
Fiskerkutteren "Aksel-Emil" ligger ved Halskovbroen, v. Caspar Brands Plads i Korsør.

Der vil blive udlovet 1. 2. og 3. præmier for de 3 største fisk.

Regionerne betaler for turen samt fisketegn (selvfølgelig ikke hvis I selv har et)

I SKAL BARE MØDE OP MED JERES GODE HUMØR

På vegne af regionerne:
Syddanmark og Sjælland
Med venlig hilsen
Søren V. Nielsen
Mobil tlf. 28340859
Mail : vincentz@privat.dk

VIGTIGT: Hvis skipperen skønner at vejret ikke tillader sejllads, kan han aflyse turen

Knud C. Larsen
formand
40 42 30 46

Metal Søfart
Region Nordjylland
Klub 1

Vi har planlagt en tur med kutteren ”Anna Bang”. Dagen er lørdag d. 24. maj 2008.

”Anna Bang” er bygget i 30’erne til en lokal fiskeskipper. I dag tilhører hun FSK (Frederikshavn Sportsdykker Klub).

Der er plads til 16 personer. Alle kan gå om læ, så det er først til mølle princippet.

Turen går sandsynligvis, hvis vejret vil, til Herthas Flak, et stenrev i Kattegat, et par timer fra Frederikshavn. I klar vejr er der en fantastisk udsigt derudefra, dels til Grenen ved Skagen og dels til Ålbækbugt.

Klubben har proviant med, vådt som tørt.

Knud C. Larsen

Søren Vincentz Nielsen
formand
58 37 50 96

Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Generalforsamling
Klub 6, Sjælland

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling den 2. april kl. 12.00, i Metals lokaler i Nykøbing Falster.

Dagsorden:

- Formandens beretning
- Kasserers beretning
- Godkendelse af regnskab
- Valg af næstformand
- Valg af kasserer
- Ændret praksis omkring indkaldelse til generalforsamling
- Indkomne forslag
- Evt.

Forslag skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen

Regionen er vært ved et lille traktement kl. 12.00.

På regionens vegne
Formand Søren Vincentz Nielsen
Tlf.: 28340859
Mail: Vincentz@privat.dk

Nytårsaften 2008
Jomtien
Thailand

HUSET
BEER BAR

DSRF-internt

Runde fødselsdage i perioden 23-02-2008 til 21-04-2008

Rosa Lennert – Stengærdet 40, 6705 Esbjerg Ø – fylder **50 år d. 26. februar**

Rita Rasmussen – Nordskovparken 25, 3140 Ålsgårde – fylder **75 år d. 26. februar**

Judith Johansen – Peter Ipsensvej 49, 3700 Rønne – fylder **85 år d. 27. februar**

Annette Ditlevsen

Gl. Vestergade 5, 4990 Sakskøbing – fylder **60 år d. 2. marts**

Cindy Pedersen – Knudensvej 66, 9900 Frederikshavn – fylder **50 år d. 10. marts**

Ib Juul Christoffersen – Højstrupvej 9, 4200 Slagelse – fylder **50 år d. 10. marts**

Jens Kruse Jensen – Hedelyngen 19, 4573 Højby – fylder **50 år d. 17. marts**

Anny Marie Petersen – Stærevej 17, 4040 Jyllinge – fylder **75 år d. 26. marts**

Ingrid Arløe Jensen – Laksegade 24 lejl. 8, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 28. marts**

Henrik Hansen – Ørnevej 1 B st.tv., 4700 Næstved – fylder **50 år d. 6. april**

Svend Sand Mortensen – Ørhagevej 163, Klitmøller, 7700 Thisted – fylder **60 år d. 8. april**

Inger Kofoed – Aasbakken 9, 3770 Allinge – **fylder 60 år d. 19. april**

Vi mindes

Esther Sørensen, f. 3/8 1918, er afgået ved døden d. 2/11 2007

THANK YOU!

Mange tak for den flotte gave jeg har modtaget til min 70 års fødselsdag. Dejligt at I stadig husker mærkedage hos medlemmerne. Hilsen og ønsket om en god jul til alle på kontoret og til medlemmerne kloden over.

Hans Espersen

Tusind tak for det flotte ur, jeg fik til mit 25 års jubilæum d. 1/1 2008

Med venlig hilsen
Ib Myrup Gundersen

Hej alle
Mange tak for lysestagerne, som jeg fik til min fødselsdag.

mvh
Nancy Nielsen

Tak for fødselsdagsgaven, et fint stykke ”danish design”.

Med venlig hilsen
Gunnar O. Albers

Tusind tak for opmærksomhed på min fødselsdag.

Karl G. Nielsen

Hjertelig tak for de 2 smukke lysestager jeg modtog på min fødselsdag.

Med venlig hilsen
Jens Barmsen Mortensen

Jubilæer i perioden 23-02-2008 til 21-04-2008

Kurt Granhøj Jørgensen har den 1/3 2008 været medlem af foreningen i 25 år.

Christian Matinus Moslund har den 1/3 2008 været medlem af foreningen i 25 år.

Leif Erik Jensen har den 1/4 2008 været medlem af foreningen i 25 år.

Lars-Peter Exsteen har den 10/4 2008 været medlem af foreningen I 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

management and technology
Maskinmestrenes Forening

Fyrede danske søfarende skal sikres ny beskæftigelse
07-02-2008 16:01

Med beslutningen i A.P. Møller-Mærsk om opsigelsen af 200 danske hovmestre og menige søfarende er der igen grundlag for at diskutere fremtiden for DIS (Dansk Internationale Skibsregister), mener Maskinmestrenes Forening.
- De opsagte søfarende under DIS skal uden økonomiske tab sikres ny beskæftigelse og relevante efter- og videreuddannelsestilbud, siger Per Jørgensen, formand for Maskinmestrenes Forening.

Han ønsker de planlagte opsigelser behandlet i DIS' kontaktudvalg så hurtigt som muligt.

