

Så sælger vi indkøbsforeningskort, billig benzin og så meget andet i stedet og tror det kan matche. Medlemsfordele! Men var det ikke fremtidens kloge overenskomster det handlede om?

Leder, side 3

Men nok er APMM et stort foretagende, men så stort er det ikke blevet endnu, at det kan indrømme egne dumheder.

Mærsk-snak, side 4

Søfartsstyrelsen og Sømændene har dermed ligestillet den befarne skibsassistent og den faglærte skibsassistent lønmæssigt hvad vi naturligvis takker nej til,.....

Faglige sager, side 7

Vil vi i fremtiden blive ved med at have vores gode job til søs, må vi ændre holdningen til tingene.

Fremtiden, side 14

MAX.
DAGPENGE SATS
2008
703 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

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 33322755

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.965 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



Skoleskibet "Danmark" langs kaj i København før togtstart (8. september).

Forsiden: Mærsk-bunkeren pynter sig med "Danmark".

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 5. oktober 2008

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 5. december 2008
på nettet (www.co-sea.dk) d. 30. november.

Stof til december-nummeret skal være
redaktionen i hænde senest den 14/11-2008,
eller efter aftale.

INDHOLD

Leder	3
Mærsk-snak for galleriet.....	4
Faglige sager og noter.....	7
Fremtiden for den danske sømand.....	14
DFDS-status.....	16
Sommerhus.....	18
MS-internt.....	19
Månedens foto.....	20
DSRF-internt.....	22
Skovtur.....	24
Nordsøen.....	26
Tillidsmandsseminar Svendborg.....	35
De søfarende skal undersøges.....	36
With-fonden og Skagen Skipperskole...	38
www.co-sea.dk + www.tjm.forsikring.dk	39
Ferier, lukkedage og Albert Engström...	40

LEDER

OM LEDERE OG ANDET SMUDS skrevet til medlemmerne!

Fagbladsledere skrives til bestemmere i de andre fagforeninger, til arbejdsgiverne og deres organisationsrepræsentanter. Denne gang vil vi bede jer bladre videre og håber et par medlemmer hænger på.

Fagblade i øvrigt skrives til medlemmerne, velvidende de formentlig læses af de færreste. Til gengæld må de helst ikke genere nogen, hverken de gamle eller de unge, hverken han- eller hunkøn, hverken sorte eller gule, muslimer eller ateister, rygere eller ikke-rygere, for vi har det hele og det er ikke derfor I er medlemmer af en fagforening. Med status for vores kollektive grænse-opfattelse i dag, så er det sørme svært at finde de rigtige farver frem, de fleste har en glød for meget.

Det var indtil videre fra småtingsafdelingen.

Et medlem af Metal Søfart har til dette nummer indsendt et indlæg, hvor han gør sig til fortaler for nytænkning og samarbejde med arbejdsgiverne. Hvad er det nu de vil have så vi kan følge med, og hvad er det vi ikke kan undvære? Hvor kan vi mødes, uden de bare tager røven på os og griner i silkeslipset?

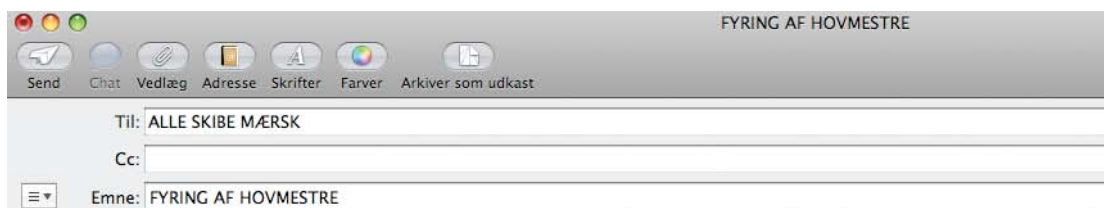
Fagbevægelsen har i næsten 100 år været en nødvendighed for opbygningen af det samfund vi finder så dyrebart. Men der skal ikke mange flere klaps til - socialdemokratiske eller borgerlige - så skrider a-kassesystemet som det netop nu gør i Sverige. Bagefter skrider hele butikken fordi fagforeningerne har lukreret på alliancen med a-kassen, og har levet alt for usundt højt på gamle dages nødvendighed.

Det forekommer at være en uløselig opgave at overbevise en dansker om, at den kristelige a-kasse ikke er en særlig billig a-kasse. Forklaringen er vanskelig, fordi vi er afhængige af opfattelsen omkring den uløselige knude mellem kasse og forening. Kristelig fagforening: discount, Kristelig a-kasse: ikke billig! Begge dele sammen langt billigere end hos det klassiske fagforbund. Det egentlige budskab kan vi ikke "sælge", også fordi vores forenings kontingenter er tilpasset et liv i sus og dus på Strøget. Så sælger vi indkøbsforeningskort, billig benzin og så meget andet i stedet og tror det kan matche. Medlemsfordele! Men var det ikke fremtidens kloge overenskomster det handlede om?

CO-Søfart må nødvendigvis nytænke sin fremtid. Kan det bare fortsætte som nu? Kan vi komme videre i drømmen om søfartens forenings-kartel? Skal vi ind i en større butik? Det er ikke let at se det rette og sjove billede. Det hele er fyldt med kameler (kristne), tankpassere som ikke vil flytte sig, og fagbevægelsens overordnede dogmatik. Vi var revolutionære, vi er konservative status-bevarere, og dermed farlige for os selv og samfundet.

Hvad mener I? Hvis der er nok som vil give deres mening til kende, så udgiver vi et helt nummer med meningene. Hvis der bare er nogle få, så trykker vi dem alligevel.

MÆRSK-SNAK FOR GALLERIET



Klip fra referat fra Mærsk-møde, sendt til alle skibe:

Q: "I taler meget om sundhed - men maden på skibet er jo ikke i orden. Det hjælper ikke ligefrem at I nu har fyret hovmestrene."

A. Henrik Sloth: "Vi vil selvfølgelig sende andre kokke ombord, som kan lave god og sund mad. Inden for det næste års tid vil der komme andre kokke, der leverer samme eller bedre service, som I har været vant til. Vi er i gang med uddannelse af filippinere til at kunne lave ordentlig mad."

Q: "Vil de resterende kokke fortsætte i rederiet?"

A. Henrik Sloth: "Ja, de vil fortsætte. Vi har ingen intentioner om at fyre folk. For få år tilbage var hovmestrene den mest udskældte gruppe ombord, men det er da godt at se, at de søfarende står sammen, når krisen kradser. Årsagen til fratrædelsesordningen var at spare penge, og de blev tilbudt en frivillig, og gylden fratrædelsesordning, som mange af dem valgte at takke ja til. Der er ikke nogen der er blevet fyret."



A. P. Møller Mærsk har afholdt møde med sine ansatte, hvor bl.a. kosten har været oppe og vende. Personalechefen Henrik Sloth kom i den forbindelse med nogle forbløffende udtalelser, som vi ikke kan lade være med at give en kommentar. Normalt vil vi ikke kommentere hvad der bliver sagt på interne møder mellem arbejdsgiver og arbejdstager, men når arbejdsgiveren ligefrem udsender referat til alle med spørgsmål og svar, så kan vi ikke holde os tilbage. Slet ikke med indholdet som ses på foregående side.

Det er ganske forbløffende hvilken hukkommelsestab Henrik Sloth har oplevet siden februar 2008. Der kan ikke være nogen anden forklaring på, hvorfor han lige pludselig ikke kan huske, at han den 5 februar personligt informerede DSRF, Metal Søfart og 3F Sømændene, om at alle deres medlemmer i APMM ville blive fyret. Han har åbenbart også glemt sin egen pressemeddelelse fra den dag, hvor der står:

“For at genoprette lønsomheden fokuserer A.P. Møller - Mærsk på at være konkurrencedygtig og omkostningseffektiv. Denne proces omfatter også vores tekniske organisation, som er ansvarlig for besætningen på de danske skibe, og resultaterne viser, at der er behov for at foretage betydelige ændringer i forhold til driften af skibene og omkostningerne ved at sejle under dansk flag. Dette vil medføre afskedigelser af omkring 200 danske hovmestre og menige på container- og tankskibe under dansk flag. Disse vil blive erstattet med internationale besætninger.”

“Vi beklager at måtte afskedige hovmestre og menige, som har tjent virksomheden godt gennem mange år. Afskedigelserne er et resultat af internationaliseringen af søfarende, som er sket gennem en årrække, og er udtryk for det faktum, at internationale besætninger har bevist deres evner og kunnen og kan tilbyde et alternativ til danske hovmestre og menige. I dag er vi nødt til at ansætte søfarende, der er konkurrencedygtige.”

“Hovedparten af afskedigelserne for menige vil finde sted inden for seks måneder. For hovmestrenes vedkommende vil processen løbe til en gang i 2009. I dette tidsrum vil vi gøre, hvad vi kan for at finde andre muligheder inden for Gruppen for de berørte hovmestre. Der foregår forhandlinger med danske fagforeninger.”

“Ændringerne vil ikke påvirke vores rekruttering af danske kadetter; vi har stadigvæk behov for at ansætte så mange kadetter, vi kan få.”
Kontaktperson: Henrik Sloth, Vice President, A.P. Møller - Mærsk A/S

Den eneste grund til at man endte med aftaler om fratrædelsesordninger var at samme Henrik Sloth, sammen med sin chef, direktøren for TO i rederiet og den nye øverste CEO, fuldstændigt havde misforstået og overset hvilke aftaler og politiske aftaler der var/er i søfartserhvervet. Pressemeddelelsem udløste en lavine af sure miner og reaktioner fra såvel minister som andre skibsredere, som ikke mindst kunne medføre at DIS igen kom på dagsorden som et FoC flag.



Først da, efter 14 dage, kom der gang i forhandlinger om tilbagetrækninger af de varslede afskedigelser (som selv for købmænd = fyringer) og i stedet en aftale om frivillig fratræden.

Det er også interessant at kunne læse at man nu er ved at uddanne de filippinske kokke, så de kan være lige så gode eller endog bedre end de danske hovmestre.

