

Samlet set betyder forløbet at overenskomsterne i bilfærgerne reguleres på vanlig vis og som det øvrige arbejdsmarked, og at fagtillægget herudover reguleres som aftalt i 2007.

Leder, side 3

Til alle medlemmer af DFDS, vil der kort efter redaktionens slutning blive udsendt oplæg til ny permanent overenskomst.

Deadline for den vejledende urafstemning er 6. maj.

**Ny overenskomst
DFDS, side 5**

Afstedkommet af nogle rygtedannelser om, at vores tillidsrepræsentanter skulle have deltaget i udpegningen af de medarbejdere som er blevet opsagt, vil foreningen gerne understrege, **at det ikke har været tilfældet.**

**Opsigelser BHT
side 15**

MAX.
DAGPENGE SATS
2010
752 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



Mads Kofod fratrådte BHT
Se interview side 28



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15
Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15
Fredag 10-15

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80



Kabyssen "Dan Swift", se side 20

CO-Søfart

Formand Ole Philipsen 36365585
Sekret.ch. John Ibsen 36365592
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586
Fag. kons. Kirsten Østergaard 36365583
Kontorass. Susanne Holmblad 36365593
Bogholder Barno Jensen 36365590

E-mailadresser: Se hjemmeside

Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

Formand Bjarne K.-Petersen 40753515
Forretningsf. Bjarne M. Olsen 36365595
Inform.medarb. Anja Poulsen 36365587
Kontorass. Vinni Nielsen 36365544

E-mailadresser:

bkp@maks.dk - bmo@maks.dk

ap@maks.dk - vn@maks.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurationers Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000
A-kasse Susanne Holmbl. 33148436
fax 33322755

Mail A-kasse: 0000suj@danskmetal.dk

REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 11. april 2010

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 11. juni 2010
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 6. juni

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen
i hænde senest den 21/5-2010, *eller efter*
aftale.

INDHOLD

Leder	3
OK-forhandlinger 2010.....	4
Faglige sager og noter.....	8
ITF og internationalt arbejde.....	16
MS-internt.....	18
Månedens foto.....	20
DSRF-internt.....	22
Henrik Mikkelsen, DFDS.....	24
"Scandinavian Star".....	25
Mads Kofod, interview.....	28
Leo Tronier, læserbrev.....	34
DSRF's sommerhus.....	38
Albert Engström.....	39
Kontorferier og lukkedage.....	40

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.
Ole Strandberg, red. + opsætning
Chr. Petersen, red.
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 2.863 eks. kontrolleret FMK/DF
ISSN: 1901-4570



LEDER

Årets overenskomstforhandlinger har selvfølgelig været præget af den almindelige samfundspessimisme og bølgeskvulp omkring nulløsninger, eller lige netop "bevarelsen af real-lønværdien som et minimum". For skibsverdenen i særdeleshed spiller DIS-indkomsternes relationer til den danske skattelovgivning samtidig en mere og mere forpestende rolle.

Bilfærgernes Rederiforening stillede an med særlig optimistiske drømme:

- * Ingen lønreguleringer i OK-perioden

- * Indførelse af årsnorm med flere arbejdstimer (1860 til 1924 timer)

- * Mindstetiltørning ned fra 6 til 4 timer

og som en særlig tung post

- * Ingen automatisk skatteregulering af DIS-indkomsterne (ophævelse af protokollataftale)

Som marcipanen på kransekagens top en afvisning af et forhåndsløfte om regulering af et tillæg til faglærte på kr. 1,65 i timen pr. 30/4-2010.

Drømme er naturligvis legale, men realistiske forhandlinger kræver en ærbarhed som ikke tillader løftebrud, uanset om løfterne er skrevet med sort hvidt på papir eller er givet ved nik på begge sider af bordet. Konsekvensmæssigt blev årets forhandlinger med bilfærgerne en dilettantforestilling som tilsyneladende sideordnet blev lammet af intern uenighed mellem rederierne. Kravene blev ordrigt bakket op af trusler om fyringer, udflagning og ansættelse af billigere arbejdskraft.

Et forligsforslag fra Metal Søfarts side skvulpede frem og tilbage men endte med at blive afvist. Bilfærgerne ville have alt eller intet og det endte så med intet. Forhandlingerne blev overført til forligsinstitutionen, hvor det i første omgang lykkedes at forlige DAS-overenskomsterne på årets ordinære resultat. For DIS-overenskomsterne måtte der flere møder i forligsen til før forligsmanden opgav og henviste fornyelsen til mæglingsforslaget. Det betød samtidig at skatteprotokollatet fortsætter uændret, men også at vi kunne vinke farvel til forhåndstilsagnet om regulering af tillæg for de faglærte.

Igennem påsken har bilfærgernes forhandlere åbenbart besindet sig, og netop i denne efter-påske-uge, har der på bilfærgernes foranledning været afholdt et uformelt møde, hvor bilfærgerne nu bekræfter at de overholder forhåndstilsagnet om regulering af tillæg for faglært arbejde. Konsekvensmæssigt har vi aflyst indkaldelse til fællesmøde som er omtalt andetsteds i bladet.

Samlet set betyder forløbet, at overenskomsterne i bilfærgerne reguleres på vanlig vis og som det øvrige arbejdsmarked, og at fagtillægget herudover reguleres som aftalt i 2007.

Udover at den seneste skattereform kaster sin brede skygge over samtlige DIS-forhandlinger, er forhandlingerne med de øvrige rederiforeninger afholdt i en sober og et godt forhandlingsklima. Der er ikke nogen prangende resultater, men reallønsudviklingen bevares og det bliver dyrere at afskedige medarbejdere.

OVERENSKOMSTFORH

TRANSPORTFORLIGET

Søfartens 1. marts-overenskomster læner sig efter sædvane tungt op af landjordens transportforlig, og indgåede forlig baserer sig herpå.

Transportforliget blev i år indgået 1. marts, og indeholder i hovedtræk (kro-nobeløb svarende til DAS-tal):

1)

+ 1,60 kr. pr. time pr. 1/3-2010

+ 2,25 kr. pr. time pr. 1/3-2011

+ 0,50 kr. pr. time pr. 1/3-2011 - ancien-nitetstillæg.

Satser for holddrift hæves med 1,5% pr. 1/3-2010 og 2% pr. 1/3-2011 (for søfar-tens vedkommende er dette "oversat" til deciderede genetillæg).

2)

Fratrædelsesgodtgørelse på henholds-

vis 1, 2 eller 3 gange 5.000 kr. efter 3, 6 eller 8 års beskæftigelse - ved opsigelse uden egen skyld (for søfartens vedkom-mende er det ikke afklaret om disse be-løb er både DAS- som DIS-tal).

3)

+ to ugers barselsorlov til fuld løn, dog max 135 kr. i timen, hvoraf hver af foræl-drene har ret til + en uge.

4)

Herudover indeholder transportforliget en række protokollater, som i det væ-sentligste er hensigtserklæringer, om bl.a.:

* Sikring mod løndumping

* Seniorpolitik

* Ligelønsnævn

* Samarbejdsudvalg

* Tillidsrepræsentanter

* Natarbejde

MÆGLINGSFORSLAGET

Forligsmanden fremsatte endeligt mæg-lingsforslag d. 26. marts, og forslaget er sendt til urafstemning. Afstemningsre-sultatet foreligger 20. april kl. 20.00. Det forventes at forslaget stemmes hjem og de fleste store organisationer anbefaler et ja (herunder Dansk Metal og 3F).

Af store organisationer har kun HK-Privat iværksat en nej-kampagne. Også DSRF, som stemmer via kompetent for-samling, har - undtagelsesvis - besluttet at stemme ja.

Mæglingforslaget indeholder som del-elementer alle de forlig som på tids-

punktet for fremsættelsen, 26/3, var indsendt til forligsinstitutionen på DA-LO-området.

Herudover foreslår mæglingforslaget en model til fornyelse af de resterende overenskomster.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe, er særskilt nævnt som omfattet for så vidt angår DIS-overens-komsterne i LO-regi.

Hvad betyder det for CO-Søfart i prak-sis?

HANDLINGERNE - 2010

Hvis mæglingsforslaget stemmes hjem, vil Metal Søfarts DIS-overenskomster i bilfærgerne blive fornyet iht mæglingsforslaget. Hermed vil bilfærgernes forsøg på at få fjernet det indbyggede skatteprotokollat bortfalde.

For så vidt angår realindholdet i mæglingsforslaget vil der for CO-Søfart-overenskomsterne, ikke være betydende forskel til sammenligning med transportforliget.

CO-Søfart FORLIG

CO-Søfart har indgået forlig for så vidt angår (1. marts-overenskomster):

Metal Søfart:

- * Danmarks Rederiforening - hovedaft.
- * Bilfærgernes Rederiforening - DAS
- * Rederiforeningen for Mindre Skibe - basisoverenskomst og Esvagt
- * 1895

DSRF:

- * Danmarks Rederiforening - hovedaft.
- * NFS - SamsøTrafikken
- * Danbor
- * Sodexo

Alle aftaler er indgået med baggrund i transportforliget.

CO-Søfart UDESTÅENDER

Ved redaktionens slutning udestår:

- * Alle 1. april overenskomster (officerer - maskinister og hovmestre).

* En lang række særoverenskomster. Det er aftalt at forhandlingerne genoptages når afstemningen om mæglingsforslaget er afsluttet.

DFDS - DSRF

Til alle medlemmer, vil der kort efter redaktionens slutning blive udsendt oplæg til ny permanent overenskomst.

Oplægget er erstatning for den nuværende midlertidige overenskomst som udløber 30/4.

Deadline for den vejledende urafstemning er **6 maj**.

Medlemsmøder om forslaget til ny overenskomst vil i den kommende tid blive afholdt ombord på skibene.

Fra foreningens side opfordres til at stemme ja - selvfølgelig. Forhandlingerne med DFDS har været konstruktive, og rederiet har stået ved de løfter de gav om kommende forbedringer ved indgåelsen af nødoverenskomsterne i 2008.

Vi vil særlig henlede medlemmernes opmærksomhed på:

* Optjening af frihed på skiftedage (seniorordning).

* Vel de bedste opsigelsesvarsler og fratrædelsesgodtgørelser i erhvervet (bedre end officerernes).

* Hyrestigninger langt over hvad der er givet i overenskomsterne generelt på hele arbejdsmarkedet.



BHT - NFS - Samsø - DSRF

Sø-Restaurations overenskomst med Bornholms Trafikken er en 1. maj overenskomst.

Med NFS er det aftalt at Samsø Trafikken foreløbigt fornys pr. 1. marts for en

to-måneders periode og på grundlag af transportforliget.

Samtidig er det aftalt at vi vil forsøge at samskrive de to overenskomster til fælles fornyelse pr. 1. maj.