Per Jørgensen påpeger, at afskedigelserne også vil være en forringelse af de søfarendes velfærd og personalegoder. Han er bekymret for, at A.P. Møller-Mærsk fremover vil få sværere ved at fastholde danske søfolk samt rekruttere nye medarbejdere i en tid, da konkurrencen blandt rederierne om arbejdskraften er hård.

Maskinmestrens formand understreger, at det er nødvendigt at sikre udviklingen i beskæftigelsen af danske søfarende, hvis Danmarks position som en førende søfartsnation skal styrkes og udvikles.

Maskinmestrenes Forening har sammen med de søfarendes øvrige organisationer indgået den såkaldte DIS Hovedaftale. En del af aftalen er et samarbejdsudvalg mellem rederierne og de søfarende, kontaktudvalget. DIS Hovedaftalen forpligter bl.a. parterne til at arbejde sammen om DIS og sikre vækst og udvikling af dansk skibsfart og ansættelse af danske søfarende.

Bekymret over udviklingen i A.P. Møller - Mærsk A/S

06-02-2008

A.P. Møller – Mærsk A/S meddelte i går, at man vil fyre 200 danske hovmestre og menige søfolk (skibsassistenter) tilknyttet rederiets containerskibe og tankskibe under dansk flag og skifte dem ud med billigere udenlandske søfolk. Rederiet oplyser at man derved vil spare et tocifret millionbeløb som et bidrag til den nye ledelses forsøg på at bringe forretningen på ret køl.

Søfartens Ledere ser med bekymring på det negative signal markedets største arbejdsgiver sender i en tid hvor dansk skibsfart ønsker at markedsføre det blå Danmark som et attraktivt karrierevalg for unge danskere. ”Selvom vi kan konstatere, at A.P. Møller – Mærsk gør meget ud af at forsikre, at denne massefyringsrunde ikke vil berøre rederiets danske skibsofficerer og den fremtidige rekruttering af danske officerskadetter, efterlader man stadig det indtryk at danske søfolk skal spares væk på grund af langt dyrere fejlslagne dispositioner på direktionsgangen” siger Peer Bøje Brandenborg, formand for Søfartens Ledere, med henvisning til købet af P&O Nedlloyd og de nuværende ledelsesmæssige problemer i containerforretningen.

I en tid hvor manglen på danske skibsofficerer er stor som aldrig før, har også A.P. Møller – Mærsk svært ved at rekruttere og fastholde officerer i konkurrencen med andre danske og udenlandske rederier. Derfor kan fyringen af danske hovmestre og menige vise sig at blive dyrere end den planlagte besparelse. ”Vore medlemmer går efter de bedste arbejdspladser. Danske hovmestre og skibsassistenter betyder både god dansk mad og en effektiv dansk arbejdskultur i skibene. Derfor bør man i rederiets ledelse være klar over, at man her er ude at skære i ”personalegoderne” og dermed i jobtilfredsheden hos alle sine ansatte i skibene, forklarer Peer Bøje Brandenborg, som er ked af at A.P. Møller – Mærsk på denne måde bidrager til at sætte sin position som rollemodel og motor for rekruttering og beskæftigelse af danske søfolk over styr.

I et erhverv hvor mange rederier i mange år har valgt slet ikke at have danske hovmestre, kokke og skibsassistenter, fordi man gennem DIS-loven har adgang til at ansætte udenlandske søfarende på billige lokale overenskomster, rammer det hårdt når den største arbejdsgiver lukker helt ned for beskæftigelse at disse uddannelser. ”Vi må erkende at det blå Danmark i dag har en masse dygtige medarbejdere og aktører, som i sin tid er taget til søs som menige og siden arbejdet og videreuddannet sig til de ledende stillinger i skibene og landorganisationerne.” udtaler Peer Bøje Brandenborg og foreslår, at hele erhvervet har fokus på at finde ny beskæftigelse eller uddannelse til de 200 personer som nu siges op. Der må være andre rederier som har set værdien af danske hovmestre, færgerne begynder at mangle erfarne skibsassistenter og det ville være oplagt at tilbyde støtte til videreuddannelse af skibsassistenter til maskinister, sætteskippere og sidenhen maskinmestre eller skibsfører, som er en stor mangelvare i det blå Danmark.

A-kasse orientering

v/Ove Larsen

Beskæftigelsesministeren har i al sin visdom besluttet at når man er ledig, skal man jævnligt bekræfte man er ledig på nettet. Det er derfor en god ide at være godt bekendt med computersystemer og især med jobnet.

Alle ledige skal logge sig ind på jobnet "Min side" mindst hver 7. dag, regnet fra tilmeldingsdatoen, så længe man er ledig, for at bekræfte man er ledig.

Alle der tilmelder sig som ledig på jobnet eller ved personlig henvendelse på jobcenter fra og med 14/1 2008 modtager et brugernavn og password der skal bruges fremover.
Samtidig får den nytilmeldte et foreløbigt CV, som skal gøres færdig og godkendes af a-kssen inden 1 måned fra tilmeldingsdatoen.

Har man tilmeldt sig før d. 14/1 2008 vil man først være omfattet af reglen, når brugernavn og password modtages fra AMS samt orientering om hvorledes man skal forholde sig fremover.

Ledige der er i aktivering skal også bekræfte man er ledig mindst hver 7. dag.

Al denne bekræftelse betyder, at er man ledig eller i aktivering, skal man give jobcenteret besked når man holder ferie eller bliver syg, da man ellers nemt risikerer at blive afmeldt når man ikke bekræfter sin ledighed hver 7. dag.

Glemmer man at bekræfte sin ledighed får man en påmindelse hvori der er en frist, overholdes denne frist ikke, bliver man afmeldt. Bekræfter man inden fristen, får man et klip. Ligeledes 2. gang, men 3 klip inden for 12 måneder så bliver man afmeldt uden varsel og kan ikke få ydelser før man tilmelder sig igen med alt det dette medfører, CV o.s.v.