Det er kun ca. 3 måneder siden at A.P. Møller skrev harmdirrende breve/emails til Søfartsstyrelsen, og kaldte det urimeligt, stærkt konkurrence-forvridende og protektionistisk, at Søfartsstyrelsen krævede at disse filippinske kokke skulle have samme uddannelse som danske kokke. Efter A.P. Møller's opfattelse måtte det være rigeligt at de havde 5 måneders skoleophold og et par måneders medsejls.

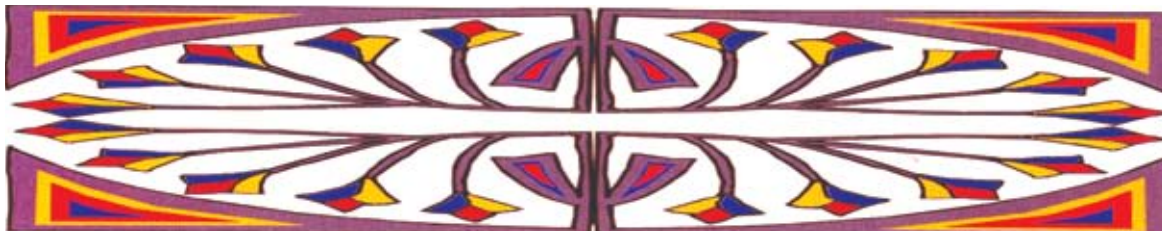
Henrik Sloths udtalelser om at de danske hovmestre, for få år siden var den mest udkældte personalegruppe ombord, viser at han ikke fatter en brik om søfart. Kabyssen har gennem alle tider været den mest udkældte afdeling ombord, for man har altid kunne klage over kosten. Destinationer, vejr og tossede skippere var der ikke noget

at gøre ved, men kabyssen og kosten kunne altid få et spark. Og særlig i Mærsk for få år tilbage, hvor APMM kørte dansk skibsfarts mest nærliggende budget for forplejningen.

Samtidig med at Henrik Sloth udstiller sin manglende hukommelse, så er det bemærkelsesværdigt at ihukomme replikskifte mellem direktør Knud Pontoppidan fra APMM og ITF-repræsentanter i Antwerpen. På spørgsmål om hvorfor de danske søfarende skulle fyres, svares at det burde alle have set komme, da danske søfarende generelt er for dyre.

Det ville klæde rederiet og involverede chefer i A.P. Møller-Mærsk, hvis de i det mindste stod ved hvad de har lavet i 2008. Nemlig ville slippe af med danskerne i kabyssen, og skibsassistenterne på dæk og i maskine, ved en større fyringsrunde. Og efterfølgende da de havde sat dette i gang, opdagede at det havde de ikke tænkt ordentligt igennem, hvorfor de måtte bide i det sure æble og indgå aftale om fratrædelsesordninger.

Men nok er APMM et stort foretagende, men så stort er det ikke blevet endnu, at det kan indrømme egne dumheder.



v/Ole
Strandberg
pr.
5/10-2008

Skoleskibet Danmark DSRF & Metal Søfart

Den 27. august afholdtes endnu et møde med Søfartsstyrelsen/Personalestyrelsen. Resultatet af dette møde er beskrevet i sidste fagblad, men her skal der ske en uddybning og en opdatering.

DSRF har siden accepteret det tilbudte, og der er derfor indgået overenskomst. Forhøjelsen er 3,5 pct., 3,5 pct., og 3 pct på hyre og tillæg, som sammen med forhøjelse af pensionsbidrag og midler til lokal løndannelse, svarer til rammen fra CFU – forliget på 12.80 pct.

Der sker ikke nogen tekstmæssig ændring af overenskomsten.

Vedrørende *Metal Søfart*, ønskede personalestyrelsen, at flytte tillæg for relevant svendebrev på kr. 450 (2007) til lokal løndannelse.

Personalestyrelsen har meddelt, at man garanterer, at pengene vil blive udmøntet lokalt. Hvilket altså har været afgørende for, at Sømændenes Forbund accepterede ændringen. Men hvad betyder det reelt?

FAGLIGE SAGER og noter

I realiteten betyder det, at medlemmerne med svendebrev fremover skal forhandle sig til et kvalifikationstillæg, svarende til 450,- kr., inden de faktisk får det samme som de har nu. Tillægget vil ikke længere blive reguleret ved overenskomstfornyelser, og vil derfor gradvist blive mindre værd.

Man må også reelt frygte, at aftalen om at de reserveres lokalt, med tiden vil forsvinde, da tallet jo ikke længere fremgår direkte af overenskomsten.

Søfartsstyrelsen og Sømændene har dermed ligestillet den befarne skibsassistent og den faglærte skibsassistent lønmæssigt – hvad vi naturligvis takker nej til, samtidig med vi undres over Sømændenes nye samarbejde med rederne – vel at mærke på deres kollegaers bekostning. Man er vel en kammerat!

Herudover ønskede man en ændring i teksten vedrørende vagter i dansk havn. Man ville indføre en "ny" type vagt, som alene skulle fungere som en tilkaldevagt. Prisen for denne type vagter, skulle så være halvdelen af, hvad rederen betalte for den kendte vagtordning.

Problemet er blot, at medlemmerne tidligere er blevet aflønnet til fuld pris for begge typer af vagter – så vi i *Metal Søfart*,

kunne jo kun undres over, at Sømændene underbyder sig selv med 50%.

Da nu Sømændenes Forbund på egen hånd havde smidt kollegaernes penge på bordet, så tog rederne selvfølgelig hele armen – og det uden at Sømændene opdagede det.

Overenskomsten dækker kun togtet. Dette betyder reelt, at såfremt man ønsker at beskæftige medlemmer efter togtet, vil fagforbundene kunne kræve særskilt overenskomst.

Personalestyrelsen tilbød Metal Søfart, at vi kunne få samme tillæg til overenskomsten som Sømændene. Ordningen gik ud på, at togtoverenskomsten skulle dække en fremtidig ansættelse udenfor togtet i dansk havn. Arbejdstiden skulle være 37 timer, og overarbejde skulle godtgøres med et tillæg på 50 %.

Alt i alt ikke en urimelig løsning, MEN man fjernede samtidigt skoleskibstillægget, hvilket i overenskomsten udgør 47 % af hyren.

Denne del af hyren skulle forhandles lokalt mellem reder og medlemmet.



Så ikke alene fik man fraskrevet sig retten til at kræve en overenskomst til sikring af passende hyre, man fik nu lavet en uendelig dårlig rammeaftale. Det er væsentligt at huske på, at der ikke sejles 1:1 på overenskomsten, så medlemmet står derfor arbejdsløs efter togtet, med mindre han tager imod rederens ”gavmilde” tilbud.

Vi sagde naturligvis nej tak, for vi ønsker ikke at spille, hverken vore eller andre forbunds medlemmer, så dårlige kort på hånden.

Såfremt denne form for ansættelse finder sted, vil vi naturligvis stå klar til at kræve en anstændig overenskomst for både nuværende og kommende medlemmer.

DERFOR tilbød vi, at parterne forlængede på samme vilkår som gældende for DSRF. Dvs. uden ændring af tekst, og med den af Personalestyrelsen tilbudte ramme.

Dette afslog Personalestyrelsen, da man ikke ønskede at indgå en bedre overenskomst end den man havde spist Sømændenes Forbund af med.

Overenskomsten afventer nu, at forligsinstitutionen oplyser og belærer Personalestyrelsen lidt om overenskomstindgåelse og forhandling.

JJ

**DSRF
Københavns kommune.**

Foreningen har deltaget i endnu et møde med Københavns kommune vedrørende en gammel arbejdsskadesag.

Medlemmet kom til skade på arbejdet i 2001. Skaden blev ikke anmeldt som arbejdsskade før 2006, og blev ikke anerkendt, da man ikke kunne dokumentere årsagssammenhæng.

I 2006 blev medlemmet, efter at have været sygemeldt siden 2004, opsagt i sin stilling, og overgik herefter til sygedagpenge. I mere end 2 år, efter mere end 18 skiftende sagsbehandlere, efter flere arbejdsprøvninger og adskillige læge-



undersøgelser, har kommunen endnu ikke fundet ud af, hvad man kan tilbyde medlemmet.

Kommunen beklagede naturligvis det lange sagsforløb, og lovede – endnu en gang – at dette ville ende her.

Foreningen og medlemmet gav udtryk for deres utilfredshed, og gjorde opmærksom på, at man om nødvendigt ville tage sagen til de civile domstole, hvis ikke man snart fandt en tilfredsstillende løsning.

Det blev endvidere påpeget overfor kommunen, at man ikke havde indhentet alle relevante informationer i sagen, og der blev derfor givet kommunen en kort frist til at indhente disse, samt få sagen afsluttet.

DSRF – Mærsk

På baggrund af flere fejlagtige meddelelser fra APMM til medlemmer af foreningen, der henvendte sig vedrørende fratrædelsesordningen, blev der afholdt møde mellem parterne.

På mødet anerkendte rederiet, at der var givet ukorrekte informationer, og at man ikke havde levet op til den fulde ordlyd af aftalen. Sidstnævnte drejede sig om, at rederiet ifølge aftalen skulle være "...behjælpelig med at undersøge og i muligt omfang formidle..." stillinger indenfor APMM-gruppen – herunder Dansk Supermarked og Esvagt.

I de konkrete tilfælde, var medlemmerne blevet henvist til, at de jo bare kunne søge en stilling, som alle mulige andre. Rederiet undskyldte sig med, at der var så meget at holde øje med, men at man nu ville tage en snak med medarbejderne i TO (Teknisk Organisation) og med AS3 (konsulentfirmaet som skal hjælpe de fratrædende), så man fremover kunne honorere aftalens indhold.

JJ

ITF - Mærsk

Den 16 – 17. september afholdt ITF "Mærsk Network" møde i Antwerpen. På mødet deltog blandt andet Executive Vice President Henrik Pontoppidan, som udover at forklare om udviklingen indenfor Mærsk gruppen, deltog i en dialog med salen, om APMM og fagforeningerne.

"Mærsk Network" er en unik dialog, med på den ene side en international virksomhed, og på den anden side repræsen-

tanter fra de mange fagforeninger, som har kollektive aftaler med eller medlemmer ansat hos Mærsk.

Der blev stilet mange kritiske spørgsmål fra salen, og også planerne om at fyre alle danske menige og hovmestre blev vendt.