Bilfærgernes Rederiforening - Metal Søfart

Som det fremgår af lederen, var oplevelsen af forhandlingerne i år ikke befordrende for det fremtidige samarbejde.

Når man oplever direkte løftebrud, gør man det samtidig umuligt at indgå håndtryksaftaler for fremtiden. Det kan tage lange år at opbygge en relation med gensidig troværdighed, - det kan tage et splitsekund før alt skal skrives ned på millimeterpapir. I år kom splitsekundet da rederiforeningen afviste der var indgået en forhånds aftale om forhøjelse af det faglige tillæg med kr. 1,65 pr. 30. april 2010 (altså et forhåndstilsagn i forbindelse med fornyelsen).

At bilfærgerne ønskede at bortforhandle skatteaftalen i relation til DIS-overenskomsterne, var måske til at forstå, og CO-Søfart forsøgte at fremsætte et samlet mæglingsforslag, som forment-

lig mest blev afvist fordi det indeholdt de 1,65 som et must.

Til gengæld var det slet slet ikke til at forstå, at bilfærgerne i et lille teknisk udvalg om skattereformens betydning for DIS-lønningerne, spillede knejsende uvidende om talstørrelser. Det nærmeste man kan komme en karakteristik er at sammenligne med børnehaver-for nærmelse med gemte leverpostejmadder under bordet.

I stedet for en samlet aftale som ville sætte implementering af skattereformen i bero for en to-års periode, vil DIS-overenskomsterne nu blive fornyet som vanligt.

Umiddelbart efter påske blev problemerne løst, og vi prøver nu at vaske tavlen ren. Det faglige tillæg udbetales som lovet. Se leder side 3.

HJEMMESIDEN

Vi skal opfordre medlemmerne til at følge med på hjemmesiden. Udover den almindelige nyhedssektion, gælder det særlig medlemssiden, hvor de fleste relevante dokumenter kan findes. Det gælder f.eks. transportforliget og mæg-

lingsforslaget i deres helhed, og indgåede aftaletekster.

På overenskomstsiderne vil man kunne følge når tekster er opdaterede gennem farvemarkeringer.

Officerer - Danmarks Rederiforening

Den 7/4 modtog vi forhandlingstemaer for officererne fra Danmarks Rederiforening for henholdsvis catering officerer og skibsmaskinister.

Catering Officerer

I forbindelse med de indledende forhandlinger med Dansk Sø Restaurations Forening vedrørende overenskomstfornyelsen pr. 1. april 2010, ønsker Danmarks Rederiforening indledningsvis at optage forhandlinger på baggrund af nedenstående ikke udtømmende opstilling af temaer:

1. Lønninger, overenskomstens § 2, I.
2. Sanktionsbestemmelsen i overenskomstens § 1, A, stk. 6 om opsigelse med forkortet varsel ønskes ændret.
3. Overenskomstens § 1, B, stk. 4 – minimumshjemmeperiode bør udgå.
4. Overenskomstens § 1, B, stk. 3 – sanktionsbestemmelsen bør udgå.

For begge aftalers vedkommende fremsendte CO-Søfart overenskomstkraft forhandlingstemaer den 26. marts.

Oplægget er enslydende for de to overenskomster:

5. Overenskomstens § 5, I, - arbejdstid

6. Overenskomstens § 7 stk. 8 vedrørende afvikling på forskud udbygges.

7. Overenskomstens § 14 vedrørende varighed.

Skibsmaskinister

I forbindelse med de indledende forhandlinger med Metal Søfart vedrørende overenskomstfornyelsen pr. 1. april 2010, ønsker Danmarks Rederiforening indledningsvis at optage forhandlinger på baggrund af nedenstående ikke udtømmende opstilling af temaer:

1. Lønninger, overenskomstens § 2.
2. Overenskomstens § 5 stk. 3 - vilkår for oplæringstjeneste
3. Overenskomstens § 8 vedrørende varighed.

1. Regulering af hyre, pensionsgivende hyre, overtidsbetaling, tillæg.

2. Tryghedsaftale og sikkerhed i ansættelsen.

Der tages forbehold for at rejse yderligere krav.



Brundby Hotel på Samsø søger kok

Henvendelse kan ske på tlf 86 59 00 11

Se mere om hotellet på: <http://brundby-hotel.dk/>



v/Ole
Strandberg
pr.
11/4-2010



Uberettiget opsigelse - DSRF

(CT Offshore er specialiseret i kabelføring fra havvindmøller til land)

Som beskrevet i sidste nummer af fagbladet, fyrede rederiet CT Offshore i januar et medlem af DSRF efter lidt under et års ansættelse. Begrundelsen lød på manglende faglig kunnen som kok. I lyset af medlemmets mangeårige erfaring som hovmester og kok i forskellige rederier, samt det faktum, at han havde været i rederiet i næsten et år, mente vi ikke at opsigelsen var berettiget.

Da kokken, som er klar til at gå på efterløn, samtidig i opsigelsesperioden blev sygemeldt, var vi enige om at gå efter en godtgørelse for uberettiget opsigelse. Efter forhandling med rederiet, blev der indgået forlig, hvor medlemmet fik en godtgørelse svarende til 3 ugers hyre.

CP

Lønmodtagernes Garantifond - LG

Konkurser på vej...

Get2Sea som vi har kæmpet med over en længere periode, er nu endelig erklæret konkurs. Der er udpeget kuratorer, som er blevet gjort opmærksom på



Vagtplanering - Metal Søfart

Vores sag mod Mols-Linien omkring planlagte vagter på SH-dage, som vi sidst skrev om i fagblad nummer 4 fra 2009, er stadig ikke blevet løst. Sagen drejer sig om de reparatører, der er ombord om natten, når færgerne ligger i havn. Problemet er at de vagtplaneres til arbejde på søgne-helligdage, hvilket de i henhold til overenskomsten kun må, når der er tale om arbejde af drifts- eller sikkerhedsmæssig karakter.

Siden vi tog sagen op har der været afholdt organisationsmøde med Bilfærgernes Rederiforening og Mols-Linien uden at det førte til noget. Derefter sendte vi sagen videre til Dansk Metal og LO med henblik på at få sagen prøvet ved faglig voldgift.

Vi har senest haft møde med LO og sat deres advokat ind i sagen, og afventer nu at LO udfærdiger et klageskrift.

CP

vores krav. Vi afventer nu den endelige opgørelse af konkursboet. Hvis der ikke er noget at hente i konkursboet, sender vi kravet videre til Lønmodtagernes Garantifond.

Herudover har vi en del andre sager – fortrinsvis i land - som muligvis også ender med konkurs. Indtil videre har vi gjort medlemmernes lønkrav gældende og afventer svar. Desværre er den slags sager ofte langvarige, og flere af dem er i øvrigt tidligere beskrevet her i bladet.

En sag drejer sig om en tidligere hovmester, som efter fyringsrunden i A.P. Møller, blev ansat på Restaurant Feddet ved Faxe. Som så mange andre restaurationer kunne ejeren ikke få det til at løbe rundt og han måtte dreje nøglen om. Desværre skete dette inden medlemmet havde fået sin tilgodehavende løn. Vi valgte så efter aftale med medlemmet at indgå et frivilligt forlig med restauratøren om en afdragelsesordning, så medlemmet kunne få sine penge snarest muligt. Desværre har restauratøren ikke levet op til den aftale, og sagen vil nu blive ført til behandling i Fogedretten.

En anden tidligere hovmester i A.P. Møller blev ansat på Restaurant Famous i Vejen. Restauranten havde en del startvanskeligheder og kom aldrig rigtig op at køre. Men medlemmet var ansat og stod til rådighed i en periode, hvorfor han naturligvis har løn til gode for perioden.

Arbejdsgiveren har flere gange lovet os et svar på vores henvendelser, men efter tålmodig venten har vi sendt konkursbegæring til Skifteretten. Herfra har man dog - inden man vil behandle sagen - krævet et cpr-nummer på ejeren, som vi indtil videre ikke har kunnet fremskaffe.

I det nordjyske var et medlem ansat i tøjbutikken Tigusi. Også her opstod der økonomiske vanskeligheder og medlemmet blev opsagt. Desværre igen uden at medlemmet havde fået sin løn. Vi har ikke fået svar på vores henvendelser til arbejdsgiveren og vil nu søge at få firmaet begæret konkurs, så tilgodehavendet kan anmeldes til Lønmodtagernes Garantifond.

Heller ikke i København kører det på skinner for de mindre erhvervsdrivende. Således har en tidligere skibsassistent været ansat i et tømrerfirma, hvorfra han har krav på feriepenge samt betaling for SH-dage og feriefridage. Her har fagforeningen TIB allerede prøvet at få arbejdsgiveren i Skifteretten, men da han ikke mødte op, vil han i april blive politifremstillet. TIB har lovet at holde os orienteret og vi vil så anmelde kravet til LG, når firmaet endeligt er ophørt.

Ligeledes i hovedstaden, mangler en opsagt kok løn for en periode. Vi har henvendt os til arbejdsgiveren med kravet, som mundtligt har tilkendegivet at han ikke er helt enig i kravet. Det har vi bedt ham begrunde nærmere skriftligt, hvilket vi pt. afventer.

CP

Udlandsarbejde

A-kasse og arbejde i udlandet - DSRF

Et DSRF-medlem er kommet i klemme i a-kasse-systemet efter endt ansættelse i udlandet. Medlemmet har arbejdet i udlandet i nogle år – først i et dansk firma i Kosovo, som senere blev overtaget af et schweizisk firma.

Sagen drejer sig bl.a. om hvor man skal være arbejdsløshedsforsikret, når man arbejder i udlandet. Hvis man er ansat i et EØS-land (EU samt enkelte andre lande), skal man overføre sit danske a-kasse medlemskab til en a-kasse (el. lign.) i det pågældende land. Det er i den forbindelse vigtigt at man ikke får "et hul" mellem medlemsskabet i Danmark og medlemsskabet i udlandet. Når man så vender tilbage til Danmark, skal man igen overføres til den danske a-kasse, hvorfra man så eventuelt kan modtage dagpenge.

Den aktuelle sag er speciel på flere måder. For det første var medlemmet i starten ansat af et dansk firma med udstationering i udlandet, og i den periode var det fint nok at stå forsikret i den danske a-kasse. Men i det øjeblik han blev ansat i det schweiziske firma, skulle han overføres til en schweizisk arbejdsløshedsforsikring, da Schweiz er et af de lande, der omfattes af EØS-reglerne (selvom Schweiz ikke er et EØS-land!). Var han derimod blevet ansat hos et lokalt firma fra Kosovo, så skulle han blive i den danske a-kasse, da Kosovo hverken er medlem af EU eller omfattet af EØS-reglerne.