Når man så finder arbejde, skal man selv sørge for at blive afmeldt enten via jobnet "Min Side", eller ved kontakt til jobcenter. A-kassen kan ikke afmelde via dagpengekort fra 7/1 2008. De ny dagpengekort har heller ikke en rubrik til afmelding.
Det er dog muligt at kontakte a-kassen og anmode om afmelding, hvis man ikke selv kan nå det.

Det gælder altså om at være hurtig på fingrene så man ikke mister dagpenge.

Godt nytår og god fornøjelse

SENIORJOB

Fra 1/1 2008 er der ikke mere noget der hedder forlænget dagpengeret, nu hedder det Seniorjob.
Betingelserne for Seniorjob er:

1)
Man er fyldt 55 år og dagpengeretten slutter.

2)
Man ved fortsat medlemskab af A-kassen og indbetaling af efterlønsbidrag har ret til efterløn som 60 årig.

3)
Man fortsat er tilmeldt jobcenter som ledig og har et gyldigt CV.

4)
Man selv ansøger sin bopælskommune om Seniorjob senest 2 måneder efter at dagpengeretten er sluttet og tidligst 3 måneder før.

Seniorjob er på almindelige løn- og arbejdsvilkår og skal betyde en nettoudvidelse af ansatte i den pågældende kommunale virksomhed.

Hvis kommunen ikke ansætter et medlem, der har overholdt ansøgningsfristerne, skal kommunen udbetale kompensation svarende til medlemmets dagpenge.

Ove Larsen

Arbejdsløshedskassen
STA

Billigere end de kristelige og det faglige hus i Esbjerg!

STA er flyttet til nye lokaler i Aalborg

STAs kontor i Aalborg flytter fra Vesterbro 41 til Kattesundet 15, 9000 Aalborg. Pladsen i det gamle kontor var meget trang, og efter vi har udvidet åbningstiderne, var der behov for et større kontor. Kontoret er centralt placeret på hjørnet af Kattesundet/Korsgade - tæt på Vesterbro, hvor der er bus-stop, og i gå-afstand fra DSB-station Aalborg Vestby (ca. 1 km).

Åbningstiderne er som på de øvrige STA kontorer: Mandag og tirsdag 9.30 - 14.00, torsdag 9.30 - 17.30 og fredag 9.30 - 13.00. Telefonnummeret er fortsat 70 12 37 82, og ved opkald fra mobil 98 16 92 35.

DELEGERETMØDER

Reminder:

Der afholdes delegeretmøder i henhold til arbejdsløshedskassens vedtægter som følger:

25/2-2008	Ålborg
26/2-2008	Århus
27/2-2008	Middelfart
28/2-2008	Valby

Det er en betingelse for deltagelse at medlemmet har anmeldt en sådan senest 10 dage før mødet. Opstilling som delegeret kræver 14 dages varsel.

BRITISK FAGFORENING KRÆVER ØGET INDSATS MOD PIRATERI

Af: Andrew Draper
Oversættelse: OleS

SØFARTEN

Den dramatiske vækst i piratangreb mod skibe og kidnapninger af søfolk, har fået søfartsorganisationer (i alle søfartsnationer) til at kræve internationale foranstaltninger for at forsvare skibsfarten mod disse overgreb.

Den britiske officersorganisation, Nautilus UK, har i en henvendelse til en international reder-organisation og den internationale transportarbejder-føderation ITF, krævet urgent aktion mod "the dangerous and worsening situation for merchant seafarers", i områder som Nigeria og Somalia.

Den assisterende generalsekretær i Nautilus UK, Mark Dickinson, skriver i brevet, at nogen må gå foran i internationalt regi, fordi det efter hans erfaringer fra en britisk komite vedrørende operationer i krigslignende områder, er umuligt at overbevise de britiske skibsredere til at være initiativtagende og føre an i denne vigtige kamp.

Nautilus' kommunikations- og kampagnechef, Andrew Linington, udtalte efter angrebet på produkttankeren "Golden Lucy" i Port Harcourt, at "det var sandskornet som knækkede kamel-ryggen". Ved angrebet på "Golden Lucy", blev en fjernstyret bombe bragt til eksplosition på tankskibet. Port Harcourt er Nigerias vigtigste havn for olieaktiviteter, og efterfølgende angrebet på "Golden Lucy" besluttede to rederier at holde deres skibe væk fra nigerianske havne.

I følge IMB's (the International Maritime Bureau) årlige rapport om pirateri, er det globale antal rapporterede pirat-angreb vokset med 10% i 2007 - med særlig høj vækst ved Somalia og Nigeria.