Et af de absolut dominerende emner var situationen for de ansatte hos en underleverandør fra Mumbai, Indien. Fagforeningen her blev bekæmpet indædt af den lokale virksomhed. Man benytter sig blandt andet af bøller, der stopper og ransager busser, trækker alle organiserede ansatte ud af bussen, fører dem til øde områder, hvor de bliver mishandlet i timevis.

Man smider lejere som bor i ejendomme ejet af den lokale virksomhed, og som er organiserede, ud af deres lejemål under natlige raids, og forsøger at tvinge folk til



at være medlemmer hos en gul fagforening ejet af den pågældende virksomhed.

Netværket har igennem længere tid lagt et stort pres på APMM, for at de skal tage ansvaret for deres samarbejdspartneres adfærd, og som et udløb af mødet blev

det aftalt, at en lokal menneskerettighedsforkæmper og advokat, skulle afgøre om den lokale virksomhed kunne dække sig ind under den gule fagforening, eller om man måtte respektere overenskomst med den indiske fagforening.

APMM vil gøre det klart for deres repræsentant i Indien, at det vil få karriremæssige konsekvenser, hvis ikke afgørelsen efterfølgende blev respekteret lokalt.

Jl

Manglende løn

Om det er den omsiggribende kreditkrise, der giver sig udslag i flere sager, hvor arbejdsgiveren har problemer med at udbetale løn for udført arbejde, skal jeg ikke gøre mig klog på. Men faktum er, at jeg lige nu har hele fire sager, hvor medlemmer har op til flere månedslønninger til gode. De tre af sagerne er rene landsager, mens den fjerde er søfartsrelateret, uden at medlemmet dog har været til søs under ansættelsesforholdet. Jeg vil i det følgende kort gennemgå de fire sager:

Hurtigruten, Norge Metal Søfart

Denne sag drejer sig om et medlem af Metal Søfart, der sagde sit job i A.P. Møller op, da han gennem en tidligere kollega fik tilbud om et job på Hurtigruten i Norge.

Den tidligere kollega havde sit eget firma, der fungerede som en slags jobformidler og medlemmet blev ansat her den 28. februar i år. Herefter afventede man så at han blev kaldt ud på Hurtigruten, men af ukendte årsager skete dette aldrig. Til

sidst blev medlemmet træt af at gå og vente, og den 22. april bad han om at få kontrakten opsagt, hvilket ikke var noget problem.



Problemet er derimod, at medlemmet i de måneder han gik og ventede ikke modtog nogen hyre. I kontrakten var der aftalt en månedlig hyre, som naturligvis skal udbetales. Medlemmet havde stillet sin arbejdskraft til rådighed og så er det op til arbejdsgiveren at gøre brug af denne. Vælger han ikke at gøre dette, skal medarbejderen lønnes alligevel. Det er arbejdsgiver dog ikke helt enig i.

Vi har haft et enkelt møde med en repræsentant for arbejdsgiveren, som var ret umulig at kommunikere med, og ikke indstillet på at finde en løsning. Vi har derfor efter aftale med medlemmet sendt sagen videre til Dansk Metals jurister, som i sidste ende vil indgive konkursbegæring, hvis der ikke findes en løsning forinden.

IT-virksomhed DSRF

Et Sø-Rest medlem har af sin arbejdsgiver (et IT-firma i Aalborg), fået besked på at han ikke skal forvente at modtage løn for udført arbejde i august og september. Vi har skrevet til arbejdsgiveren og forlangt at der bringes orden i forholdet.

det. Hvis ikke lønnen udbetales snarest anses kontrakten som misligholdt fra arbejdsgiverside og medarbejderen kan tilbageholde sin arbejdskraft.

Netop i skrivende stund udløber vores frist for svar fra arbejdsgiveren og medlemmet er derfor fritstillet. Herefter påbegynder vi så processen med at få krævet det tilgodehavende beløb ind. Hvis det ikke lykkes at få pengene fra arbejdsgiveren, må sidste udvej igen være indgivelse af konkursbegæring, hvorefter tilgodehavendet kan søges udbetalt fra Lønmodtagernes Garantifond.

Trendy café DSRF

Også i restaurationsbranchen er den gal (ikke specielt overraskende). Her måtte en tidligere meget trendy café i det indre København den 2. juli dreje nøglen om.

En af de ansatte, som er medlem af DSRF, mangler at få udbetalt løn fra sidst i maj frem til 2. juli, ligesom han ifølge sin kontrakt har tre måneders opsigelsesvarsel. I dette tilfælde er ejerforholdet af restaurationen desværre noget uklar. De oprindelige ejere har tilsyneladende forpagtet caféen ud til nogle andre.

Vi har ikke været i stand til at finde nogen kontaktadresse på dem og selve caféen er efterladt. I stedet er vi blevet henvist til en revisor, som repræsenterer forpagterne. Revisoren har endnu ikke svaret på vores henvendelser, så det skal blive interessant om det også her bliver nødvendigt med en konkursbegæring.

Malermester Metal Søfart

Et Metal Søfart medlem har i nogle uger

haft arbejde hos en malermester i Nakskov. Heller ikke her har arbejdsgiveren den store lyst til at udbetale løn til de ansatte. Der er sendt brev til arbejdsgiveren, men ikke helt uventet har vi endnu ikke modtaget noget svar.

Også her overvejer vi nu yderligere skridt, så medlemmet kan få sit tilgodehavende hurtigst muligt.

CP

Forkortsejlads Metal Søfart

En sag om forkortsejlads i et større dansk rederi ser nu endelig ud til at være afsluttet med det ønskede resultat. Sagen stammer fra marts måned, hvor et par Metal Søfart medlemmer i 11 dage sejlede forkort efter at en kollega var blevet sygemeldt.

Det ene medlem prøvede først at ordne sagen direkte med skibet/rederiet, men da det ikke lykkedes fik jeg sagen ind i juni. Jeg henvendte mig derefter til vores normale kontaktperson i rederiet, som lovede at undersøge sagen.

Efter noget tid uden svar, sendte jeg en rykker, hvorefter jeg fik besked om at sagen var sendt videre til en anden person i rederiet. Ved min henvendelse lovede denne så at han nu ville undersøge sagen. Han kunne i øvrigt ikke forstå hvorfor det skulle tage så lang tid at afgøre sådan en sag. Det kunne jeg uden problemer erklære mig enig i.

Ikke desto mindre måtte jeg igen efter et par uger rykke for svar. Senest fik jeg så forleden besked om at en tredje person

i rederiet nu havde overtaget sagen. Nu var det så ved at være lidt småt med tålmodigheden, men da jeg forleden (24/9) ringede til rederiet, fik jeg til min store overraskelse besked om at de pågældende naturligvis skulle have deres penge, og at det vil ske snarest.

Jeg har endnu ikke modtaget besked om at pengene er modtaget af medlemmerne, så jeg forholder mig fortsat skeptisk, men håber at sagen nu endelig kan afsluttes.

CP

DFDS

På grund af den nye midlertidige overenskomst mellem DSRF og DFDS, har Jannik og jeg på det seneste været en del ude på DFDS' passagerskibe – både medsejladser og skibsbesøg. Vi har informeret om indholdet i den nye aftale og svaret på de mange spørgsmål, som den nye aftale har ført med sig.

Hvis vi ikke er nået hele vejen rundt, så er I naturligvis velkomne til at kontakte os for at få svar på jeres spørgsmål.

CP

Sygdom og opsigelse

Der er næppe noget fagretsligt område som har givet anledning til så mange misforståelser og folkelige myter, som spørgsmål relateret til sygdom og opsigelse.

Rigtig mange mennesker har den helt forkerte opfattelse, at en ansat er beskyt-

tet mod opsigelse hvis vedkommende er ordinært sygemeldt. Opfattelsen må antages at relatere til en logik som forholder sig til "retfærdighed". "Det kan da ikke være rigtigt.....".

Men opfattelsen har også rødder i en gammel bestemmelse fra funktionærloven, som handler om opsigelse efter 120 dages sygdom, indenfor et år "set over skulderen" og med **forkortet varsel**.

Hvordan den fra funktionærloven er smuttet ud i bevidstheden som en slags global arbejdsmarkedsregel, og som en regel med langt videre rækkevidde end den nogensinde har haft i funktionærloven, er historien om museungen der bliver til en elefant. Funktionærlovens regel har aldrig beskyttet mod opsigelse under sygdom, men blot givet arbejdsgiveren en særlig let måde at slippe af med en arbejdstager når visse betingelser er opfyldt.

Bestemmelsen i funktionærloven er ikke noget retskrav på 120 dages sygdom før opsigelse kan ske. Noget helt andet er at reglen slet ikke gælder, hvis ikke det udtrykkeligt fremgår af den individuelle skriftlige kontrakt. Og det har mange arbejdsgivere misforstået. Det er ikke nok et ansættelsesforhold, skriftligt eller pr. natur, er omfattet af funktionærloven, det skal udtrykkelig angives i kontrakten hvis arbejdsgiveren skal have retten til forkortet opsigelse efter 120 dages sygdom.

Det har en dom fra Københavns Byret nu fastslået, hvor en arbejdsgiver blev dømt til at betale løn i ordinær opsigelsesperiode med 116.537 kroner til et fyret HK-medlem. I den pågældendes kontrakt var angivet: *"virksomheden vil eventuelt bru-*

ge sin ret til at afskedige medarbejderen ved mere end 120 dages sygefravær".

Den formulering var ikke tilstrækkelig for Københavns Byret, og det kommer sikkert overraskende for mange arbejdsgivere.

Funktionærlovens bestemmelse lyder som følger:

§ 5 Stk. 2

"Det kan dog ved skriftlig kontrakt i det enkelte tjenesteforhold bestemmes, at funktionæren kan opsiges med 1 måneds varsel til fratræden ved en måneds udgang, når funktionæren inden for et tidsrum af 12 på hinanden følgende måneder har oppebåret løn under sygdom i i alt 120 dage. Opsigelsens gyldighed er betinget af, at den sker i umiddelbar tilknytning til udløbet af de 120 sygedage, og medens funktionæren endnu er syg, hvorimod gyldigheden ikke berøres af, at funktionæren er vendt tilbage til arbejdet, efter at opsigelse er sket."