Alt dette har medlemmet naturligt nok ikke været klar over, da reglerne som beskrevet er ret indviklede. Derfor råder vi medlemmer, der skal arbejde i udlandet, til at kontakte os inden man tager afsted. Det skal dog understreges, at reglerne også er indviklede for os – og ovenstående oplysninger er da også kun vejledende – hvorfor det bedste vil være at kontakte a-kassen om dette.

Mht. den konkrete sag og muligheden for at modtage dagpenge, har det også

betydning om der er blevet betalt skat i udlandet eller ej. Også her er der tale om indviklede regler, som a-kassen skal rette sig efter når medlemmer søger om dagpenge. Det kan derfor stærkt tilrådes, at sætte sig godt ind i reglerne inden man tager afsted.

CP



Bortvisning - Metal Søfart

Et medlem henvendte sig til foreningen med en bortvisning i hånden. Virksomheden EUM International Aps havde bortvist medlemmet med begrundelsen, at medarbejderen havde meldt sig syg til den "forkerte" leder.

Medlemmet arbejdede på en installation i Nicaragua og meldte sig syg til installationsmanageren på stedet. Firmaets politik er dog, at man skal melde sig syg til kontoret i Danmark til en navngiven person. Denne navngivne person har i mellemtiden forladt firmaet.

På grund af tidsforskellen mellem Nicaragua og Danmark (som er på 7 timer), og da medlemmet ikke havde fået instrukser om hvem han skulle sygemelde sig til, valgte medlemmet derfor at sygemelde sig til sin direkte leder på lokationen.

Firmaet bortviste dagen efter medlemmet. Foreningen kører derfor en sag mod EUM International Aps om uberettiget opsigelse.

KOJ



Bilfærgernes Rederiforening - faglig afdeling

Som det sikkert er alle bekendt, har store dele af ressourcerne i faglig afdeling været brugt på overenskomstforhandlingerne.

Som det fremgår af formandens leder, er ikke alle forhandlinger foregået uden sværdslag, og enkelte har endog taget en meget usædvanlig drejning.

Det var ikke meget på bordet denne gang, da parterne skal følge det øvrige arbejdsmarked, men det blev dog til en symbolsk regulering.

I skrivende stund, kendes resultatet af afstemningen om mæglingforslaget ikke, da de sidste stemmer først skal være forligsmanden i hænde den 20. april.

Hvis mæglingforslaget ikke vedtages, vil de varslede arbejdsnedlæggelser - dvs. strejke, lockout ect. - tidligst kunne træde i kraft den 25. april.

På bilfærgerne har både DSRF og Metal Søfart, forud for overenskomstforhandlingerne, modtaget første lockoutvarsler/sympatilockoutvarsler, men har endnu ikke modtaget andet varsel, og vil derfor ikke straks blive omfattet.

Den varslede lockout vil, i givet fald, omfatte alle medlemmer af Metal Søfart på

bilfærgeområdet, og medlemmerne af DSRF ansat på overenskomsten med SamsøTrafikken/BornholmsTrafikken/NFS.

Jl



RFMS, Rederiforeningen af 1895 & Bilfærgernes Rederiforening - Metal Søfart

Ved gennemgang af indbetalingerne til Metal Søfarts uddannelsesfond, ser det ud som om, at flere rederier i de ovennævnte rederiforeninger har undladt at indbetale det i overenskomsten aftalte beløb.

I enkelte tilfælde går de manglende indbetalinger flere år tilbage, hvorfor der er tale om ikke ubetydelige beløb.

På den baggrund har Metal Søfart anmodet om et organisationsmøde om sagen, så vi kan få klarlagt, hvorfor man ikke har overholdt overenskomstens betalingsforpligtigelse, og herefter, hvordan man foreslår sagerne løst.

Jl

Socialt

Sygedagpengeret - DSRF

Et medlem på nu 30 år, har siden en arbejdsulykke med et fald på glat gulv i 2005, været plaget af kroniske smertetilstande (lænde- hofteregion). Ulykken blev anerkendt som omfattet af arbejds-

skadeloven, men der blev af forskellige grunde kun udbetalt erstatning for en méngrad på 5% og intet erhvervsevnetab (<15%). Der blev efterfølgende ulykken ikke fundet objektive indikationer på discusprolaps eller lignende.

Medlemmet har efterfølgende ulykken haft forskellige jobforløb, men ellers været enten på syge- eller barselsdagpenge. Ifølge kommunen i Nordjylland er medlemmet kategoriseret i en kategori 2, som i kommunal-sproget betyder ”risiko for langvarigt sygeforløb - arbejdsevne truet”.

I 2009 har medlemmet deltaget i nogle smertehåndteringskurser på et smertecenter i Jylland. Herudover er der forsøgt med fysioterapibehandling uden anden effekt end midlertidig lindring.

Fra ultimo 2010 har medlemmet været i virksomhedspraktik med 20 timer om ugen, og med et stigende pres om at udvide timetallet. Omkring 1. marts kulminerede situationen med et krav fra kommunen om at medlemmet genoptager fysioterapeutbehandling på egen regning med henblik på udredning fra fysioterapeuten. Samtidig intensiveres kravet om at virksomhedspraktik gradvist skal udvides fra 20 timer om ugen til 37. Der er ellers enighed mellem alle involverede om at den faktiske virksomhedspraktik fungerer, og medlemmet er glad for arbejdet.

Efter foreningen har deltaget i et møde med kommunen, er der nu indgået en aftale hvorefter medlemmet genoptager praktikken og forsøger med gradvis udvidelse af timetal på nogle bestemte betingelser om tilpasning af arbejdsvilkår.

Medlemmet er i øvrigt gravid igen og vil gå på barsel om få måneder.

Det er en vanskelig sag som grundlæggende involverer spørgsmålet om man tror på at den syge er syg. Sygdom i selve smertesystemet kendes nok bedst fra såkaldte fantomsmerter i en bortopereret legemsdel. Smerterne er reelle smerter, men de findes om man så må sige uden for selve kroppen. Hvis nervesystemet signalerer smerte, så oplever hjernen smerte uanset om man har brændt sig på en varm genstand eller ej. Men årsagen kan ikke måles eller vejes og omverdenen vil kigge skeptisk på den brændte pletfri finger.

I den aktuelle sag tror kommunen formentlig ikke på at vores medlem har de angivne smerter. Deres forståelige reaktion er at ville etablere arbejdsvilkår som ligner en hjemlig situation. Hvis medlemmet heller ikke kan klare det, så kan hun jo heller ikke klare at være hjemme! Om det så i praksis er muligt at gøre arbejdspladsen tilstrækkeligt fleksibel, er en helt anden sag.

OleS

Udligningskontoret for Dansk Søfart

Ægtefælle uden skattepligtig indkomst

I sidste nummer af fagbladet, fortalte vi om et medlem med en hjemmegående ægtefælle uden skattepligtig indkomst.

For medlemmet med hans konkrete indkomst- og fradragsforhold, har skattereforen betydet at hans kompensationsbeløb er faldet med ca. 1.500 kroner om måneden. I vores DIS-virkelighed er hans

indkomst altså faldet med. ca. 1.500 kr/mnd., som et direkte resultat af skattereformen.

Baggrunden er bortfald af mellemskatten efter skattereformen, hvorefter en væsentlig del af den hjemmegående ægtefælles uudnyttede skattefradrag, ikke længere kan udnyttes. Ifølge Udligningskontoret kan det for en søfarende betyde et fald i kompensationen på op mod max 2.100 kroner.

Udligningskontoret har samtidig forklaret at det samme forhold vil gøre sig gældende for en person med landindkomst. Her vil beløbet imidlertid blive indregnet i den skattefordel den landansatte samtidig vil have efter skattereformen, hvorfor det opleves på en anden måde.

Vi har ladet vores revisor se på tallene, og til sammenligning med vores medlem set på en opstilling for en højtlønnet landansat, med eller uden hjemmegående ægtefælle.

De skattetekniske forudsætningstal er valgt som følger (årsbasis):

Lønindkomst før AMBI	804.000
AMBI heraf 8%	-64.320
Indbetalt privat ratepension	-43.500
Kapitalindkomst	-77.459
Frdrag, fagforening f.eks.	-5.500
Frdrag, beskæftigelsesfr.	-13.600

De samme tal for ægtefællen er nul hele vejen igennem.

Værdien af ægtefællens overførte skattefradrag falder fra 37.074 i 2009 til 15.727 i 2010 som konsekvens af mellemskattens bortfald. Hvis man ser på den resulterende månedsløn til udbetaling, vil den

være som følger:

2009 med hjemmegående	40.365
2010 med hjemmegående	41.509
2010 merudbetaling pr. mnd.	1.144

2009 uden hjemmegående	37.249
2010 uden hjemmegående	40.176
2010 merudbetaling pr. mnd	2.927

Og så kan man jo, hvis man nøder videre med de tal, spekulere over skattesystemets højere retfærdighed.

Forundringen over at vi faktisk ikke har hørt noget om disse særlige konsekvenser af skattereformen, for en person med en hjemmegående ægtefælle uden skattepligtig indkomst, er afløst af en mistanke om at sådanne personer stort set ikke mere findes i samfundet.

OleS



Fyringsrunden i NFS - DSRF

Fredag d. 5. februar kunne vi efter vi var orienteret fra vores tillidsrepræsentanter, på hjemmesiden offentliggøre at der foretog en større fyringsrunde i NFS, som først og fremmest ville berøre cateringområdet på BHT's ropax-færger.

Meddelelsen blev modtaget en uge før redaktionen sluttede for forrige nummer af fagbladet, og ved redaktionens slutning var der stadig stor usikkerhed om hvad det var muligt at skrive. Kommunikationen blev derfor koncentreret mellem foreningen og tillidsrepræsentanterne direkte. Samtidig sendte foreningen en

protesterende skrivelse til NFS's adm. direktør Mads Kofod, hvor vi beklagede os over at foreningen ikke blev inddraget fra begyndelsen, når en større fyringsrunde var forestående.

BornholmsTidende tog selvfølgelig straks tråden op fra vores hjemmeside, og kunne i et interview med DSRF's formand Ole Philipsen, mandag den 8. februar følge op med en overskrift "Bornholmstrafikken lægger op til en konfrontation".

Vi modtog et beklagende og forklarende brev fra rederiet, og efter nogle telefonsamtaler blev der aftalt et møde i Rødovre d. 18. februar mellem NFS og DSRF.

På mødet i Rødovre blev vi orienteret om de nærmere detaljer for den forestående fyringsrunde. Der var, som vi i store træk allerede var bekendt med, tale om en nedlæggelse af cateringkonceptet på ropax-færgerne mellem Rønne og Køge, som ville medføre afskedigelse af ca. 30 bornholmske cateringmedarbejdere, og herudover nedskæringer på landjorden, samt ganske få fyringer i SamsøTrafikken.

Vi diskuterede herudover vilkår for fratrædelserne og det blev herunder aftalt:
* at alle ville få 7 måneders opsigelsesvarsel.