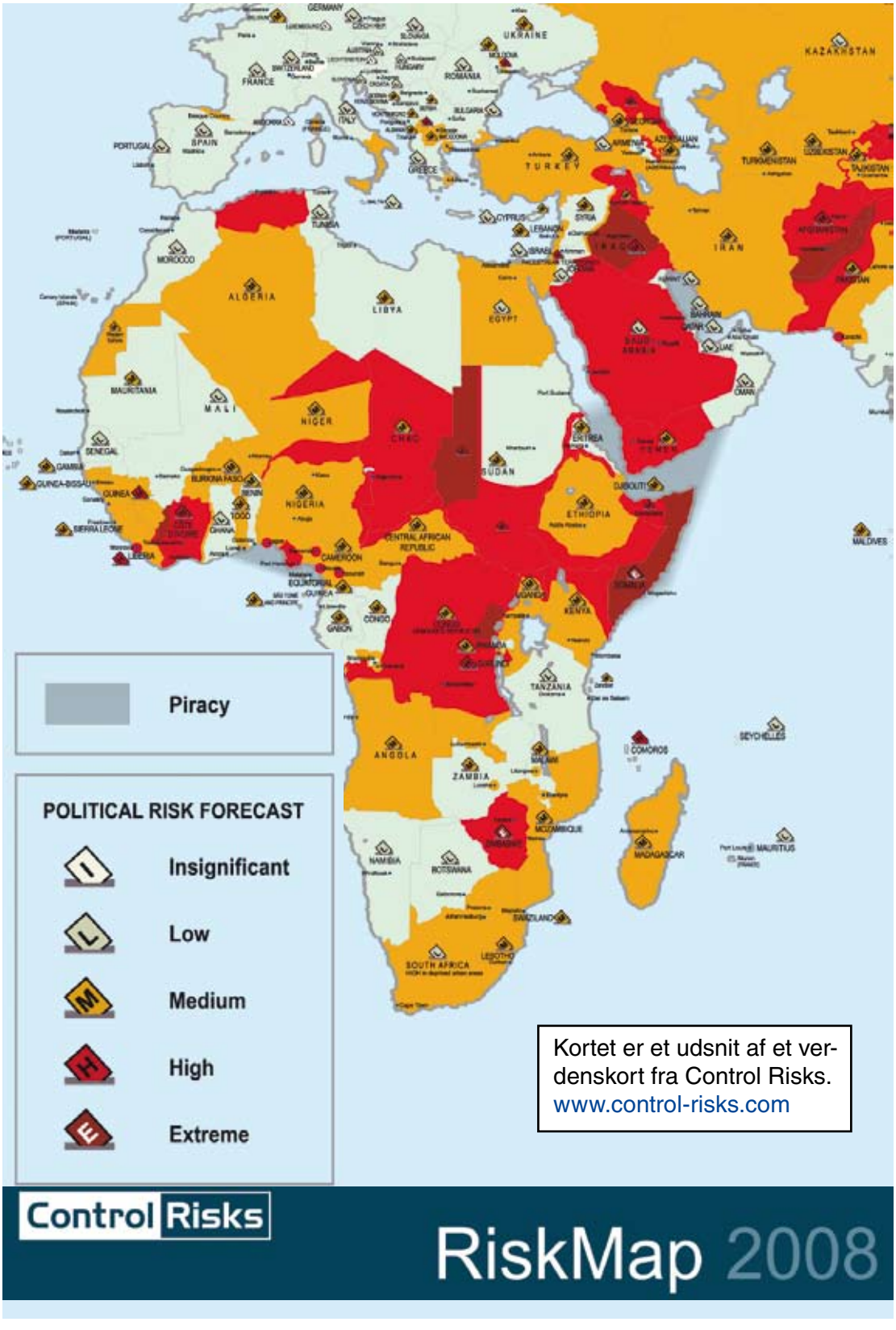
IMB oplyser at der i 2007 blev rapporteret 263 angreb til bureauets "Piracy Reporting Centre" i Kuala Lumpur, til sammenligning med 239 året før. Det er første gang siden 2003 at antallet af pirat-angreb globalt set er steget.

Andrew Linington fra Nautilus UK udtaler, at den miserable rekord som søfarende oplever når det gælder voldelige angreb, er i stærk kontrast til luftfarten, som har oplevet et markant fald i antallet af flykapringer siden 1970'erne, efter sikkerhedsforanstaltninger i lufthavnene er blevet voldsomt skærpede.

"Der er en hel række faktorer - og sikkerhed i lufthavnene har meget at gøre med det" og Linington fortsætter "Jeg tror igen vi kan foretage den sammenligning, at hele opmærksomheden om sikkerhedstilstande og beskyttelse af personalet i luftfarten, står i stærk kontrast til vilkårene for skibsfarten."

Linington angriber skibsrederne for utilstrækkelighed når det gælder effektive forholdsregler. "Vi har implementeret ISPS, men der er bred enighed om at systemet ikke har medført generelle globale forbedringer. Der er en mængde forbedringer i de enkelte havne i visse dele af verden, men der savnes stadig globale internationale standarder for sikkerhed".

For de søfarende betyder ISPS først og fremmest en hel masse ekstra papirar-


Piracy
POLITICAL RISK FORECAST
Insignificant
Low
Medium
High
Extreme
Kortet er et udsnit af et verdenskort fra Control Risks.
www.control-risks.com
Control Risks
RiskMap 2008

bejde, samtidig med at et stigende antal kidnappes og holdes som gidsler for løsesum, eller at de slet og ret udsættes for voldelige overfald. ISPS-koden tvinger ikke rederierne til at installere alarm-systemer eller pejle-systemer som kan følge et bortført skib, udtaler Linington.

En undersøgelse fra 1999 foretaget af "Nippon Foundation of Japan" viser, at kun 10% af pirat-angreb eller kidnapninger af japansk ejede skibe, er blevet rapporteret. "Det virker som om der er en generel konsensus om den antagelse at underrapporteringen er på mindst 50%", siger Linington, som tilføjer, at der er usikkerhed om tallet.

Den normale baggrund for ikke at indrapportere et angreb, inkluderer ønsket om at holde lav profil og forhindre at myndigheder omklamrer og forsinker skibet. Kommercielle hensyn kræver at skibene kommer ud og ind af havnene så hurtigt som muligt, og forsinkelser er uhyre kostbare.

KIDNAPNINGER GENERELT

"Red Centre (UK) Associates", som er en London-baseret sammenslutning af tidligere britiske politi-gidsler og kriseforhandlere, mener problemerne er voksende. Sammenslutningen leverer trænings-programmer som har til formål at bekæmpe kidnapninger og gidselsituationer.

En af sammenslutningens medarbejdere som for tiden arbejder i Iraq, og som af sikkerhedsgrunde kun angiver sit navn som værende "Kenny", udtaler, at langt de fleste kidnapninger ikke rapporteres. Han skønner at der i Irak dagligt kidnappes 30-70 personer hvoraf de fleste er lokale og mange fra middelklassen som har penge.