Sømandsloven indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse, og når vi har brugt al denne kostbare plads på at skrive så udførligt om historien, er det som sagt fordi bestemmelsen har været medvirkende årsag til en lang række myter om sygdom og afskedigelse på hele arbejdsmarkedet. Og en sådan mytespredning er det da rart at kende i sin egentlige ordlyd og forstand.

Og for at slå det fast med de store søm. Man kan fyres nårsomhelst hvorsomhelst med henvisning til at man er syg. Om så fyringen er fagretslig saglig er en helt anden sag som der er skrevet tykke bøger om.

OleS

FREMTIDEN FOR "DEN DANSKE SØMAND"

Af: David Brauner



Da jeg for snart 4 år siden startede min karriere til søs i det gode rederi DFDS, blev jeg en smule overrasket over den mentalitet til arbejdet, som udbredt fandtes blandt matroserne i skibene. I første omgang slog jeg det hen med, at det nok kun var ombord på dette skib at holdningen var sådan. Men efter et stykke tid stod det klart for mig, at sådan var det også de fleste andre steder.

Nu, hvor jeg er i fuld gang med mit andet togt på skoleskibet "Danmark", har jeg efterhånden haft kontakt med folk fra både RAL, S-vagt og Mærsk. Flere af dem kan nikke genkendende til at den holdning jeg beskriver, også forekommer i de rederier de kommer fra.

Derfor er jeg nok blevet en lille smule

bekymret for den danske sømand.

Hvad er det så for en mentalitet der præger os? Jo, et af de mantraer jeg ofte hører er: "HYRE - det er noget vi får for at være ombord, skal vi arbejde, så skal vi have tillæg eller overtimer".

Med den holdning kan jeg godt forstå at de danske rederier ikke længere gider ansætte danske sømænd. Det ville jeg heller ikke, hvis jeg var reder, og kunne få en filippiner til en tredjedel af prisen, og en som samtidig gider arbejde om søndagen, juleaften eller midt om natten.

Men nej, klart nok, prisen kan vi ikke hamle op med, det siger sig selv, da det er langt dyrere at bo i Danmark end det er på Filippinerne.

Men hvad er det så der skal til, for at vi måske kan forblive interessante for de danske rederier? En af de ting, vi bliver nød til at gøre op med, er den meget gammeldags holdning som mange af os har omkring arbejdstider og fleksibilitet. Tiden er løbet fra de dage hvor det var et gode for sømanden, at der stod i overenskomsten at man ikke kunne morgenskaffe før kl. 8, at der skulle udleveres 2 par arbejdshandsker om måneden, at man ikke må lave vedligehold efter kl. 20, og hvad der ellers står af gammeldags vrøvl i nogle overenskomster.

Vil vi i fremtiden blive ved med at have vores gode job til søs, må vi ændre holdningen til tingene.

Hvordan gør vi så det? En måde er ved i samarbejde med rederne at indgå nogen overenskomster, som i højere grad tilgodeser rederens behov for fleksible medarbejdere, og medarbejdere som på baggrund af stadige efteruddannelser lever op til de krav nutid og fremtid stiller. Overenskomster som samtidig tager højde for de behov vi har, om en fornuftig hyre og mulighed for at være hjemme i passende perioder.

Det mener jeg i væsentlig grad Metal Søfart har været gode til ved de seneste overenskomst-forhandlinger, hvor man har fået luget ud i nogen af de her ting, for på den måde at være med til at bevare de gode arbejdspladser i fremtiden.

Jeg ser ikke noget alternativ til den kurs Metal Søfart er ved at lægge. Bevarer vi den gamle forstokkede holdning, går der ikke mange år, før vi som sømænd er en saga blot.

Problemet er selvfølgelig ikke så slemt for de af os, der har et svendebrev inden for et af de sorte fag. Vi har jo mulighed for at gå i land og forsætte håndværksarbejdet der. Men for de sømænd der kun har en sømands-uddannelse, bliver det tungt. På landjorden vil de være ufaglærte, med færre og færre job i rækkevidde.

Når jeg skriver dette, mener jeg selvfølgelig ikke at vi bare skal sælge ud af de ting vi har opnået gennem årene, men på den anden side bliver vi nød til at være lydhøre over for de ting rederne gerne efterspørger.

Samtidig med at vi skal være parate til

denne omstillingsvillighed, må det også være rederiernes ansvar at være med til at opkvalificere den danske sømand og skabe nogen arbejdspladser, hvor folk har lyst til at engagere sig i arbejdet, og på den måde yde en langt større indsats.

Det er klart, at der er mange ting der skal ændres og laves om, hvis vi skal bevare vores gode job, men der kan ikke være nogen tvivl om, at villigheden skal komme fra både sømanden og rederen, hvis det skal kunne fungere.

Og, hvor mødes de to parter så oftest og nemmest? Ja det er vel ved forhandlingsbordet mellem fagforbundene og rederen. Og her, vil jeg igen bruge lejligheden til at nævne at Metal Søfart er på vej i den helt rigtige retning. Metal Søfart er nemlig på vej derhen, hvor rederierne er nogle vi samarbejder med, og ikke nogen vi ligger i krig med.

Jeg ved godt, at det har været sådan i mange år indenfor søfarten, at rederen var den som sømanden skulle "pukle og morakke for, så han kunne få råd til sine liderlige udskejelser". Men igen må vi sige, at den tid er ved at være forbi. Vi må finde en anden holdning, hvis vi i fremtiden skal kunne forsætte som sømænd.

Vi må til at se rederen som en samarbejdspartner, og rederen må til at se på os, som alle andre virksomheder ser på deres medarbejdere, nemlig at medarbejderen er en resurse, som i høj grad er med til at skabe de gode resultater i virksomheden.



REDNINGSPLAN DFDS SEAWAYS

Solidariteten står
det skralt
til med

SÅDAN GIK DET

30. september 2008 slukkede lysene for DFDS Seaways som vi har kendt det efter årtusindskiftet, og operation "Lighthouse" fase 2 blev implementeret med virkning fra 1. oktober. DSRF og 3F/RBF har accepteret nye vilkår og et større antal søfarende er fratrådt, flest blandt ledergrupperne ombord.

Vi har spurgt HR-chef **Henrik Holck** om status og modtaget følgende oplysninger:

DSRF - rederiassistenter + hotelassistenter - Oslo-ruten

Tidligere ansat i alt 236 incl. hotelassistenter

6 fik tilbud om at overgå til vikar-stab.

I alt takkede 13 nej til fortsættelse på ny overenskomst eller som vikar.

DSRF - faglærte - Oslo-ruten

Kokke, bagere og smørrebrødsjomfruer. Der var 75 og DFDS ønskede alle skulle fortsætte.

10 har sagt nej-tak til fortsættelse på ny overenskomst, heraf 5 kokke, 2 bagere og 3 smørrebrødsjomfruer.

Managere og supervisorer - hele flåden

Der var 92 i gruppen før, nu er der 54 tilbage, incl. hotelcheferne som nu får betegnelsen "Commercial Head".

19 har fået tilbud om anden stilling (rederiassistent eller team-leder), og heraf har 5 takket nej.

3F/RBF - tjenergruppen - Oslo-ruten

Tidligere tilknyttet 196 hvoraf 74 ikke var fastansatte. DFDS har af hensyn til udviklingen i lang tid ikke fastansat nye tjenere. Der er givet tilbud til 104 tjenere i basisgruppen om at fortsætte, svarende til beregnet behov på 98 plus 6 i en såkaldt flyvergruppe. Herudover er der tilknyttet 87 tjenere i en vikargruppe som kan tilkaldes i weekender og når særlige behov.

Metal Søfart og Sømændenes Forbund - skibsassistenter - Oslo-ruten

Ingen OK-ændringer og det er ikke endnu lykkedes at få en konfirmeret aftale med Sømændenes Forbund om rejseprotokollat, og foreningen er lige svær at få i tale - som bemærket i sidste nummer af fagbladet. (Der indgås ikke aftaler med den ene forening uden samme aftale indgås for den anden).

Navigatorer og maskinmestre - hele flåden

Det lykkedes ikke at indgå nogen form for forhandlingsresultat med de to officersgrupper, men forhandlingsmuligheder er stadig åbne, og rederiet forventer som minimum at kunne indgå en aftale om rejseprotokollat.

Budgettet

Fase 1 i "Operation Lighthouse", handlede om budgetbesparelser på 60 millioner kroner årligt, som skulle nås gennem rationaliseringer og fornyelser/afskedigelser på landsiden i rederiet. Det gik og går efter planen.

Fase 2 er den nu kørende omlægning med nye overenskomster og ændringer af bemandingsstruktur og beslutningsprocesser på skibene. Først og fremmest er der sket strukturtilpasninger som handler om bemanning som tilpasses aktuelle passagertal. Fase 2 er forhåndsberegnet til på sigt at kunne give en årlig besparelse på 40 millioner kroner, og rederiet har tiltro til at det vil lykkes, hvis såfremt det lykkes med den dynamiske bemanning. Selvfølgelig må der forventes opstartsvanskeligheder, men 1. januar 2009 bør man kunne se om systemet er på trit og skinner.

1. januar 2010 kan en egentlig evaluering forventes før overenskomstforhandlingerne i 2010.

Største ændring

Der er tale om de mest grundlæggende ændringer som er set i Seaways historie. Også ledelsesstrukturen på skibene ændres, og centralisering/decentralisering mellem skibe og landorganisation nydefineres.

Der decentraliseres i forhold til kommer-

cielle beslutninger på de enkelte skibe, sådan at hotelledelsen på skibene bliver ansvarlige for forretningsmæssige beslutninger, tilbud til passagererne mv som relaterer til aktuelle passager-situation. Skibene bliver ansvarlige for om deres egne regnskabstal bliver røde eller grønne på bundlinjen.

Der centraliseres i forhold til rekruttering, træning og introduktion af nye medarbejdere, samt disponering af "flyvere" (fastansatte som skifter fra skib til skib efter behov).

Lønregnskaber vil også blive centraliseret, i første omgang for "flyver"-besætning.

Skuffelse

Rederiet er overordnet skuffet over det endnu ikke er lykkedes at indgå solidariske aftaler med officersorganisationer og med skibsassistenter, således at også disse grupper kunne bidrage til et samlet projekt som grundlæggende handler om rederiets overlevelse.