* At vilkår for fratrædelse som de er aftalt i overenskomsten som den træder i kraft pr. 1/5-2010, skal være gældende for opsigelserne.

På hjemmesiden er der på den interne medlemsside, indlagt et regneark d. 26/2 under "interne meddelelser", hvorefter man kan beregne sin fratrædelsesgodtgørelse.

* At eventuelle fratrædelser i "utide" skal forudrøftes med foreningen.

Samtidig blev vi orienteret om at der ville blive organiseret to såkaldte "fremtidscafeer" i Rønne, henholdsvis d. 10/3 og d. 16/3, for dem som ønskede det blandt de opsagte.

Torsdag d. 25. februar blev cateringpersonalet fra de forskellige skibe samlet gruppevis hvor der blev givet besked om hvem der skulle blive og hvem der blev opsagt. Det gav en ny overskrift i BornholmsTidende d. 26/2 "Fyret mens kollegerne hørte på".

Bortset fra at fagforeningen HK-Privat gav udtryk for, at de ikke bifaldt fremgangsmåden med opsigelser i et kollektivt forum, var hverken tillidsrepræsentanter eller DSRF specielt utilfredse med den valgte fremgangsmåde. Kort sagt kan man sige, at den rigtige fremgangsmåde slet ikke eksisterer.

Fremtidscafeerne blev afholdt på hotel SAS Radisson i Rønne, og i mødet d. 10/3 deltog langt de fleste af de opsagte medlemmer, samt repræsentanter for: Rederiet, tillidsrepræsentanterne, DSRF, HK, a-kassen STA, PFA, jobcenter Rønne, samt et kursuscenter hvorfra der blev tilbudt målrettede kurser i opsigelsesperioden til alle som ønskede det.

Når vi ser bort fra det indledende turbulente og højtråbende forløb, som faldt lige i hak med det mest intensive tidspunkt i overenskomstforhandlingerne, må vi medgive at forløbet i øvrigt har virket sobert, og foreningen har været involveret i bemærkelsesværdigt få slag i luften efterfølgende.

Når det er sagt, er der selvfølgelig ikke noget der kan ændre at hele udviklingen er dybt deprimerende for foreningen, og at vi den nuværende travlhed til trods, er stærkt påvirkede af det ene ansættelses-mæssige tilbageslag efter det andet i søfartsverdenen.

Afstedkommet af nogle rygtedannelser om, at vores tillidsrepræsentanter skulle have deltaget i udpegningen af de medarbejdere som er blevet op-sagt, vil foreningen gerne understrege, **at det ikke har været tilfældet.**

Rygterne stammer formentlig fra skriverier i BornholmsTidende, hvoraf man kan udlede at tillidsrepræsentanterne har været involveret i processen.

Tillidsrepræsentanterne har deltaget i samarbejdsudvalgsmøder hvor hele processen med opsigelser er blevet drøftet, men de har selvfølgelig ikke være med til at navngive hvem der skulle opsiges.

OleS



Supply og røg i kahytten

Mærsk Supply fulgte i begyndelsen af året op på den almindelige heksejagt mod rygere, og udsendte et generelt forbud til alle skibe mod rygning på de personlige kamre.

Foreningen protesterede ved en skrivelse fremsendt d. 18/3, hvori vi indledningsvis skrev:

"Det er foreningens opfattelse:

** at restriktionerne er langt videregående end nødvendige for de påberåbte hensyn.*

** at ledelsesretten anvendes krænkende for den personlige frihed og*

** at kamre under udmønstring må sammenlignes direkte med private hjem, hvor der heller ikke kan foretages ransagning medmindre der er tale om en begrundet mistanke om ulovligheder. Og at dette hjem i Mærsk Supply anvendes for en længere periode af gangen."*

.....

"Men det er stadig tilladt at ryge, ligesom bjergbestigning er tilladt på trods af de alvorlige psykiske skader det kan påføre en person at opleve en knust bjergbestiger for foden af bjerget."

Det noteres at der pågår en sag i Mols-Linien om rygepolitik - på nogle lidt anderledes præmisser - og at vi afventer udfaldet af denne sag som forventes i løbet af sommeren.

Endelig konstaterer vi at rygeloven, noget sjusket efter vores mening, forudsætter en positiv tilladelse for rygning på skibskamre. Når man lytter til de politikere som har vedtaget loven, har det dog aldrig været hensigten at genere rygere, som ikke generer andre med deres rygning, f.eks. i privat bolig.

Vi fik svar fra Mærsk Supply d. 7. april, og det mest bemærkelsesværdige ved svaret er, at det er svar fra en dansk virksomhed, bosiddende i Danmark, på et brev skrevet på dansk, men besvaret på engelsk. Vi inviteres til et møde så rederiet kan fremme forståelsen for den valgte rygepolitik!

OleS

ITF og det internationale arbejde

Berlin-konference/AOP

I ugen 15. til 19. marts afholdt den Internationale Transportarbejder Føderation (ITF), en række møder i Berlin for sektionen af søfarende og havnearbejdere, samt et møde i sin Fair Practice Committee.

Møderne var sammenkaldt for at der skulle opnås enighed om en fælles indstilling til den kommende ITF-kongres, som afholdes i Mexico City i august.

Det vigtigste emne, et emne som også har stor betydning for danske søfarende, var at vedtage nye tiltag mod skibe under bekvemmelighedsflag (FoC), og skibe som sejler i såkaldt 2. registre (DIS, NIS m.fl.).

Siden slutningen af 2. verdenskrig har ITF kæmpet mod substandard-skibe, og redernes stadig stigende brug af at udflage deres skibe under FoC i lande som Liberia, Panama og Bahama, hvorved de slipper for tilsyn af flagstatsmyndigheder og har kunnet betale de søfarende den hyre de havde lyst til.

Formålet med FoC-kampagnen har været at forsøge at tvinge skibene tilbage under det flag, hvor rederiet var hjemmehørende. Hvis det ikke var muligt, så tvinge rederen til at indgå overenskomst med ITF eller med en ITF-medlemsorganisation fortrinsvis fra det land hvor rederiet var hjemmehørende. Denne politik har fået navnet "Oslo to Delhi"-politiken og stammer fra Oslo 1948 og Delhi 1998. I Delhi blev politiken senest revideret.

I praksis er det imidlertid slet ikke gået som man ønskede.

Det er endt med, at enten indgår rederne overenskomst med ITF, og indbetaler en afgift til ITF's fonde, eller også indgår overenskomst med et ITF-medlem i et af de lande som leverer billige søfarende, og ikke med ITF-medlemmer i de lande hvor rederierne reelt er hjemmehørende.

Resultatet er at såkaldte fagforeninger i Asien, f.eks. Filippinerne og andre steder, er blevet økonomiske sværvægttere der drives som familiefirmaer. Sjovt nok har skibsrederne, heller ikke de danske, ingen problemer med at betale til en myriade af fonde oprettet af disse familieejede "fagforeninger", fonde som er placeret i USA, Hong Kong og andre steder, - bare de får en billig overenskomst.

I tiden op til ITF's kongres i 2006 rejste de nordiske fagforeninger kritik af FoC-kampagnen, og udgav via Nordisk Transportarbejder Føderation bl.a. en bog med titlen "The FoC Campaign ...off course".



I denne rettes der en kraftig kritik af den udvikling som kampagnen har fået, og de nordiske lande krævede meget kraftigt at der skulle ske en gennemgribende evaluering af kampagnen, og fastsættes nye spilleregler som skulle være på plads inden kongressen i Mexico.

Tænderskærende måtte ITF's ledelse bøje sig for de nordiske lande og arbejdet blev indledt.

Undervejs i arbejdet har der været tiltag, som ikke har været særlig kønne, som skulle svække medlemsorganisationernes indflydelse på den fremtidige FoC-virksomhed,. For eksempel dukkede der lige pludselig et forslag op fra ITF's ledelse, om at nedlægge Fair Practice Commiteen, som er det organ som overvåger FoC-kampagnen og som består af 50 søfartsrepræsentanter og 50 havnearbejderrepræsentanter (fra Danmark er Ole Philipsen/CO-Søfart søfartsrepræsentant og Jan Villadsen/3F havnearbejderrepræsentant).

Dette forslag blev dog taget af bordet igen efter voldsomme protester bl.a. fra

A Flag of Convenience ship is one that flies the flag of a country other than the country of ownership. This system offers ship owners low registration fees and tax incentives and enables them to employ cheap labour. The ITF FOC Campaign, established in 1948, aims to eliminate this system and to protect seafarers' rights.

www.itf.org.uk

The ITF is a global union federation of over 200 unions representing over 2 million seafarers worldwide in over 100 countries and territories.



de danske organisationer.

I Berlin skulle slutresultatet fra arbejdet med at nylancere FoC-kampagnen vedtages af de søfarende og havnearbejderne. Hvilket det da også blev efter en del debat.

Hvad er så det nye, som skal vedtages i Mexico, og som skal blive den nye Mexico Policy?



Ja, der er meget nyt, men det som for os er det vigtigste er nok følgende:

FoC-skibe:

Fremover er det primære formål at sikre de søfarende på FoC-skibe overenskomster på et acceptabelt niveau, og ikke forsøget på at drive skibene tilbage til hjemlandets flag.

Samtidig fastslås at det er fagforeningerne i rederens hjemland der har overenskomstretten, men alle ITF-medlemsorganisationer er forpligtet til at arbejde for at overenskomstdække FoC-skibe, og hvis f.eks. en tysk fagforening opnår overenskomst for et FoC-skib, som ejes af en dansk reder, skal de tyske fagforeninger inden for et år overdrage overenskomsten til enten ITF eller den relevante danske ITF-organisation.

Samtidig er de faglige organisationer i rederens hjemland forpligtet til at oprette et samarbejde med den relevante ITF-



fagforening i de søfarendes hjemland. Ingen overenskomster må indgås under de niveauer som er aftalt via ITF og den internationale rederorganisation IBF.

Skibe i 2. registre:

Det fastslås at det altid er den nationale fagforening som har overenskomstretten for skibe registreret i 2. registre (DIS, NIS o.s.v.). Ingen må indgå overenskomster uden tilladelse fra de nationale fagforeninger. Dog opfordres de nationale fagforeninger til, hvor det er muligt eller ønskværdigt, at indgå i et samarbejde med ITF-fagforeninger i de søfarendes hjemlande.

Disse nye tiltag vil nu blive indstillet til godkendelse af ITF's kongres og vil så

være det grundlag som ITF's faglige organisationer i søfarten fremover skal operere efter.

I Berlin-møderne deltog fra Danmark: Henrik Berlau 3F, Flemming Smith 3F, Per Gravgaard SØLE og Ole Philipsen CO-Søfart.



**Hans C.
Rossen**
formand
46 15 20 49
rossen7@msn.com



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Søfart februar nr. 1.