"Kenny" tilføjer: "Desto mere de kriminelle organisationer kan få realiseret en løsesum i hver enkelt gidseltagning, desto længere vil historien vare. Mange virksomheder og mange lande er villige til at betale en løsesum. Desto flere gange der betales, desto mere permanent bliver fænomenet. Nogle lande er kendte for at betale løsesum, og hvis de kriminelle ved de kan fremtvinge en løsesum, så vil de angribe og kidnappe."

"Control Risks" er en uafhængig organisation som har specialiseret sig i risiko-vurderinger og som har hovedkvarter i London. Liz Freeborn fra Control Risks udtaler at risiko-vurderinger relaterer til hvor du går, og hvor godt forberedt du er, og at der f.eks., selvsagt, skal tages særlige forholdsregler ved passage af Somalias kystlinie.

Control Risks understreger betydningen af forberedelser. I en rapport som organisationen har udgivet, "The Business Travel Report 2007", afsløres det at 46% af amerikanske forretnings-rejsende ikke har nogen klar sikkerheds-politik for deres rejser (61% i England) og at 23% overhovedet ikke får sikkerheds back-up fra deres virksomhed (56% i England). 38% af de britiske forretnings-rejsende foretager aldrig sikkerheds-research for at tjekke den politiske eller sociale situation i de lande de rejser til på forretnings-basis.

Liz Freeborn udtaler, at det selvfølgelig afhænger af situationen, men det hele kan afhænge af træning og evnen til at forstå hvor højrisikoen befinder sig. Paraderne må ikke slækkes, heller ikke i week-enden.

BILLEDE FRA REUTER
I TRYKTE UDGAVE

Græsk-ejede tankskib "Golden Lucy", 11. januar 2008 efter en eksplosition i Port Harcourt, Nigeria. En oprørsgruppe erklærede de havde brugt en fjernstyret bombe.
FOTO: REUTERS

SØFART OG OLIEINDUSTRI

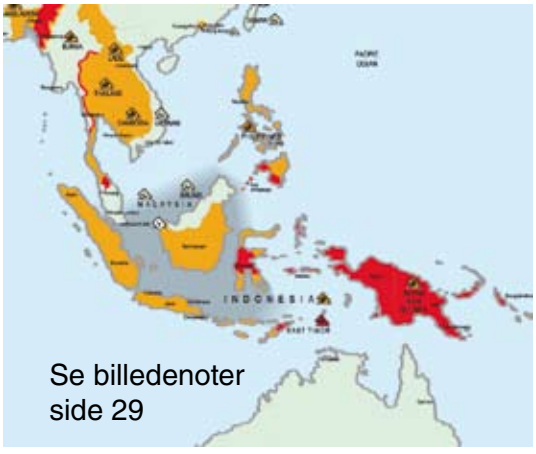
I sin rapport "Risk Map 2008", som forholder sig til forskellige politiske og økonomiske sikkerheds-risici, skriver Control Risks: "Succesen i Malacca-strædet demonstrerer hvor afgørende skærpet sikkerhed til søs kan reducere antallet af angreb. Pirateri trives både til søs og på landjorden, hvor der er utilstrækkelige sikkerheds foranstaltninger. I Somalia har overgangsregeringens manglende evne til at levere sikkerhed og beskyttelse bevirket en voldsom forøgelse af angreb til søs. Her er rapporteret indtil 17 angreb i de første perioder af 2007, medens IBM rapporterer om 31 angreb i hele 2007." Det er en voldsom stigning til sammenligning med 10 rapporterede angreb i 2006.

"På andre områder har den stigende investering i olie-aktiviteter i Ghana, Elfenbenskysten og Guniea-bugten, korresponderet med stigninger i olie-tyveri, illegalt fiskeri, dumpning af affald, trafficking af narkotika og mennesker og gidsel-tagninger. De fleste af disse aktiviteter er centreret i olie- og gassektoren i Niger-deltaet. Den maritime sikkerhed, sikkerhed på energi-installationerne og forsynings-kæden bagved, vil fortsat opleve kritiske vilkår i 2008."

Når det gælder Somalia, skrives der bl.a. i rapporten fra Control Risks: "Den Afrikanske Unions fredsbevarende styrker, som er dårligt bevæbnede og underbemandede, vil fortsætte med at kæmpe for at opnå en meningsfuld betydning for sikkerheds-situationen, og udsigterne for bedre materielle og økonomiske vilkår er højst usikre."

I IMB's årlige rapport om 2007, noterer IMB, at den mærkbart forværrede situation direkte kan tilskrives antal rapporterede "hændelser" i Nigeria (42) og Somalia (31).

"Situationen kan forklares med piraternes bedre evne til at angribe længere ude til søs, og også deres stærkere armering og organisation, samt ikke mindst, manglen på legal myndighed i landet", siger IMB-rapporten.



Se billedenoter side 29

Ved Somalia er der oplevet det største antal gidsler, nemlig 154 i 11 kidnapninger af skibe. Den nylige intervention fra det internationale samfund og koalitionsstyrkerne kan vise sig at være den eneste farbare vej til at tøjle piraternes angrebs-entusiasme, hvor de indtil nu har vist total mangel på respekt for "lov og orden", skriver IBM.

Der har samtidig været en stadig tilbagegang i angrebs-rapporteringer i det Sydøstlige Asien.

Karakteren af nutidens angreb på skibe viser, at piraterne/røverne er bedre bevæbnede og ikke tøver med at øve vold mod eller krænke besætningsmedlemmerne. Der forefindes en stigende brug af våben, knive og raketdrevne granater. Piraterne antages at bruge moder-skibe til at søsætte mindre både til angreb længere til søs.

Det totale antal besætningsmedlemmer som der er øvet vold mod og som er krænkede var i 2007 på 64, til sammenligning med 17 i 2006.

IMB udtaler at det stigende antal "hændelser" modsvarer visse landes utilstrækkelige evne til at imødegå problemerne.

"IMB er sikre på, at medmindre et vedvarende verdensomspændende pres på institutioner og regeringer fastholdes, vil der ikke være udsigt til at denne kriminalitet får den opmærksomhed og prioritering som den behøver".