Tilfredshed

Vil gerne bruge lejligheden til at sige tak til DSRF og 3F/RBF for villigheden til at gå i dialog med rederiet og indgå nye - midlertidige - overenskomster. Det betragtes fra rederiets side som intet mindre end historiske aftaler.





DSRF's SOMMERHUS VED KALUNDBORG 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 køkken- grej. 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

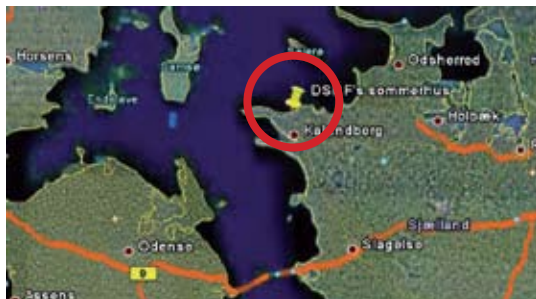
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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 fiskemulighe- der.

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlems- organisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk



Runde fødselsdage i perioden 25-10-2008 til 19-12-2008

Tillykke 50 år

Lars Kristensen –
fylder 50 års den 27. november 2008
Gerrit Arnold Boezewinkel –
fylder 50 år den 29. november 2008

Tillykke 60 år

Niels Emanuel Frederiksen –
fylder 60 år den 28. oktober 2008
Tage Madsen Bjerregaard –
fylder 60 år 10. november 2008
Bjarke Grosen Pedersen –
fylder 60 år den 12. december 2008

Tillykke 65 år

Per Stærk Hansen –
fylder 65 år den 25. oktober 2008
Christian Møller Vestergaard –
fylder 65 år den 31. oktober 2008
Ove Preben Larsen –
fylder 65 år den 14. november 2008
Frede Thomas Pedersen –
fylder 65 år den 24. november 2008

Tillykke 70 år

John Lybkær Andreassen –
fylder 70 år den 2. november 2008
Aage Juul –
fylder 70 år den 17. december 2008
Otto Jensen –
fylder 70 år den 17. december 2008

Tillykke 75 år

Kjell Hansen –
fylder 75 år den 8. november 2008
Hans Christian Jensen –
fylder 75 år den 24. november 2008

JUBILÆUM

Villy Klitgaard Kristiansen har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 50 år den 1. december 2008.

Niels Roland Holk har været medlem af Dansk Metal/Metal Søfart i 50 år den 1. december 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, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.642 kr. og derunder	Kr. 608,00	
DAS-hyre	15.100 kr. og derover	Kr. 968,25	
DAS-hyre	15.099 kr. og derunder	Kr. 608,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	576 kr. og derover	Kr. 968,25	
Dagpengesats	575 kr. og derunder	Kr. 608,00	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 410,00	



DANMARK

KOBENHAVN

***Skoleskibet "Danmark" i København
før togtstart 2008***



DSRF-internt



Runde fødselsdage
i perioden
25-10-2008 til 19-12-2008

Palle Klausen – Hospitalsvej 15 1.tv.,
4800 Nykøbing F. – fylder **50 år d. 1.
november**

Bent Ole Olsen – Rønnevej 67, Olsker,
3770 Allinge – fylder **50 år d. 3. novem-
ber**

Kurt Kildeskov Nielsen – Stenagervej
2, Askov, 4733 Tappernøje – fylder **80 år
d. 3. november**

Alice Larsen – Enighedsvej 3, 3000
Helsingør – fylder **90 år d. 7. november**

Bjarne Baltzer Hansen – Møllegade
41, Rønne, 3700 Rønne – fylder **50 år
d. 8. november**

Pia Yvonne Nielsen – Herluf Trolles
Gade 1 2. th., 1052 København K – fyl-
der **50 år d. 13. november**

Leif Erik Jensen – Lindevænget 15,
4800 Nykøbing F. – fylder **70 år d. 15.
november**

Beverly Susan Christiansen – Næs-
sundvej 206, 9220 Aalborg Ø
– fylder **50 år d. 18. november**

Jytte Solveig Lindenhoff – Strandby-
gade 73 st., 6700 Esbjerg – fylder **80 år
d. 14. december**

Jubilæer i perioden
25-10-2008 til 19-12-2008

Maria Ines Marino D. Herrera har den
1/11 2008 været medlem af foreningen i
25 år.

Poul Lindberg har den 1/11 2008 været
medlem af foreningen i 40 år og udnæv-
nes derved til æresmedlem.

Claus Ulrik Jensen har den 1/12 2008
været medlem af foreningen i 25 år.





Mange tak for de flotte lysestager jeg modtog i anledning af min fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Jørn Hansen Busch*

Hjertelig tak for opmærksomheden ved min 70 års fødselsdag.

*Venlig hilsen
Gunnar Johannsen*

Mange tak for de fine lysestager som jeg fik til min 75 års dag.

*Venlig hilsen
Else Pedersen*

Jeg vil hermed takke foreningen for den flotte lygte jeg fik i anledning af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Benny Snydstrup*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved min fødselsdag.

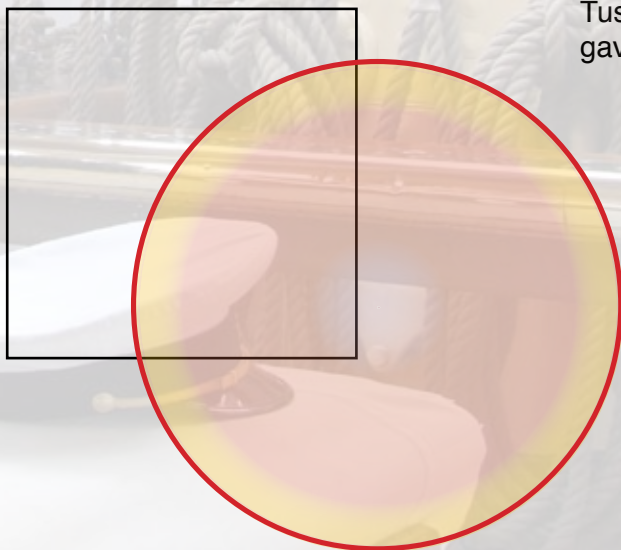
*Venlig hilsen
Pia Kleis de Rosche*

Tak for opmærksomheden på min 85 års dag, samt tak for de fine lysestager.

*Venlig hilsen
K. Schmidt*

Tusind tak for den flotte fødselsdags-gave til min 60 års fødselsdag

*Med venlig hilsen
Per Larsen*



Vi mindes

Asta Olesen, f. 6/1-1910, er afgang ved døden d. 30/9-2008

SKOVTUR DSRF
25. SEPTEMBER 2008
Fotos: Barno Jensen







DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING OG NORDSØEN

Dansk Sø-Restaurationens Forening har haft overenskomst for cateringpersonale på de mobile boreplatforme, mindst siden 1987, med Danmarks Rederiforening, medens Gastronomisk Landsforbund (senere RBF) har med de stationære platforme. I slutningen af firserne var der stort set etableret en fusionsaftale mellem de to foreninger på a-kasseområdet.

Fjorten dage før den afgørende generalforsamling brød der imidlertid en grænsestrid ud mellem foreningerne, udløst af en platform som så at sige lagde sig imellem to stole. Generalforsamlingen blev aflyst og en voldgift afgjorde at mobile enheder måtte henhøre under DSRF's overenskomstområde (fordi de kunne flyttes på vandet), og de stationære under gastronomerne.

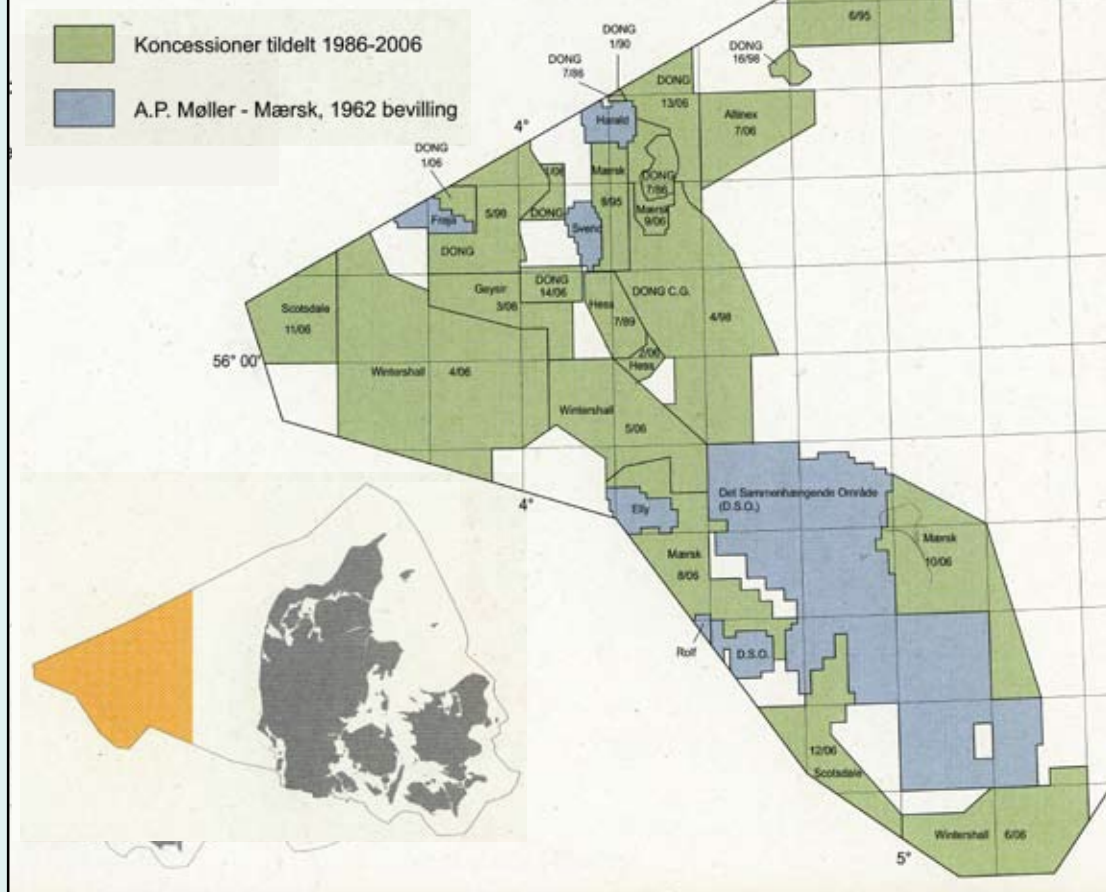
Overenskomstforholdet for de stationære platforme har gennem en årrække været markant bedre end på de mobile, f.eks. karakteriseret ved 2 uger ude og 4 hjemme på de stationære, mod 2 uger ude og 3 hjemme på de mobile. Det har



haft særlige historiske baggrunde, men selvfølgelig givet anledning til udbredt utilfredshed på de mobile. Ved opsigelsen af 2000-overenskomsten med Danmarks Rederiforening, valgte DSRF at sige overenskomsten op til bortfald, og meddelte, at med mindre vi kunne opnå en økonomisk sammenlignelig overenskomst for de mobile, kunne vores OK-

Kilde: Danmarks olie- og gasproduktion 07
ENERGISTYRELSEN

Kilde: Danmarks olie- og gasproduktion 07
ENERGISTYRELSEN



partnere rende og hoppe. Så ville vi simpelthen ikke mere.