Pænt fremmøde og vi fik hurtigt overstået dagsordenen - tingenes tilstand uændret - men den fremtidige situation for Metal Søfart blev livligt drøftet!

Så vil vi som sædvanlig på denne tid erindre om **1. maj** (mig først?). I selve København kan vi mødes i kælderen, Nyropsgade 25 (Metal København), om formiddagen; deltage i festlighederne der og senere i Fælledparken. Lignende arrangementer foregår vel i den øvrige region.

17. maj kl. 13 inviteres Klub 8 medlemmerne til hyggeligt samvær i "KLUBBEN", Enghavevej 4, København V. Ikke -beta-lende medlemmer må påregne mindre brugerbetaling angående fortæring.

17. maj er jo Norges Grundlovs-/Nationaldag, så den kan vi passende fejre og genopfriske minder fra dengang mange danske var påmønstret norske skibe - og omvendt.

Om vejret tillader, kan vi nyde dagens ret udendøre i "Tove Ditlevsens Mindehave".

**Velkommen
Bestyrelsen**

Runde fødselsdage i perioden 29-04-2010 til 20-06-2010

Tillykke 50 år

L. Dennis Ingildsen –
fylder 50 år den 9. maj 2010
Finn Majborn –
fylder 50 år den 4. juni 2010
Hans Jørgen Uhrskov Christensen –
fylder 50 år den 14. juni 2010
Per Dahl Villadsen –
fylder 50 år den 19. juni 2010

Tillykke 60 år

Jørgen Elmund –
fylder 60 år den 13. maj 2010
Bent Therkildsen –
fylder 60 år den 26. maj 2010

Tillykke 65 år

Freddy Bjørn Møller –
fylder 65 år den 3. maj 2010
Ingolf Stenholdt Pedersen –
fylder 65 år den 18. juni 2010

Tillykke 70 år

Kurt Holm –
fylder 70 år den 18. juni 2010

Tillykke 75 år

Jørgen Nagel Frantzen –
fylder 75 år den 9. maj 2010
Henning Dahl Larsen –
fylder 75 år den 19. maj 2010
Andreas Nymann Kristensen –
fylder 75 år den 7. juni 2010

Tillykke 80 år

Villy Kornum –
fylder 80 år den 8. maj 2010
Haudy Asger Hansen –
fylder 80 år den 18. juni 2010



KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2010

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	12.429 kr. og derover	Kr. 995,50	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	12.428 kr. og derunder	Kr. 630,75	
DAS-hyre	18.001 kr. og derover	Kr. 995,50	
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr. 630,75	
Dagpengesats	617 kr. og derover	Kr. 995,50	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	616 kr. og derunder	Kr. 630,75	
Lærlinge		Kr. 192,25	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 439,00	



J. Lauritzen's hotelskib "Dan
Swift", som siden december 2009
har været placeret ved oliefelt ud
for Rio de Janeiro.
Kapacitet: 250 gæster
Foto: Kai Tarp



DSRF-internt



Runde fødselsdage
i perioden
29-04-2010 til 23-06-2010

Kurt Sørensen – Elmkær 31, 4534
Hørve – fylder **75 år d. 8. maj**

Grethe Bruhn – Dalvikvej 41, 8800
Viborg – fylder **70 år d. 9. maj**

Mogens Rasmussen – Sønder Boulevard 50 4.th., 1720 København V – fylder **60 år d. 10. maj**

Bjørn Richardt Lottrup – Heibergsgade 14 2.th., 1056 København K – fylder **70 år d. 17. maj**

Else Marie Christensen – Tyrstbjergvej 4 C 0008, Vilestotte, 5210 Odense NV – fylder **85 år d. 22. maj**

Edith Frihauge – Blomstervænget 3, 9900 Frederikshavn – fylder **85 år d. 29. maj**

Jan Bachmann – Naga Road, Lapu-Lapu City, 6015 Cebu, Phillippines – fylder **50 år d. 8. juni**

Erik Helge Andersen – Gildringeparken 39, 4690 Haslev – fylder **70 år d. 15. juni**

Kurt Børding – Kong Valdemarsvej 17, 9600 Aars – fylder **60 år d. 17. juni**

Ib Clemens Ipsen – Landemærket 37, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 21. juni**

Harald Buch – Hertug Abelvej 42, 6000 Kolding – fylder **50 år d. 23. juni**



Vi mindes

Adamu Hausa, f. 28/7 1933, er afgang ved døden d. 21/12 2009

Knud O. V. Schmidt, f. 12/9 1923, er afgang ved døden d. 21/1 2010

Steingrim vid Stein, f. 11/1 1926, er afgang ved døden d. 16/2 2010

Jens-Arne K. Sørensen, f. 27/12 1941, er afgang ved døden d. 1/4 2010.



Mange tak for gaven i forbindelse med mit 25 års medlemskab i foreningen, Det varmede i en kold tid.

*Med venlig hilsen
Svend Aage Wolf Larsen*

Hej Allesosammen
Her med et stort Tak få opmærksomheden til min fødselsdag.

*M.V.H
John Tind*

Jeg blev meget meget glad for gaven. Den er flot og anvendelig til hverdag og fest. Tusind tak

*Jeg ønsker alle en god sommer
Judith C. Jensen*

Kære Bestyrelse

Jeg vil gerne benytte muligheden for at takke for opmærksomheden ved mit 40 års jubilæum, og for den fine gave og for min nye status som æresmedlem.

Det kom som en stor overraskelse for mig, det var uventet og gaven gjorde mig meget glad, ligesom min nye status som æresmedlem er en stor ære for mig.

*Med Venlig Hilsen
Preben Weber Nissen*

Kære alle

Tusind tak for den fine gave til min 60 års fødselsdag. Den skal nok blive brugt.

Venlig hilsen, Jack René Melchior

Mange tak for den flotte gave jeg fik til min fødselsdag, den 25. marts.

Mange hilsner, Lene Sode Dahl



Jubilæer i perioden
29-04-2010 til 23-06-2010

Lars Byø har den 1/5 2010 været medlem af foreningen i 25 år.

Ulla Christensen Schultz har d. 1/6 2010 været medlem af foreningen i 25 år.

Inge Kristine Rasmussen har d. 12/6 2010 været medlem af foreningen i 25 år.

Ervind Kristensen har d. 15/6 2010 været medlem af foreningen i 25 år.

Til kalenderen

DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

Tirsdag d. 31. august kl. 13.00

**Quality Hotel
Høje Taastrup**

Nærmere i følgende numre af fagbladet



Ankom til Oso-færgen "Pearl" mandag d. 22. marts i København. På den ene side var stemningen løftet, fordi jeg mener udkastet til ny overenskomst er positivt, mens jeg på den anden side havde noget rumlen i maven over 'hvordan besætningen ville tage imod forslaget'.

Jeg mødte info-Kim i terminalen og blev straks mødt af spørgsmålet "... nå hvordan går det med overenskomsten, har du noget godt med ombord", hvortil jeg kun kunne svare, at det mente jeg da, og fortalte ham i korte træk hvad det gik ud på.

Vel ombord blev jeg mødt af flere crew som alle spurgte til overenskomsten, og jeg kunne svare at den næææsten var færdig.

Med Kim's hjælp fik jeg orienteret besætningen om, at der ville blive holdt orienteringsmøde i messen om aftenen for dem som kunne, og for resten af besætningen fik jeg lov at holde møde i Columbus-bar efter båd og brand.

Det er mit indtryk at besætningen har taget godt imod indholdet i det nye forslag, og synes man kan spore en del begejstring rundt omkring, - men også nogen skepsis.

Hvis den nye overenskomst bliver valgt ligger der en stor opgave forude for alle involverede, fordi det altid kræver en del nytænkning at implementere nye OK-bestemmelser.

Da jeg sent tirsdag eftermiddag gik fra borde i Oslo, var jeg en lettet mand. Jeg havde gjort hvad jeg kunne for at belyse den nye overenskomst, og der var taget godt imod indholdet.

Næste rejseschedule:

13/4 "Pearl" København-Oslo
14/4 "Pearl" i Oslo
15/4 "Crown" Oslo-København
16/4 "Crown" i København

Efterfølgende deltagelse i medlemsmøder sammen med foreningen om den nye overenskomst.



SCANDINAVIAN STAR

**Tidligere behandlet i fagblade:
1-2007, 2-2007, 3-2008, 1-2010**

"..... og at vi som folkevalgte her på Christiansborg også har et ansvar for at sikre, at alle aspekter af Scandinavian Star katastrofen bliver undersøgt til bunds."

Poul Nyrup Rasmussen i brev til Mike Axdal 21/11-1990

HØRINGEN SOM UDEBLEV

Tirsdag d. 23. marts 2010 havde folketingets retsudvalg inviteret til offentlig høring om "Scandinavian Star", på opfordring fra Dansk Folkeparti, og med støtte fra SF og Enhedslisten.

Medens høringen var noteret på Folketingets hjemmeside, var det helt usædvanligt ikke muligt at tilmelde sig som gæst, og den 16. marts trak retsudvalget sit tilsagn om høringen tilbage. Begrundelsen var at justitsministeriet ikke ønskede at deltage i en høring, som havde til formål at danne grundlag for en kommissionsundersøgelse.

HØRING ALLIGEVEL

Med økonomisk bistand fra CO-Søfart, valgte den danske støtteforening i samarbejde med de tre politiske partier, at gennemføre høringen alligevel, og den blev afviklet i Proviantgården den 23. marts med deltagelse af:

Støtteforeningen - Oluf Husted, Mike Axdal (værter)



Dansk Folkeparti - Pia Adelsteen
SF - Karina Lorentzen
Enhedslisten - Line Barfod
Radikale Venstre - Lone Dybkjær
Konservative Folkeparti - (en suppleant for Tom Behnke)
og tre vidner:
Johan Berg - norsk dommer
Pierre Palmberg - svensk brandingeniør
Henrik Georgsson - svensk brandingeniør.

DOMMEREN

Johan Berg er pensioneret dommer fra Oslo Tingsret. I 2005 pådømte han en erstatningssag anlagt af støtteforeningen mod forsikringsselskabet Skuld. Ifølge dommen var erstatningssøgsmålet forældet. Det var i sig selv ikke overraskende.

Det overraskende var, at Johan Berg efter bevisførelsen under sagen blev overbevist om, at de rette ejerforhold til "Scandinavian Star" aldrig var ordentligt udredt. Og nok var sagen efter erstatningsretten forældet, men det var den ikke nødvendigvis efter strafferetten.

I maj 2008 sendte Johan Berg en opfor-



Pia Adelsteen, DF,
interviewes efter
høringen

dring til det danske folketing hvor han afslutningsvis skriver:

"Som norsk dommer har jeg fulgt den tradition at vi ikke kommenterer sager vi har afsagt dom i. Jeg er imidlertid kommet til at jeg må fravige den praksis i denne sag. Jeg tillader mig derfor respektfuldt at anbefale overfor Folketinget, at nedsætte en kommission som kan tage sig af de spørgsmål som henstår efter branden ombord på Scandinavian Star".