Et redaktionelt appendix til Andrew Draper's artikel

Vi er alle os selv nærmest. Først mig, så min familie, mine venner, naboer, og videre derud af. Først når der er danske ofre i en katastrofesituation langt fra Danmark, skruer medierne de store overskrifter på. Og verdenshistorien som vi lærte den i skolen, blev altid set fra Københavns Rådhusplads.

"Danica White" gidseltagningen, fik hele Danmark til at interesse sig for en af søfartens moderne svøber med middelalderlig romantik i baggagen. Vi fik fokuseret i erhvervet, og vi fik bragt Danmark på linie med andre lande som prøver at bekæmpe det forbavsende fænomen.

Sådan kan det nok ikke være meget anderledes. Bare vi så ville undlade at bilde os selv ind vi er verdens frelse.

Når man læser Andrew's artikel med sine engelske rødder, er der nok flere ting at bide mærke i. F.eks. "Kennys" udsagn med hans erfaringer fra Iraq. Vi vidste det godt, vi ved det godt, men alligevel kunne Sømændenes Forbund under "Danica White"-historien, ikke for nogen verdens pris undlade at sige: 'Vi er rystende ligeglade, der skal bare betales her og nu, så meget der forlanges' - uanset hvad prisen for dansk søfart og de danske søfarende så end ville blive . Vi kan også mærke os Nautilus'es udsagn om ISPN. Er det mere et bureaukratisk udstyrsstykke, end det er et reelt sikringssystem?

Men først og fremmest må man fundere over hele sikkerhedsfilosofien. I sin kerne er den universel. Vi skal sikre os mod verdens fattigste stakler, mod de mest krigstraumatiserede. Prøv og fintænk lidt på kortet fra "Control Risks". Vi kan sikre os, og det kan vi gøre ved hjælp af penge til udstyr eller mennesker. Det koster og det sænker profitten eller hæver varens pris. Vi kunne også ændre på f.eks. EU's landbrugsprotektioniske politik. Det ville gøre de fattige rigere og os fattigere, men den retfærdighed har vi alle svært ved at finde fra Københavns Rådhusplads. Vi er os selv nærmest, og så længe det er billigere at bygge pigtrådshegn værner vi os bedst muligt, også når vi som bygherrer samler råvarerne op fra de fattiges jord.

Det vi oplever til søs har sin endnu alvorligere pendant på landjorden. Blandt journalister, fotografer, erhvervsfolk, nødhjælpsarbejdere og lignende, i verdens højrisikozoner. Vi er mætte af de "banale" gentagelser og vi hører stort set kun om det, når der er tale om særlig spektakulære historier eller en dansker eller nordmand er involveret.

For tiden er mange gode tiltag og sikringer mod pirateri til søs på vej til at blive vedtaget og implementeret til den globale scene. Det kan vi selvfølgelig kun hilse velkomment. Hvis ikke vi havde arbejdet med "fra neden", så havde kun nøgen forsikrings-kalkulation spillet ind i overvejelserne. Risiko for ladning, skib og muligheden for at rekruttere de søfarende rederierne behøver.

Endelig er det værd at bemærke, at når det gælder Somalia, Iraq og Afghanistan findes der særlige fortællinger om lidenskaber og stormagtsarrogance, medens Vestafrika er den simple fortælling om olie og diamanter kontra fattigdom. Der er mange varianter, men helt nede i roden af fortællingen, findes altid sult, fattigdom og desperation - på den anden side af vores grådighed.
Illustrativt en overskrift i Information 2/2: "De der ønskede højere oliepriser vandt. For dem har Irak-politikken ikke været fejlslagen, men en succesfuld historie." "USA's krig i Irak går ikke ud på at stjæle den irakiske olie - men på at kontrollere den" "Det dokumenterer BBC-journalisten Greg Palast, der har skrevet en tætpakket bog om det globale hykleri, de politiske løgne og magtkampene mellem Pentagon og oliebosserne."

International Federation of Journalists udgiver en årlig rapport om drab på journalister og medie-medarbejdere.

Herfra gengives de samlede tal for antal dræbte mediefolk, region for region, i 2006 og 2007.

2006

Afrika	5	(Somalia 2)
Amerika	37	(Mexico 10)
Asien	34	(Filippinerne 13)
Europa	6	(Rusland 4)
Mellemøsten	73	(Iraq 69)

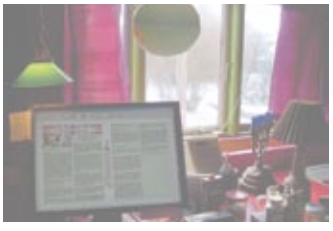
Hertil kommer 22 som er døde ved ulykker.

2007

Afrika	14	(Somalia 8)
Amerika	19	(Mexico 6)
Asien	31	(Pakistan 6)
Europa	3	
Mellemøsten	68	(Iraq 65)

Døde ved ulykker 37

Rapporterne er barsk læsning og kan downloades fra organisationens hjemmeside:
http://www.ifj.org/



FAGLIGE SAGER og noter

Metal Søfart - DFDS

Vi har gennem et stykke tid været bekendt med, at praksis for håndteringen af ”Nordsø-aftalen” ombord på skibene har været meget forskellig. I den forbindelse har vi skrevet til DFDS, og gjort dem opmærksomme på, at vi mener der i flere tilfælde er sket brud på overenskomsten.

På baggrund af denne henvendelse, afholdt vi den 19. december 2007 møde med DFDS. DFDS anerkendte problemet, og skrev efterfølgende rundt til skibene. Allerede i starten af det nye år, kunne vi konstatere, at der ikke var sket nogen ændring, og vi besluttede os derfor til, at afholde et møde ombord på et af skibene, så vi kunne lave et eksempel på hvordan man skulle håndtere bestemmelserne.