Resultatet ved overenskomstfornyelsen marts/2004 var, at basisoverenskomsten med Danmarks Rederiforening blev fornyet på ordinær vis, men der blev indgået en særlig lønftale med Danserv A/S (som Eurest havde givet forhåndstilsagn om at tiltræde), hvor den grundlæggende lønforskel mellem de to typer platforme blev udjævnet. Historien var ret så dramatisk i sit forløb.

I 2007 er overenskomsten med Danmarks Rederiforening lagt til hvile, og der er indgået en udtømmende aftale mellem Danbor Service A/S (ex Danserv A/S) og DSRE.

I perioden 2001-2007 har DSRF og RBF haft fælles overenskomst for mobile rigge med Trinity International Ltd. og Universal Sodexho. Denne OK blev i 2007 erstattet af ny fælles overenskomst mellem DSRF og nu 3F Privat Service på den ene side, og Universal Sodexho på den anden.

DUC

Dansk Undergrunds Konsortium.
Etableret i 1962 som arbejdsfællesskab til efterforskning efter og evt. produktion af olie/kulbrinter i Danmark.

- * Shell - 46%
- * Mærsk - 39%
- * Chevron - 15%

Mærsk Olie og Gas er operatør af DUC's felter i Nordsøen.

2006: 15 felter.

Produktion i 2005

- * 310.000 tønder olie dagligt
- * 28 millioner m3 naturgas dagligt

Produktion i 2007:

- * 275.000 tønder olie dagligt
- * 27 millioner m3 gas dagligt.

DONG Energy

(det statslige energiselskab)

DONG (Dansk Olie og NaturGas) har siden 1984 efterforsket og produceret olie og naturgas.

I 2006 fusionerede: Dong, Elsam, EN-ERGI E2, Nesa, Københavns Energis elaktiviteter og Frederiksberg Forsyning, og dannede: DONG Energy.

Operatør på bl.a. Siri-feltet og har en række efterforskningslicenser i Danmark og Norge.

2006: 3 felter

DONG Energy ejer rørledning på 300 km som fører olien fra Nordsøen til DONG's lager ved Shell-Raffinaderiet i Fredericia.

AMERADA HESS

Det tredje selskab som har borerettigheder i Nordsøen. Opererer feltet "Syd Arne". Amerikansk olieselskab. Første olieudvinding i 1999 i Nordsøen.

ENERGISTYRELSEN

www.ens.dk

Allerede i 1935 bevilgede den danske stat den første tilladelse til efterforskning af olie og gas. I 1966 fandt Mærsk for første gang kulbrinter i Danmark og i 1972 blev den første olie produceret fra Dan-feltet.

Siden 1983 har eftersøgningsområder i Nordsøen været udbudt til interesserede olieselskaber, og licenserne tilbydes efterfølgende til dem som tilbyder de bedste vilkår. Det kan være kontraktvilkår om antal boringer og undersøgelser et selskab vil foretage som er udslagsgivende. Licenser gives som standard for 6 år med forlængelser på 2 år af gangen (men også for længere perioder).

Siden 1996 tildeles licenser også direkte efter et såkaldt "åben-dør"-princip, typisk i områder hvor der ikke før har været efterforsket og hvor konkurrence om licenserne er beskeden.

NORDSØAFTALEN af 2003

29. september 2003 fornyede staten aftalerne med A.P. Møller - Mærsk A/S, således at DUC's rettigheder forlænges udover den gamle aftale, som løb frem til 2012, og således at aftalen nu gælder til 2042.

Samtidig indtræder staten i forpligtelser og rettigheder med 20% (se Nordsøfonden), og en række skatteforhold ændres, med forskellige virkningstidspunkter.

fig. 2.3 Produktion af olie og gas

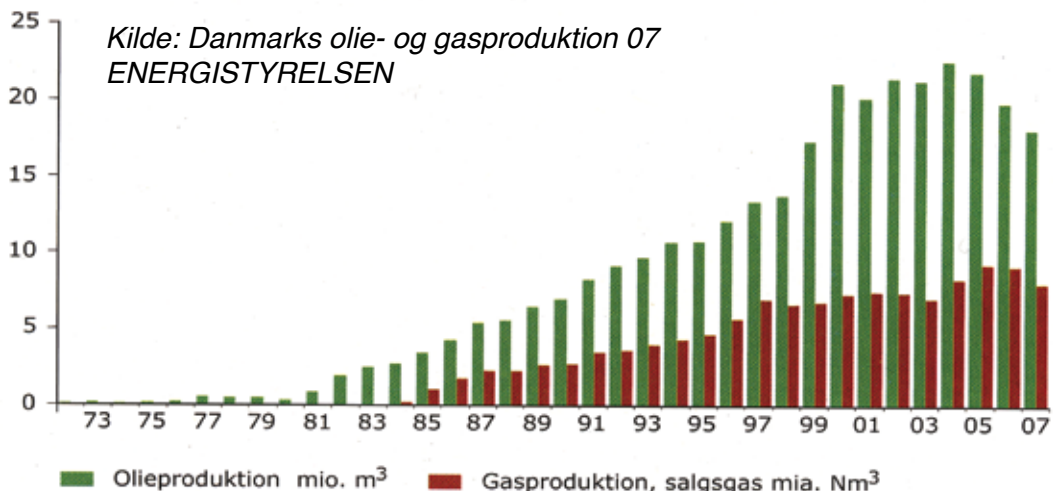


fig 5.5 Olieproduktion og prognose

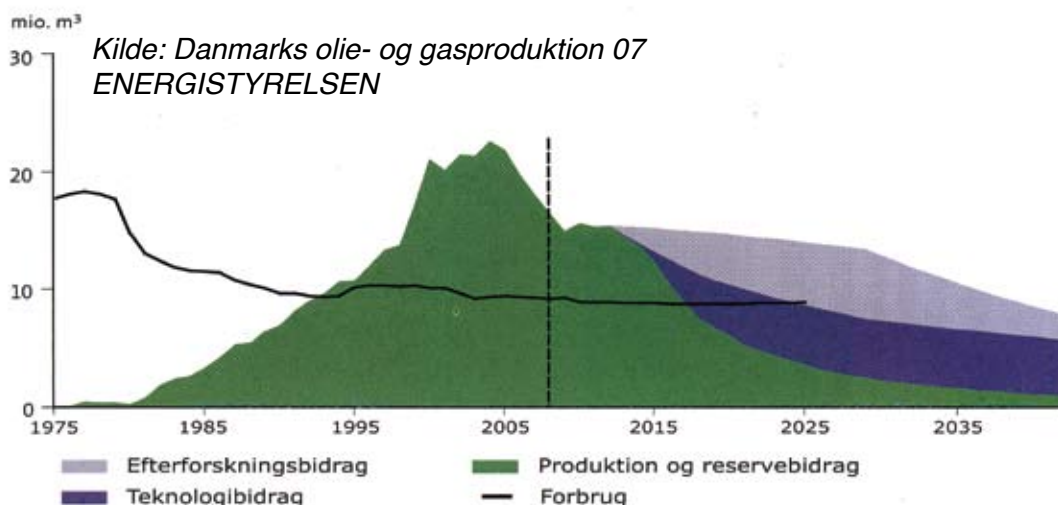
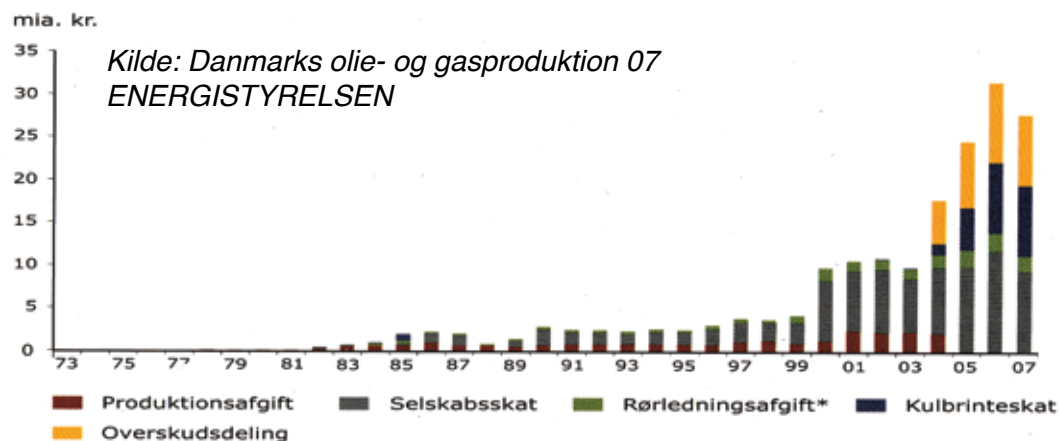


fig 6.5 Udvikling i statens samlede indtægter ved olie- og gasindvinding 1973-2007, mia. kr., 2007-priser



NORDSØFONDEN af 2005

Selvstændig fond som administrerer udgifter og indtægter forbundet med statens deltagelse i efterforskning og udvinding. Fonden og den underliggende Nordsøenhed blev oprettet ved lov i 2005, hvorefter staten indtræder, normalt med 20%, i alle efterforskningskoncessioner. Fra 9. juli 2012 også 20% i DUC.