Under høringen påpegede Johan Berg det bemærkelsesværdige i, at forsikringsselskabet Skuld under sagens behandling i Oslo Tingsret, ikke havde bestridt, at DFDS's datterselskab SeaEscape Cruises Ltd var rette ejer af skibet på brandtidspunktet.

Med andre ord. Dommeren var overbevist om at erstatningssøgsmålet ikke kunne pådømmes på grund af forældelse. Han var på den anden side også blevet overbevist om, at vidneførslen under sagen satte alvorlige spørgsmålstegn ved gyldigheden af hele det danske retsopgør efter branden. Spørgsmål som kunne rejse nye spørgsmål. Spørgsmål som måske har givet den norske dommer natlige mareridt om nogle virkelig kynisk ondsksfulde forbrydere, som slap helt fri for retsforfølgelse.

BRANDINGENIØRERNE

De to svenske brandingeniører fremsendte ultimo april 2008 en udredningsrapport om branden til det danske folketing, bilagt en appel om at nedsætte en undersøgelseskommision i Danmark.

Rapporten konkluderede at der var tale om seks af hinanden uafhængige brande, og at den i Danmark mistænkte brandanstifter, selv var omkommet tidligt i forløbet. Brand nr. 2, hovedbranden, var anlagt med intimt kendskab til både skib og brandteknik, så brandens forløb blev så voldsomt som muligt, medens brand nr. 3 var anlagt 9-10 timer efter brand nr. 1.

PÅSTANDEN

Var der tale om det der strafferetsligt kan betegnes som mordbrand, med henblik på forsikringssvindler? Det er påstanden som ligger bag Mike Axdal's vægring ved begrave den nu 20 år gamle katastrofe hvor 159 mennesker omkom. Var det blot nogle stråmænd som i Danmark blev dømt for forsømmelser, medens en uskyldig blev begravet med stor mediebevågenhed som pyroman? Og det er samtidig de påstande som både den norske dommer og de svenske brandingeniører indirekte peger mod, i logisk sammenhæng med ejerforhold og brandrealiteter, som burde undersøges - til bunds.

SOCIALDEMOKRATIET

Hvor blev partiet af i denne historie, og hvorfor deltog de ikke i høringen? Er de fraværende blot for at beskytte socialdemokratiske ministerbeslutninger i 90'erne?

OG HVAD NU?

Dansk Folkeparti begærer folketingsdebat i løbet af april måned, og Mike Axdal forbereder igen en ansøgning om fri proces ved domstolene i Danmark.

Den 7. april er det 20-årsdagen for branden, og nye forældelsesspørgsmål presses sig på. Ifølge Axdal må forældelsestidspunktet imidlertid henføres til en højesteretsdom i 1993, og det kan advokater sikkert få meget skriveri ud af.

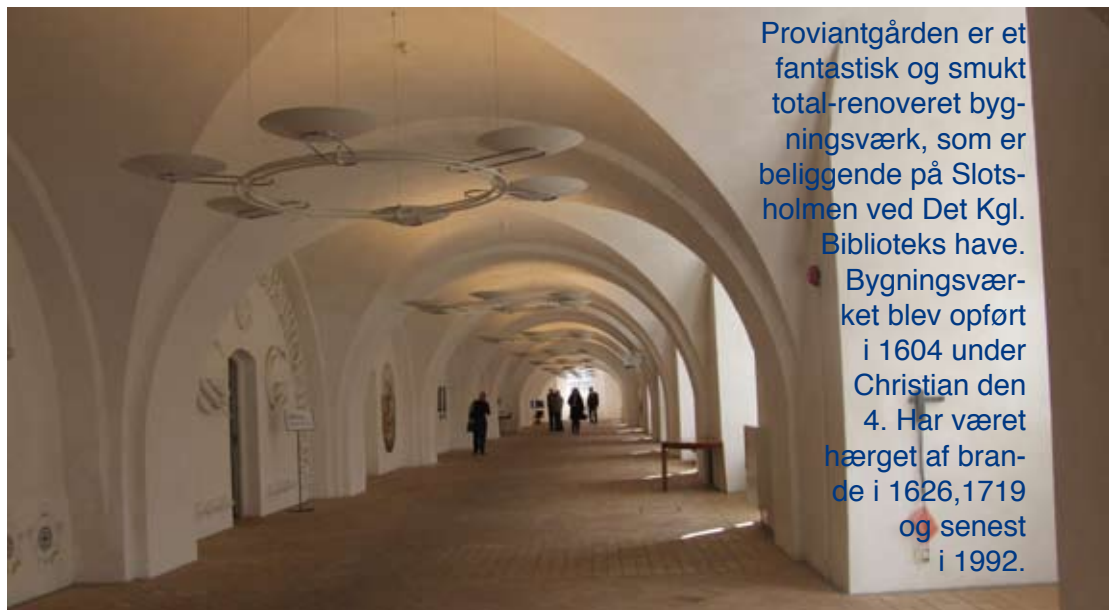
Alt det sker mens vi venter på at Socialdemokratiet lader sig lempe ud af rokkestolen.

Lad os nu få den kommissionsundersøgelse og få begravet spøgelseerne. Lad os gøre et endegyldigt forsøg på at bringe klarhed i spørgsmålet om det var en stakels pyroman og nogle rådne skibsredere som gav pokker i søfartssikkerhed, - eller var det koldblodig og kynisk beregning i hovederne på psykopatisk gridske spe-

kulanter, som var årsagen til 159 menneskers død i Skagerrak den 9. april 1990. Den sidste forklaring er næsten ubærlig, selvom den langt fra vil være enestående i verden af i dag.

Indtil der foreligger bedre svar end de forældede og utilstrækkelige fra årene lige efter branden, må den norske dommer, de svenske brandinspektører og Mike Axdal's omfattende dokumentation pege uimodsagt mod det sidste.

OleS



Proviantgården er et fantastisk og smukt total-renoveret bygningsværk, som er beliggende på Slotsholmen ved Det Kgl. Biblioteks have. Bygningsværket blev opført i 1604 under Christian den 4. Har været hærget af brande i 1626, 1719 og senest i 1992.



MADS KOFOD OG DEN BORNHOLMSKE MOTORVEJ

Det følgende interview er et stærkt beskåret uddrag fra lidt over to timers båndoptagelse. Interviewet vil blive bragt i sin helhed med link fra nyhedssektionen på hjemmesiden, planlagt i ugen 12/4 - 18/4.

Interview v/OleS

Var det grækerne og samsingene som blev Mads Kofod's waterloo, eller en uskøn alliance med en pengemaskine som er større end Bornholm?

Efter 10 år som administrerende direktør for BornholmsTrafikken, valgte Mads Kofod overrumplende at træde tilbage med øjeblikkeligt varsel d. 25. marts, to dage efter SamsøPosten kunne citere direktøren for udtalelser til TV2-Bornholm, som var lidet flatterende for samsingene. Udtalelser som slet ikke skulle have været bragt.

CO-Søfart fik onsdag d. 7. april et eksklusivt interview med Mads Kofod under en biltur fra Rønne til København. Interviewet kommer rundt om kærligheden til Bornholm, Samsø, overenskomstforhandlingerne, hvor Mads Kofod indledningsvis var forhandlingsleder for Billefærgernes Rederiforening, og om der findes en bornholmsk BornholmsTrafikken om 5 år.

Indledningsvis kan det være på sin plads at bemærke, at CO-Søfart dybt beklager Mads Kofod's fratræden. Der er snart kun bank-tanterne tilbage i den danske rederibranche.

TIÅRETS SÆRLIGE MÆRKEDAGE

- * "Villum Clausen" indsat på ruten Rønne-Ystad: 15/4-2000
- * Øresundsbroen indviet: 1/7-2000
- * Københavnsruten nedlagt: 1/10-2004
- * BHT bliver aktieselskab med staten som eneejer: 1/5-2005
- * Ropaxerne indsat på ruten Rønne-Køge: 1/5-2005
- * "Villum Clausen" kolliderer med mølen i Rønne: 14/12-2006
- * Nordic Ferry Services (NFS) stiftet: 17/4-2007

- * Clipper køber Scandlines Sydfynske: 23/11-2007
- * Sydfynske A/S lægges i management hos NFS: 1/1-2008
- * Efter vunden licitation overtager NFS ruten Hou-Sælvig: 1/10-2009
- * "Kanhave" indsættes på ruten Hou-Sælvig: 15/7-2009

Bornholmske licitationsperioder:
Den første: maj 2005 til august 2011
Den næste: 1/9-2011 til 1/9-2017

MADS KOFOD CV

14-06-1951 Født - og opvokset i Rønne

20-03-1967 Søfartsbog udstedt i Rønne

Ud af 3. real og sejlede messedreng i KGH. Kogtved Søfartsskole 1969.

Aspirant i Lauritzen og uddannet skibsfører i 1973. Sejlede styrmand i Lauritzen til 1977.

Uddannet maskinmester i 1979 og sejlede i kort tid som maskinmester.

Uddannet navigationsskolelærer i 1980.

Underviste Københavns Navigations-skole og sideløbende mange år på Søværnets Officersskole på Holmen.

1984-1988: Fuldmægtig i Industrimini-steriet



1988-1990: Planlægningschef i DSB Rederi

1990-1993: Afdelingschef i DSB's internationale afdeling

1993-1996: Adm. direktør i DanRail A/S

1996-1998: Stykgodschef i DSB stykgods

1998-2000: Vicedirektør i Dansk Management Forum og senest direktør i Dansk Maritimt Institut

20-03-2000: Adm. direktør BHT.

RUTERNE

Var det bornholmerne selv, som sammen med turisterne, valgte den lovpriste og komfortable natrute mellem København og Rønne fra, da der kom et hurtigere alternativ?

Før Øresundsbroen blev åbnet var fordelingen af passagerer mellem de to ruter sådan ca. 50:50, men et års tid efter broen var åbnet, og rejsetiden kunne forkortes fra ca. 6 timer til ca. 2,5-3 timer, var fordelingen 80:20 til fordel for broen, og det udhulede selvfølgelig helt københavner-rutens økonomi. Prisen over broen var også lavere end en køjeplads på natfærgen. Det var nok også forudsigeligt at folkestemningen var forskellig fra realiteterne.

Det var heller ikke muligt at kopiere et DFDS-koncept fra Oslo-ruten. Turen

kunne ikke planlægges så der var tid til narrestreger, og tax-frit-salg var en umulighed.

At vi bornholmere blev sure over nedlæggelsen, skal nok også ses i lyset af, at de fleste mennesker er imod forandringer.

Den mere aktuelle diskussion om superfærger contra hurtigfærger, afstedkommet af de stående diskussioner om komfort og sejladsikkerhed med "Villum"!