Den 16. januar afholdt vi derfor møde med DFDS, kaptajn og maskinbesætning. På mødet blev det helt klart, at man ombord savnede klare udmeldinger fra ledelsen, og det blev aftalt, at DFDS og vi skulle lave en fælles forståelse af aftalen, sådan at den i praksis kunne fungere ombord.

Vi varslede straks overfor DFDS, at vi maksimalt kunne acceptere en ventetid på 14. dage, hvorefter vi, hvis der ikke foreligger en klar aftale, vil fortsætte sagen arbejdsretsligt.

Efter en del forhandlinger fik vi den 5. februar den endelige aftale på plads.

DFDS har forpligtet sig til at meddele samtlige skibe, at der under ingen omstændigheder må skemalægges arbejde for vore folk på søndag/helligdage. Såfremt der opstår pludselige behov for arbejdskraft i forbindelse med drifts- eller sikkerhedsmæssige opgaver, skal dette naturligvis løses uden at det nødvendigvis udløser overtid.

Såfremt der undtagelsesvist bliver behov for arbejde på søn-/helligdage, vil dette altid medføre overtid.

Der var ønske fra både skibet og vore folk om, at der blev lavet en ordning med skemalagt arbejde på disse dage, mod en yderligere betaling i form af en omregnet overtidspulje til fordeling, men en sådan aftale vil være ulovlig, og kan derfor ikke indgås mellem DFDS og Metal Søfart.

JI

Metal Søfart – Scandlines

Under sidste overenskomstforhandlinger i Bilfærgernes Rederiforening, rejste vi spørgsmålet omkring aflønning for ikke mønstret besætning der deltog i dokophold. Spørgsmålet blev dengang skudt til lokalforhandling i Scandlines, da det dengang hovedsageligt var et Scandlines problem.

Vores tillidsmand rejste herefter spørgsmålet lokalt på en af ruterne, men blev affejet, og samtidigt gjort opmærksom på, at man efter Scandlines opfattelse kunne fjerne mønstringstillægget under dokophold.

Tillidsmanden opfattede det som en klar trussel om ikke at gå videre i den sag, og rettede henvendelse til CO- Søfart.

Der blev på dette, og øvrige uafklarede spørgsmål, begæret mæglingsmøde, som desværre først kunne afvikles 10. januar 2008.

På mødet beklagede Scandlines udmeldingen til tillidsrepræsentanten, og bedyrede, at man naturligvis ikke mente nogen trussel med informationerne omkring Scandlines opfattelse omkring mønstringstillæg under dok.

Vi krævede at man skulle modtage et doktillæg, som svarede til et pro rata mønstringstillæg, idet et dokophold uden mulighed for at komme hjem, efter vores opfattelse svarede til situationen for en mønstret besætning – uanset om man fik kost og logi på et hotel i stedet for ombord.

Scandlines gjorde opmærksom på, at deltagelse i dokophold var helt frivillige, og at man sagtens kunne sige fra, dog således at man da skulle arbejde ombord på et af de andre skibe el. lignende i stedet.

Vedrørende beløbet var man uenig, idet dette reelt ville medføre, at doktillægget ville give mere end det den mønstrede besætning fik.

Efter i fællesskab at have regnet på tallene, måtte vi konkludere at dette var korrekt, og vi opnåede derfor enighed om, at beløbet skulle være kr. 210,00 i doktillæg, således at man næsten blev ligestillede, dog således at doktillæget ved meget lange dokophold ville overstige mønstringstillægget lidt.

De øvrige spørgsmål blev henskudt til lokale forhandlinger, idet vi konstaterede, at Scandlines nu havde fundet forhandlingsviljen og evnen igen.

Det blev samtidig aftalt at genoptage de tidligere halvårlige uformelle møder mellem Scandlines ledelse og Metal Søfart, således at misforståelser kunne afklares inden de eskalerede.

Metal Søfart - Royal Arctic Line A/S

På vegne af Metal Søfart afholdtes der den 23. januar 2008 møde med Danmarks Rederiforening og RAL. I en periode på over to måneder, havde rederiet ikke besvaret vore henvendelser i forbindelse med forhandlingen af en særoverenskomst, og det havde heller ikke været muligt at få kontakt med rederiet gennem rederiforeningen.

Samtidigt havde rederiet indgået en aftale med Sømændenes Forbund hvoraf det fremgik, at en faglært skibsassistent,

der havde taget et antal kurser i fag som man normalt vil finde på skibsmekaniker -uddannelsen, pludselig fik den noget specielle titel af "Skibstekniker". Lønnen svarede i øvrigt til hvad vores skibsmekanikere skulle have.

RAL "aflivede" straks "Skibsteknikeren" og lovede os samtidigt, at man skriftligt ville besvare de spørgsmål der resterede.

JI

Opsigelse i land

Et af medlemmerne ansat i land var blevet lovligt opsagt. Under opsigelsesperioden blev medlemmet pålagt en opgave, som medlemmet ikke tidligere havde varetaget. Hertil kom, at tidshorisonten for at udføre opgaven var umulig. Da medlemmet således ikke kunne udføre opgaven, blev medlemmet, til trods for at ledelsen straks blev orienteret om forhindringerne, bortvist.

Organisationen kører nu retssag mod arbejdsgiveren for at få bortvisningen kendt ugyldig, således at medlemmet kan modtage sin retmæssige løn i hele opsigelsesperioden.

JI

DSRF – Metal Søfart Kompetencefonden

Den af CO - Søfart hadede kompetencefond, som under overenskomstforhandlingerne blev tvunget ned i halsen på os, er nu ved at tage form.

Den 4. januar 2008 afholdt vi møde med rederiforeningen, hvor vi blev enige om udformningen af vedtægterne.

Fondens midler kan ifølge overenskomstaftalen tildeles til:

Selvvalgt uddannelse
- Tilskud til kursusgebyr og kursusmaterialer, transport mm.
- Dækning af løntab op til 85% inkl. offentlig godtgørelse.