Andelen på de 20% gælder "hele vejen igennem". Det vil sige det gælder såvel efterforskninger som produktionsrettigheder, udgifter som indtægter, og det betyder i praksis at ejerandelene mellem Shell, Mærsk og Chevron i DUC, må ændres i 2012 hvor staten indtræder med de 20%

MÆRSK OLIE OG GAS

Er operatør på DUC's koncessioner i Nordsøen. Det betyder i praksis at de leverer udstyr og mandskab, og at de (ejer og) opererer de faste installationer.

MÆRSK DRILLING

27/8-2008 udsendte Mærsk en pressemeddelelse som oplyste at Mærsk Contractors blev til Mærsk Drilling. Der har været navneskifte flere gange i historien.

Mærsk Drilling ejer, opererer og udlejer mobile boreriger.

CATERINGFIRMAER

Flere cateringfirmaer har budt ind på koncessioner i den danske del af Nordsøen, med skiftende held. Herunder: Eurest A/S, Trinity International og Sodexo

DANBOR SERVICE A/S

Danserv A/S var et datterselskab til Danbor Service A/S, som i 2005 blev fusioneret ind i Danbor Service A/S. Danbor Service A/S er et selvstændigt firma i APM-gruppen med egen bestyrelse og egen direktion. Firmaet er 100% ejet af Mærsk.

Danbor Service A/S er såkaldt "full scale offshore service" leverandør til Nordsøen, og beskæftiger bl.a.:

Stilladsbyggere

Malere

Installatører

Catering-personel til mobile rigge.

For at blive ansat på Nordsøen i dag, skal man fuldføre et 5-dages kursus som Danbor Service A/S betaler efter ansættelse (pris: 17.000 kr). Kurset var før på 3 dage, men er blevet udvidet med et to dages kursus "helicopter under water escape training".

I alt ansat: 518

Heraf offshore: Ca. 300 hvoraf langt de fleste er omfattet af overenskomst med Dansk Metal.

BEMANDINGEN PÅ EN MOBIL BORERIG

Drillingmandskab

"Borebisser"

Kontorpersonale

Rigenhed (maskinfolk)

Cateringpersonale:

1 camp boss

1 dag- og 1 natkok

2 dagstewardesser

1 natstewardesse

MOBILE RIGGE

Prøveboringer og forberedende arbejder for en evt. stationær platform.

I DUC's rettighedsområde er der for tiden kun 1 rig, "Endeavour" (se Tinas historie).

To rigge er på vej fra Singapore til Nordsøen. Den ene er snart ved Gran Canaria hvor der skal bunkres. Den anden er ved at være klar til afgang fra Singapore. Turen varer ca. halvanden måned.



STATIONÆRE PLATFORME

Stationære platforme samles på borestedet af store sektioner og lever sit liv til ende på det borested det er samlet. Har i modsætning til de mobile med deres 3 ben, fire ben på havbunden.

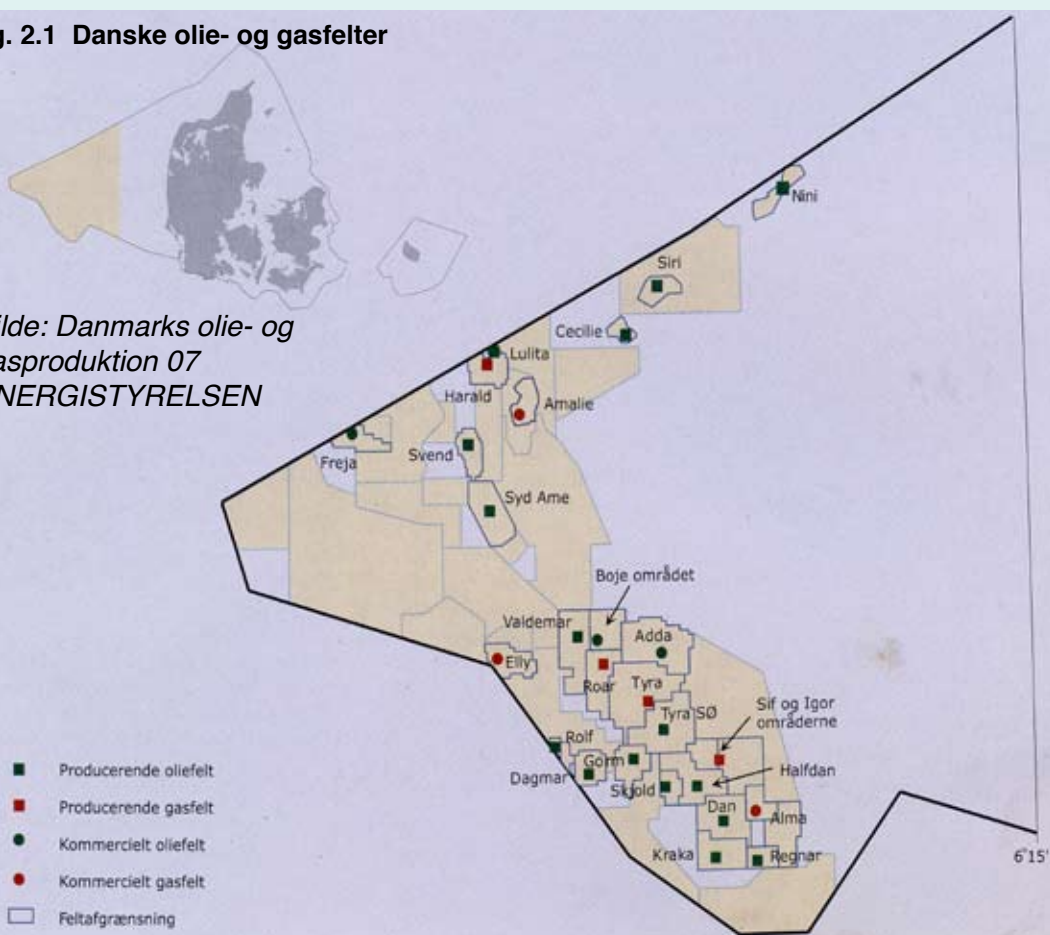
Til selve borenheden er tilknyttet en eller flere platforme som er forbundet til borenheden med gangbroer - herunder en hotelplatform.

CANADIAN HELICOPTER CONTRACTORS

Har i dag koncessionen på beflyvningen af platforme fra Esbjerg Lufthavn, efter Mærsk Air sidst i 1990'erne tabte koncessionen.

fig. 2.1 Danske olie- og gasfelter

Kilde: Danmarks olie- og gasproduktion 07
ENERGISTYRELSEN





Tak til Tina Jørgensen

TINA JØRGENSEN

Fra samtale med Tina i Esbjerg 24/9-2008.

Er født i 1968 og startede på Nordsøen i 1992. Udlært landkok 1990 fra Hotel Ebeltoft Strand. Efter kokkeansættelse på forskellige hoteller, ansat Mærsk og udlånt til Danserv A/S. Har arbejdet på "Endeavour" hele tiden. Tillidsrepræsentant for DSRF siden februar 2006.

Der er fællesmesse på riggen og ingen har faste pladser. De fleste bor på to-mandskamre - men kun 1 har kahytten af gangen (dag- og natskift). Kun cheferne har enekamre.

Rygning:

Der er kun 2 rum på riggen hvor der må

ryges. Det er en såkaldt coffeeshop på dæk 4, det andet har fin havudsigt.

Alkohol:

Der er ingen former for alkohol på riggen og det er strengt forbudt at medbringe. Ved morgencheck-in i Esbjerg Lufthavn, risikerer man at skulle blæse i ballon, og det sker i praksis gennemsnitligt 1-2 gange om året (random test). Hvis testen viser over 0,5 promille, er der risiko for krav om blodprøve og efterfølgende afsked.

For f.eks. 10 år tilbage, før der blevet taget test i lufthavnen, var det ikke ualmindeligt at nogle mødte i lufthavnen i en herreskævert efter før-arbejde udskjelser i Esbjerg. Nu ved alle at det er jobbet det drejer sig om.





Udover Tina, skal Lars Schmidt, HR-chef hos Danbor Service A/S, have tak for hjælp til tilblivelsen af historien om Nordsøen

OM EN MOBIL BORERIGS LIV

Af: Natkok Tina Jørgensen

Hvad er en mobil borerig? Ja, den borer selvfølgelig huller i undergrunden, men ellers så bliver den slæbt fra sted til sted med slæbebåde, fordi den ikke kan sejle selv. Når den ankommer til en fast installation, så kan den placeres med centimeters nøjagtighed, og det er nødvendigt, da man senere skal ind over installationens krop om man så må sige, med riggens boretårn.

Når riggen er bugseret på plads, skal de tre ben sænkes til havbunden og kroppen af riggen hæves 5-10 meter over havoverflade. Derefter fyldes ballasttankene med vand til den optimale vægt på ca. 25.000 tons - mod normalvægten på 12.000 tons. Sådan står riggen med fyldte ballasttanke i 8-12 timer indtil benene er arbejdet sikkert ned i havbunden. Tankene tømmes og platformens krop hejses op i en højde af ca. 40 meter (airgab) til havoverfladen.

Det var bare lidt af det som foregår når man kommer et nyt sted, men der er tusind andre ting som skal ordnes.

Boreudstyret kan både bore lodret ned eller vandret i havbunden, men der bores faktisk kun vandret nu om dage, da der kan udvindes meget mere olie og gas på den måde. Der er selvfølgelig forud udført beregninger om forekomsten af olie og gas.

Man starter med et tophul, hvor nogle store rør bliver banket ned i havbunden. Derefter borer man med mindre og mindre enheder, og hele boringen bliver til slut foret med rør. Man kan nemt skifte retning og det dirigerer en directional driller. Længden af brøndene er forskellig, men omkring 25.000 fod er ganske almindeligt.

Man borer med en såkaldt borebit som findes i mange forskellige størrelser. Hvis undergrunden er særlig hård bruges der



diamantbor. Borebit er dyre og kan koste op til flere hundrede tusind kroner stykket.

Der er mange processer involveret når der bores huller, og der holdes hele tiden øje med trykket og muddret som bruges ved boringen. Muddret skal være så tungt at det holder trykket fra undergrunden nede, og det bliver vejlet hver halve time, for det kan gå forfærdeligt galt hvis trykket bliver for højt.