Den ligger lige til højrebenet. Superfærgerne sejler langsommere, så enkelt er det. De vil være mere stabile, men det skal sættes i forhold til at "Villum" har 1% aflysninger om året på grund af vejret.

Ropaxerne og konsekvenserne for cateringbesætningen!

Vi startede med omkring 216.000 pax da

natruten til København blev lukket. I dag er vi nede på 70-80.000, og det er egentlig et relativt højt tal synes jeg. Da vi startede op, baserede vi catering-konceptet på at der skulle ydes samme service som på natfærgerne, men vi måtte selvfølgelig reagere på et styrtdykkende pax-tal.

Man skal også tænke på, at ropaxerne sejler på Ystad om eftermiddagen med ned til 2, 1 eller slet ingen passagerer, og det hænger altså ikke sammen med en cateringbesætning på 8 mand.

FÆRGEALLIANCERNE

Troen på at allianceen med Clipper i NFS ville føre til en endnu større bornholmsk virksomhed, var den ikke urealistisk?

Vores interesse i at finde en partner skyldtes, at vi følte os truede af de påkrævede EU-licitationsudbud. Når man kun har egen aktivitet at lægge ind i et tilbud, så er alle ens omkostninger selvfølgelig en del af tilbuddet, mens andre som vil byde per definition har andre aktiviteter, og dermed kan forsøge at overtage et fremmed marked uden de lægger alle udgifter ind i tilbuddet.

Bornholm er et udkantsområde, og os som er bornholmere ved, at arbejdspladserne er alfa og omega for hele øen.

Allianceen med Clipper var baseret på at vi havde fæргеekspertisen, mens Clipper på selve shippingsiden er bomstærke.

Men er BHT ikke på det seneste ved at gå i stille og rolig opløsning, som bornholmsk virksomhed?

Det ord vil jeg ikke bruge. Sammenholdet blandt de ansatte i dage er lige så stort som det var i 2000. Men det du kan have

ret i er, at frygten for fremtiden er større i dag. Dengang var vi alle bornholmere, også i ledelsen. I dag er der ingen i ledelsen som bor på Bornholm. Når det er sagt, er jeg dog ikke i tvivl om at der ingen planer er om at flytte hele eller dele af administrationen væk fra øen.

Hvordan var forspillet mod at etablere en mere omfattende færgealliance?

Det startede sådan set allerede for ti år siden. På det tidspunkt var Scandlines endnu ikke solgt, og vi vidste at de kunne slå os i en licitation hvis de ville. Min bestyrelse arbejdede ihærdigt på at få realiseret en eller anden form for alliance, men vi kunne ikke finde en vej igennem, og vi kunne ikke blive enige, fordi der var for mange særinteresser.

I 2006 havde jeg en kontakt med Clipper, og de fattede interesse for det. Det lykkedes at stifte NFS og kort efter vandt vi licitationen på Samsø-vest ruten. Clipper købte efterfølgende Sydfynske, så før vi havde set os om var en stor del af planen realiseret, dog uden Mols-Linien var en del.

OK-FORHANDLINGERNE

(afsnittet findes kun i den fuldstændige netudgave)

SAMSØ

Historien starter med at vi bestiller en, sådan set flere færges, på et værft i Grækenland. Den blev leveret i juli måned 2009, næsten med et års forsinkelse. I forhold til udmeldingerne blev den forsinket fire gange, og selv i bakspejlets klare lys må jeg sige, at jeg alle de fire gange var overbevist om, at nu ville det holde. Men det var let for samsingene at sige, at



jeg tog fejl fire gange, og så havde jeg et problem med at tage fejl.

Hen mod slutningen af processen faldt byggehastigheden markant, og det kunne vi ikke forudse ville ske. Først troede vi at det var på grund af den ene eller den anden konkrete forklaring, men til sidst gik det op for os, at grækerne ikke ønskede at bygge færgerne færdig. Så længe færgerne stadig lå i Grækenland kunne de blive ved med at hive penge ud af os.

Det er desværre meget almindeligt at skibe som bygges i udlandet bliver forsinket i både halve og hele år. Fiskeridirektoratet har lige måtte vinke farvel til en færge, efter den har været forsinket i halvandet år i Spanien. Men samsingene kunne ikke forstå det, og det havde fatale følger, fordi de mistede tilliden til at det vi sagde var rigtigt.

Jeg tror at samsingene egentlig troede vi bevidst løj, og det er nok det som har gjort mest ondt på mig. Det vil jeg godt erkende i dag, at det gjorde usædvanligt ondt. Så kan man sige at vi var naive, og vi skulle bare og hvad ved jeg, men nu siger jeg bare hvordan vi oplevede det.

At færgerne så også var utrolig svære at få ud af Grækenland, den mellemregning kan jeg godt springe over. Jeg kan bare

sige at det var et helvede. Jeg var derinde seks uger i træk, og situationen kunne så let som ingenting have ført til at vi slet ikke havde fået skibet. Der blev virkelig gjort en utrolig indsats, en indsats som heller ikke var helt ufarlig.

Da færgerne så endelig kom markant for sent hjem, var den også blevet markant dyrere end beregnet, og den var oveni behæftet med markant mange fejl og mangler. Det førte til yderligere forsinkelser, det førte til havarier, og vi måtte char tre ekstra skibe ind og på et tidspunkt købe "Vesborg" og "Kyholm".

Som et kuriosum kan jeg så nævne at vi alligevel transporterede 5% flere passagerer i 2009 end der blev transporteret i 2008, som ellers havde været rekordår.

Men historien eskalerede, særlig i Sam-søPosten - som vi i foreningen følger nøje med i, på samme måde som vi følger med i BornholmsTidende - og der blev produceret en lokal parodi-plakat på dig. Hvordan tog du det?

Jeg var selvfølgelig ikke glad for den, for den rørte ved min egen selvopfattelse. Jeg har aldrig oplevet mig selv, hverken som svindler, eller løgner, eller en som er utroværdig. Jeg havde nået at leve i 58 år af mit liv, uden der på noget tids-



punkt havde været nogen, som havde beskyldt mig for bare en af de ting som stod på plakaten. Og så er det en ubehagelig voldsom oplevelse at blive udstillet på den måde.

Valther Merrild fik også sin skamstøtte ved landevejen.

Ja, men det som står tilbage i mit hoved, og det kan godt være jeg igen er naiv, det er spørgsmålet om hvad det er for kræfter som får mennesker til at opføre sig på den måde?

Mon ikke de fleste mennesker på Samsø er gode, sunde og fornuftige. Det er mit gæt at det ikke er ret mange mennesker som puster til ilden. Så vil jeg også sige at det under ingen omstændigheder berettiger mig til at udtale mig som jeg gjorde på bornholmsk tv. Det var hentet fra noget jeg opfattede som en privat samtale, og med en klar aftale med journalisten om ikke at bringe det i det endelige

sammenklip. Båndoptageren var tændt i fem timer og udsendelsen varede 11-12 minutter. Jeg var chokeret over det kom med. Sådan noget skal man jo ikke sige, det skal man jo ikke.

FRATRÆDELSE OG FREMTID

Fratrædelser, som kommer hak i hak med udtalelserne om samsingerne til TV - var det planlagt at du ville fratræde?

Der skal ikke herske nogen tvivl om at arbejdsglæden var gået fløjten på grund af den kritik der har været. Og hvis ikke der er arbejdsglæde når man står op om morgenen, så skal man ikke gøre det. Men den gode forklaring var først og fremmest "mission completed". Alle aktiviteter var nu samlet på Bornholm og sammenlægningen aftalt.

Kan grundene også tilskrives at beslutningsprocesserne blev flyttet rundt. At BHT ikke længere er en ren bornholmer-virksomhed?

Ja, men så må jeg sige, at jeg ligger som jeg selv har redt, i og med at jeg selv har været med til at etablere denne virkelighed, hvor enkeltheden, overskueligheden og gennemsigtigheden har fortonet sig. Omvendt vil jeg så sige at dether er en nødvendig fase vi skulle ind i, og det skal nok lykkes med en juridisk sammenlægning af de tre enheder i NFS.

Filosofien!

Det som er sværest ved at holde op, det er sgu ikke alle bekymringerne, men det er at forlade det sammenhold som man føler man er en del af, hvor hver især er et led i en kæde. Den administrerende direktør er ikke nødvendigvis stærkere end de øvrige led i kæden, og det giver et kick

for mig at arbejde på den måde. Det har været alle pengene værd.

Jeg kan sige at det med at det er en bornholmsk virksomhed, ligger mig meget mere på sinde end jeg egentlig var klar over. Det er ufatteligt, ufatteligt vigtigt, at rederiet har sit rodfæste på Bornholm, og det gør mig ondt med den usikkerhed jeg mærker i dag, hvor hele ledelsen er skiftet ud med ikke bornholmere. Det var mig selv som ansatte dem, men jeg var garant for det bornholmske, så længe jeg selv var der.

Jeg har været i flere virksomheder, men jeg har aldrig oplevet et særpræg og et sammenhold som i BHT. Alle er selvfølgelig interesserede i at lige netop deres virksomhed bliver bevaret. Men i BHT kommer det bornholmske islæt ind i billedet, og jeg tror at de rødder man har fat i her, ligger meget dybere end man umiddelbart forestiller sig.

Der er familier hvor far og mor, børn, onkler og tanter arbejder i "trafikken". BHT er jo en institution på Bornholm, det er ikke kun et trafikselskab eller en stor arbejdsplads, det er simpelthen et begreb. Det er også fordi det er en virksomhed som har eksisteret siden den 14. februar 1866.

Jeg kan huske at min farmor som var russer, men altså gift med en bornholmer, sagde, at når natfærgen sejler om aftenen, så kan man godt føle sig helt ensom.

Hvordan vil du opleve det om f.eks. fem år, hvis nu denne udvikling som du har haft dine aktier i og været en del af omkring etableringen af NFS, og satsningen var at den bornholmske virksomhed ville vokse, men virksomheden i realiteten er blevet spredt rundt om i landskabet?

Dårligt, det skal jeg være fuldstændig ærlig om. Jeg ville synes det simpelthen ville være tragisk, og det ville også være urimeligt, og jeg håber heller ikke det vil komme til at ske. Jeg tror altså ikke der bliver flaget om på hurtigfærgerne til Ystad, det tror jeg ikke.

Men de kapitalinteresser som i dag er kommet ind og spiller deres beslutningsrolle, de er da i bund og grund hamrende ligeglade med de særlige bornholmske interesser, de ser kun efter størrelsen på overskuddet og ikke en brik andet.

Nu ved jeg at TV2 Bornholm har et interview med Per Gullestrup (Clipper-direktør) på mandag, og så må vi se hvad han siger om det spørgsmål. Men mon ikke han siger at det skal være en bornholmsk virksomhed.