Det blev aftalt, at fondens bestyrelse hurtigst muligt konstituerede sig selv, således at man kunne få sat gang i opkrævningen hos rederierne.

JI

Restaurant Guldborg i Århus

Den langsommelige landsag fortsætter! Det begynder efterhånden at blive lidt trivielt, men sagen mod den århusianske Restaurant Guldborg er endnu ikke blevet afsluttet.

Sagen startede for over et år siden og bunder først og fremmest i for kort opsigelsesvarsel fra restaurantens side. Sagen er for os meget klar, men det har hele vejen været svært blot at få modparten i tale. Til sidst gik vi rettens vej, men selv retten blev ignoreret af restaurationen. Derfor endte det med en såkaldt udeblivelsesdom, som gav os medhold.

Herefter har vi så selv skullet inddrive pengene fra ejeren af Guldborg, men dette har selv efter flere rykkere og trusler om konkurs-begæring ikke båret frugt. Derfor har vi nu afsendt en konkursbegæring.

Egentlig utroligt at det skal komme så vidt, når nu retten har talt. Havde restauranten fra starten været lidt imødekommende, kunne vi sikkert have nået frem til et forlig. Så havde medlemmet fået en godtgørelse, vi havde sluppet for en masse unødvendigt

arbejde og de havde sluppet for at blive erklæret konkurs.

CP

Landsag fra Bornholm

Også landsag fra Bornholm fortsætter!

I denne sag som også blev omtalt i sidste fagblad sker der lidt mere end tilfældet er i ovenstående sag. Det drejer sig om en cateringvirksomhed, som i første omgang ”glemte” at betale overtid til medlemmet. Medlemmet fik senere en arbejdsskade og blev efter nogle måneder opsagt.

Efter vores henvendelse indvilligede virksomheden i at udbetale den manglende overtidsbetaling. Herudover har de dog også undladt at betale medlemmet for de 2 første arbejdsdage tilbage i maj 2007. De påstår at han i maj og juni var ansat som sæsonarbejder, og derfor har fået hvad han skulle med juni-lønnen. Problemet (for dem) er bare at ansættelseskontrakten siger at han fra starten har været fastansat til en højere hyre end sæsonmedarbejdere.

Efter beregning af hvad han skulle have haft og hvad han har fået, viser det sig at han mangler cirka 2.500 kr. På trods af det forholdsvis lave beløb, nægter virksomheden dog at udbetale resten. Vi har ligefrem åbnet mulighed for et forlig, men det hjælper heller ikke.

Jeg har nu truet dem med advokat og en eventuel sag, hvilket måske virker drastisk for 2500 kr., men ret skal være ret og for medlemmet er det ikke småpenge.

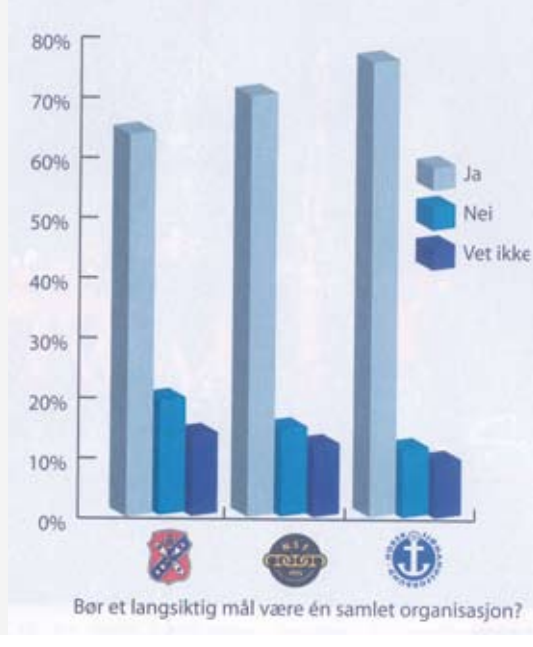
CP

Norske søfartsorganisationer i endnu tættere samarbejde

De tre norske fagforbund inden for søfart, har taget et yderligere skridt mod egentlig fusion. Hvor de allerede længe har haft et tæt administrativt samarbejde og samarbejde om udvalgsposter, har de nu fra starten af 2008 lagt deres fagblade sammen til eet. De tre forbund er: Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøofficersforbund. Det nye fælles blad er døbt ”Maritim Logg”.

Siden efteråret 2007 har de tre forbund gennemført en medlemsundersøgelse om lysten til et endnu tættere samarbejde. Mere end 2.000 medlemmer har svaret på en lang række spørgsmål, og undersøgelsen viser at ca. 3 ud af 4 mener organisationerne på længere sigt bør sammensmeltes helt.

Undersøgelsen har herudover bl.a. omfattet holdningen til fælles fagblad, fælles hjemmeside og fagpolitiske spørgsmål.



Dansk Sø-Restaurations Forenings 100-års jubilæumsbog, kan for medlemmer/efterkommere rekvireres gratis fra foreningens kontor.
36 36 55 85

I STORM OG STILLE

Om livet i kabysserne og fagets organisering
blandt dansk sørestaurations personale gennem 100 år

1907 - 2007

Dansk Sø-Restaurations Forening
Rødovre 2007

DSRF's SOMMERHUS KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkkengrej. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign.
Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

Priser højsæson (incl. el):

31/5-30/8 =	uge 23-35
Erhvervsaktive:	2.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn	1.750 kr./uge
Pensionister:	1.550 kr./uge

Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

Erhvervsaktive:	1.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn	1.350 kr./uge
Pensionister:	1.150 kr./uge

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

Metal Søfart medlemmer kan også søge på ledige uger.

Se:
www.co-sea.dk

Id.nr. 45050

PAKKET MAGASINPOST

POST
PP DANMARK

BILLEDE AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE

Vinterferier:

Susanne Holmblad	07/03 - 19/03 + 25/3
John Ibsen	17/03 - 19/03
Jannik N. Madsen	24/03 - 30/03