Det er en "derrick man" som hele tiden mikser mudder til brug for boringen, og en mudder-ingeniør fortæller ham hvilke kemikalier som skal blandes sammen til den rigtige muddervægt. Sjovt nok bruges der højkoncentreret salt som er så stærk at den er ætsende, og sågar sukker er blevet brugt.

Man borer måske 10-20 brønde fra stort set det samme sted, og flytter blot bore-tårnet lidt frem eller tilbage eller til siden,

og starter forfra. Når en brønd er færdig-produceret bliver den overleveret til den faste installation, som påbegynder en produktion eller cementerer hullet til senere brug.

Hvor meget koster det at bore en brønd? Det er svimlende beløb som ingen sikkert vil røbe, men tro mig, der er penge i det. At holde hele riggen kørende hver dag løber op i tal som ikke er til at spøge med, og sker der fejl, som at boringen klasker sammen eller boret sidder fast i hullet, så er der alvorstunge miner på riggen, Alting kan ske når det mindst ventes. Undergrunden er i sig selv spøjs, og udstyret går indimellem i stykker.

Hver dag bruges der ca. 15 tons diesel til at holde motorerne kørende, der bruges 40 tons drill-vand til at bore med, og der bruges 20 tons ferskvand som riggen selv producerer med overskudsvarme fra motorerne, som hver er på 10.000 HK.

Og proviant! Sidste måned blev der brugt for 80.000 kroner kød, og der blev købt ind for yderligere 160.000 kroner. Der er et kost-budget på ca. 90 kroner pr. mand pr. dag.

Det var en lille historie fra "Endeavour", som snart er færdig i Nordsøen. Mærsk har solgt den til et andet firma som hedder Energy. Riggen er bygget i 1982, så den har udtjent sin Nordsø-pligt og skal videre i livet. En borerig har en levetid på 25-30 år, så er det tid til skrotning.



TILLIDSMANDSSEMINAR 2008

DSRF og Søfartens Ledere

I uge 36 afholdt Dansk Sø-Restaurations Forening, i samarbejde med Søfartens Ledere, kursus for tillidsrepræsentanter og talsmænd.

Kurset blev denne gang afviklet på Svendborg Hotel, og hvad end det var kursets geografiske placering, eller rygtene om sidste års succes der gjorde det, var deltagerantallet denne gang steget med 50 %, idet 36 medlemmer havde valgt at takke ja til tilbuddet.

På baggrund af de mange gode forslag fra evalueringen fra forrige kursus, var dette kursus bygget op omkring et grundkursus og en række tilbud. Deltagerne kunne så frit sammensætte sit eget kursusforløb, alt efter ens erfaring og interesse.

Der var mange spændende emner - bl.a.

pension, DIS/DAS beskatning, international arbejderbevægelse, superkonventionen, samt de mere klassiske som f.eks. arbejdsret og overenskomstsystemer.

Atter i år deltog STA med en informativ gennemgang af a-kasselovgivningens snørklede jungle.

Som en særlig oplevelse, havde man fået Stefan Nonboe fra firmaet Custos til at fortælle om pirateri. Stefan var en af forhandlerne i Danica White sagen, og deltagerne fik lov til at høre de faktiske telefonsamtaler med gidseltagerne. **JJ**

Det er oplyst at der også blev hygget på Hotel Svendborg. Der kunne ryges i baren, og unisextoiletet var yndet opholdssted, som det fremgår af dette billede fremsendt af Per Frederiksen fra Søfartens Ledere.



DE SØFARENDE SI

HAR I DET GODT OG HVORFOR HAR I IKKE DET?



Søfartens Arbejdsmiljøråd | Seahealth Denmark
Amaliegade 33 B, 2. sal | DK-1256 Copenhagen K

D +45 3348 9311
len@seahealth.dk

M +45 5154 2777
info@seahealth.dk

T +45 3311 1833
www.seahealth.dk

Mange vil nok mene at svarene uden stort besvær kan findes under overskrifterne:

- * Nydelsesmidler
- * Landlov
- * Arbejdstid/pres
- * Antal kolleger med fælles sprog
- * Trussel om udskiftning

Som ikke simpelt kompenseres af nutidens udmønstringslængde, og med en verden til forskel fra bolværksfart til langfart.

Uanset hvad skal hovederne på de søfarende nu undersøges, i den første altfavnende undersøgelse om emnet som er søsat gennem tiderne.

Søfartens Arbejdsmiljøråd har angiveligt fået bred opbakning fra erhvervet, både fra rederier og organisationer, til at bore, og til at analysere de søfarendes egen mening.

Undersøgelsen finder sted i månederne: oktober, november og december. Analyse og bearbejdelse af data umiddelbart efter, så en rapport kan forventes klar allerede i foråret 2009.

Alle søfarende skal spørges, uanset nationalitet, og undersøgelsen er selvfølgelig garanteret anonymitet.

Spørgeskemaet kan udfyldes online på miljørådets hjemmeside, og for dem som ikke har internet-adgang vil en CD-Rom

blive distribueret hvorfra spørgeskema kan udskrives.

CO-Søfart vil selvfølgelig opfordre alle til at deltage i undersøgelsen.

På denne side kan man finde miljørådets introduktion til undersøgelsen:

<http://test3.www.seahealth.dk/projekter/detgodearbejdslivtilsoes/>

hvor der afslutningsvis skrives om:

Status

"I løbet af september måned køres de sidste pilottest af spørgeskemaet, og det oversættes sammen med al kommunikationsmaterialet til syv sprog.

Vi forventer at sende spørgeskemaet ud på cd'rom til alle danske skibe i starten af oktober måned".

Thora Lund



KAL UNDERSØGES

FÆRRE ARBEJDSULYKKER END DANSKERE!

Syddansk Universitet

Tlf.: 65 50 10 00 Mail: sdu@sdu.dk Web: www.sdu.dk



Også Syddansk Universitet/Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed, er parat med et projekt til en undersøgelse. Denne er dog noget mere langsigtet og forudsætter bevillinger udefra på omkring 2,5 millioner kroner. Penge som endnu ikke er i kassen.

Efter projektbeskrivelsen vil undersøgelse og analyse kunne afvikles over en treårs-periode. Det ventes sidst på året afgjort om Arbejds miljøforskningsfonden vil bidrage med finansiering.

Det er Fabienne Knudsen fra Syddansk Universitet som er initiativtager og tænkt i rollen som "tovholder" for hele projektet.

Fabienne blev kendt af mange danske søfarende, da hun i 2004 udgav rappor-

ten:

"If you are a good leader I am a good follower. Working and leisure relations between Danes and Filipinos on board Danish vessels."

I forbindelse med undersøgelsen havde Fabienne Knudsen 4 udmønstringer af 3 ugers varighed hver, i forskellige rederier, hvor de ansatte blev interviewet og krydsforhørt.

Denne gang handler det også om danskere overfor udlændinge, og igen særlig filippinere. Men nu er spørgsmålet det gammelkendte mysterium om hvorfor filippinere (og i mindre udstrækning også andre udlændinge), har en markant lavere frekvens af registrerede arbejdsulykker end danskere.

Et mysterium som også har optaget den kendte søfartslæge Henrik L. Hansen.

Igen vil mange nok mene at svarene er enkle - men også med forståelse for modsatrettede logikker:

- * Intet socialt sikkerhedssystem resulterer i særlig opmærksomhed.
- * Underrapportering (selv/gruppepres).

Medens nogen til Fabienne allerede har bemærket, at filippinerne har næverne fast knyttede i lommerne.

CO-Søfart har tilsluttet sig anbefaling af projektet og meldt sig til støttegruppe.

Thora Lund



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



Skagen Skipperskole

Har du viljen – kender vi vejen

- ***Kystskipper / Fiskeskipper af 3. grad***
Start: 5. januar 2009
- ***Sætteskipper / Fiskeskipper af 1. grad***
Start: 5. januar 2009
- ***Maritimt Forberedelseskursus***
Start: 27. oktober 2008
- ***Alle former for maritime radiokurser GMDSS***
- ***SSO Kurser af 3 dages varighed.***
 - ***Kurset er godkendt af Søfartsstyrelsen.***

Bankvej 1 – 9990 Skagen – Danmark
Tlf. (+45) 98 44 33 44 – Fax (+45) 96 79 15 15
e-mail: post@skipperskolen.dk www.skipperskolen.dk



Siden sidste nummer af fagbladet, er hjemmesiden igen blevet fornyet, med fotoarkiv udvalgt fra "redaktørens billedarkiv".

Udlagt ca. 1. september med 12-1300 billeder i 31 kategorier.

Alle billeder kan frit downloades i deres originale størrelse eller bruges som mail-postkort.

Samtidig er forsiden ændret, så et tilfældigt valgt billede fra arkivet udskiftes hver time.

SOM MEDLEM AF CO-SØFART (DSRF eller Metal Søfart) HAR DU ADGANG TIL BILLIGE, FORDELAGTIGE FORSIKRINGER I



Tjenestemændenes Forsikring

Ramsingsvej 28a

2500 Valby

Tlf.: 70 33 28 28

www.tjm-forsikring.dk



Du skal ikke være tjenestemand for at tegne forsikring, men være medlem af en af de tilknyttede organisationer. Eller barn af et sådant.

Selvstændig enhed af Tryg-Vesta

Oprettet 1936 af jernbanefolk.

De ansatte er selv medlemmer af en medlemsorganisation.

Fejl og Uheldsforsikring

Er en ny tillægsdækning til Familieforsikringen.

Den giver 5 års dækning på elektriske apparater både hjemme og i fritidshuset.

For medlemmer under 59 år er prisen 340 kr/året, og for medlemmer på 59+ er prisen 250 kr. årligt.

© Albert Engström/COPY-Dan Billedkunst 0050506



FRA ROSLAGEN

— Hva' i Helvede, Gammel-Agust, har du væ't i Ballen, siden du er saa vaad?

Den halvfems-aarige Agust Söderman: — Ja, hva' Fa'en, man gik jo gennem Isen ude ve' Ytterkobben, og je' laa dér og plasked' og raabt' paa Hjælp i to Timer, men da der saa ikke kom no'en, ble' je' gal og krøv se'l op!

Kontor-ferier:

John Ibsen	29/10 - 02/11
”	10/11 - 16/11
Ole Philipsen	08/12 - 21/12