Vi vil gerne tro på dig, men er der nogen af os som tror på en Per Gullestrup?

Og det spørgsmål fik vi så ikke noget svar på, da vi var kommet til noget omkørsel ved søerne og Nørrebrogade som forvirrede Mads Kofod's GPS, og vi måtte koncentrere os om den sidste strækning. Vi slukkede båndoptageren og den afrundende interessante del af samtalen var helt uden for referat, mens Mads fandt sin biograf hvor familien ventede.



Klima, miljø, sundhed, ansvar og kompetencer.....

Alt sammen er faktorer der spiller ind i dansk søfart, og som har en væsentlig betydning for os alle, både nu og i fremtiden.

Læserbrevsindlæg

af:

Hovmester Leo Tronier

Jeg er ansat som hovmester i et stort dansk rederi, og er rigtig godt tilfreds med mit arbejde og ser tit frem til min tid ombord når jeg er hjemme. Ikke at forstå på den måde at jeg ikke elsker at være hjemme hos min familie, det gør jeg bestemt, og glæder mig da også hver gang til når jeg igen skal hjem på fritørn.

Jeg er 47 år og har taget min uddannelse på søen tilbage i 1983, så man kan godt sige at jeg er "rigtig" skibskok. Jeg har dog også været i land i perioder med job som både kok, køkkenchef, restaurantchef, og en periode som selvstændig der selvfølgelig har givet mig ekstra ballast i form af viden og kompetencer, både omkring gastronomi men også regnskab og andre emner.

Vi kommer ikke udenom at tiderne har ændret sig gennem årene. Særligt nu hvor vi har finanskrisen er der meget fokus på udgifter, investeringer og hvorledes der kan spares i virksomhederne.

UDSKIFTNINGEN

Man iværksatte i starten af 2008 en større fyringsrunde af hovmestre, stewardesser og skibsassistenter i et større dansk rederi, og nu har man også varslet udskiftning af øvrige officerer i samme rederi, hvor den ansvarlige HR-chef både i 2008 og nu udtalte: "man kan få lige så kvalificerede folk fra Asien, til en langt billigere løn" - hvilket til dels er korrekt, i hvert

tilfælde når man kigger på lønnen og at man får udfyldt en plads. Jeg tror slet ikke at denne HR-chef nogensinde har været ude og sejle, og ved hvad der rører sig til søs. Udtalelserne omkring de lige så kvalificerede folk fra Asien er jo nærmest til at dø af grin over, for man ser jo gang på gang hvilke folk det er der kommer ombord, folk der slet ikke har taget samme uddannelser som de danske søfolk.

Jeg har på ingen måde noget imod vores fremmede søfolk, det skal der ikke være nogen tvivl om, men deres kompetencer ligger langt under vores danske standarder, og havde det ikke været for de danske søfolk, både i maskinen, på dækket samt i kabyssen havde det stået meget ilde til.

Jeg kan selvfølgelig kun fortælle om de tilfælde jeg hører om og selv ser, men for min egen del i kabyssen er det de færreste fremmede der ved hvad hygiejne er. Helt basale ting som at vaske hænder, skifte karklud hver dag, bruge forskellige spækbrætter til forskellige råvarer, hvorfor vi bruger en opvaskemaskine osv.

Hvor er miljøet og sundheden i det? Jeg har personligt lavet egenkontrolprogrammer for flere restauranter, storkøkkener og cafeer i land, samt også lavet det til både det store rederi som før omtalt, og det rederi hvor jeg er ansat nu. Dog har jeg slet ikke set noget af det sat i værk endnu. Det er mere koncentreret om hvordan miljøet omkring os bliver påvirket af hvis vi gør sådan og sådan, og hvad der bliver gjort for at mindske forurening, mens det ikke er det sundhedsmæssige



miljø for besætningen der tages hensyn til i forhold til kosten og hygiejne.

DEN SUNDE MAD

Jeg som professionel ser jo en ære i at kunne servere god velsmagende mad uden alt for meget fedt, dette efter jeg i 2007 var på et kursus arrangeret af Søfartsstyrelsen omkring "Søens gastronomiske fagfolk", hvor der blev præsenteret nye opskrifter til "Food at Sea", og vi prøvede det lidt af. Der var også foredrag omkring over-dødeligheden blandt søfolk grundet fedme, og tallene var lammende, dødeligheden var langt større end gennemsnittet på landsplan.

Jeg satte mig så for at det ikke skulle være med min gode vilje at folk gik hen og stillede træskoene, bare fordi jeg lavede en varieret kost ombord, hvor der både var fløde i suppen, samt selvfølgelig en opbagt sovs. Jeg ændrede derved hele min måde at kokkerere på, således at jeg på efterfølgende tårn sparede 15 kilo margarine på 6 uger, som kun blev brugt til at stege i og til opbagning.

Min rutine er nu så gennemarbejdet at jeg faktisk ikke bruger andet fedtstof end minimal olie til at stege i. Jeg laver frugtfad



med udskåret "hapser" til morgenbordet, og der er som regel så meget forskelligt og rigelige mængder at der er nok til både 10- og 3-kaffen også. Hver frokost og aften serveres der salatbar med 12-15 forskellige ting, hvor man så selv kan blande det man har lyst til. Fra alt kød prøver jeg så vidt muligt at skære overflødigt fedt fra, hvilket sagtens kan lade sig gøre i mere end 80 % af de serverede retter. Pålæg prøver jeg at lave hjemmelavet uden alt for meget fedt. Brød er bagt uden brug af både fedt og sukker, og er næsten på højde med det som man kan købe hos bageren hjemme.

Jeg har nu siden 2007 set hvad det kan gøre ved folk, at der er nogen der tager hensyn til andres ve og vel, og jeg tør godt skrive at jeg har været og er den inspiration til flere ombord, der har gjort at de har kunnet tabe sig, enkelte kun 10-12



kilo, andre fra 25 til op mod 35 kilo og ikke mindst mig selv der har smidt 40 kilo på 2 år, bare på grund af kostændringen samt motion.

Samtidig skal der spares i de fleste virksomheder på grund af krisen, derfor er vi også i kabyssen presset af vores kostbudget, men det kan sagtens lade sig gøre at lave god, varieret, sund og velsmagende kost ombord for et rimeligt beløb, selvfølgelig alt efter hvor man kan proviantere og hvordan priserne er i disse områder.

KVALITET

Jeg mener at jeg som dansk hovmester er med til at gøre en forskel, som hver-



ken en filippiner eller inder kan gøre på samme måde, de har slet ikke uddannelsen til det. Jeg har set filippinere stege i massive mængder af fedt og oveni købet kød som i forvejen er meget fedt. En tur i frituren er også meget brugt, samtidig med at hygiejne ikke er et ord de fleste af dem kender.

Det være sig såvel personlig hygiejne (læs håndvask efter toiletbesøg), samt når man opbevarer rester efter en servering, hvilket meget vel kan henstå i kabyssens 30 grader indtil næste servering 4-5 timer senere, eller måske endda oven på ovnen.

Jeg må gang på gang irrettesætte mine folk i kabyssen på dette felt, omkring hurtig opvarmning, nedkøling, krydskontaminering og håndvask.

En anden ting er at der bliver bygget skibe i lande der er langt billigere end man har kunnet gøre det i Danmark. Vi har senest set et færgerederi i Danmark der har fået bygget sin færge i Grækenland, med efterfølgende problemer og kvaler. Men også skibe der er bygget i både Kina og Korea er slet ikke i samme målestok som dem der har været bygget på de danske værfter. Det når simpelthen ikke kvaliteten til sokkeholderne.

Og hvor vil jeg så hen med alt dette? Såmænd bare gøre en lille historie ud af at fortælle, at hvis man ikke vil betale for kvalitet koster det også, både på klima, miljø, sundhed, ansvar og kompetencer siden. Det være sig så om det er skibsbyggeri, madlavning, navigation eller reparation af maskineri ombord i den danske handelsflåde. Vi hører jo tit at Danmark har nogle af de bedste og mest kompetente søfolk i verden.

Vi er ved at bevæge os langt væk fra vores gode kvalitet, ved at få fremmede folk som slet ikke kender vores kultur og normer til at gøre arbejdet. Det bliver en meget dystre fremtid for dansk søfart hvis udviklingen fortsætter i den retning er jeg ret sikker på. Jeg er også overbevist om at de penge der er sparet på besætningen med kompetencer og ansvar, er dyre lærepenge, og det nok i længden bliver dyrere.

Jeg er jo rigtig glad for mit arbejde som hovmester, og vil meget gerne fortsætte i denne stilling indtil pensionen presser på, og min bekymring går på om der i det hele taget vil være danskere i skibene om få år.

Jeg håber ikke det bliver sådan.





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

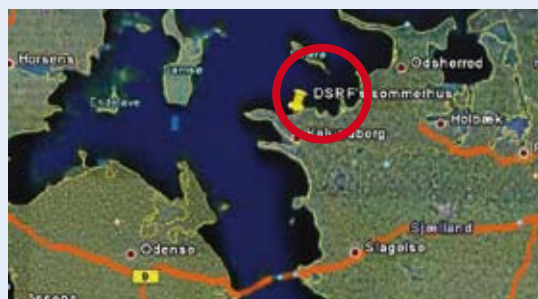
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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 fiskemuligheder.

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

Se:
www.co-sea.dk

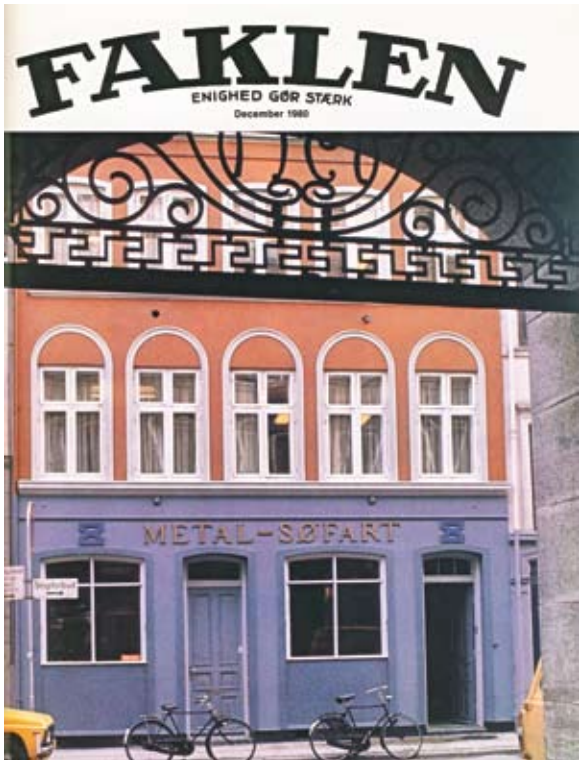


Dødsangsten går gennem Danmark. Vi tyr til livsforlængende medicin frem for lindrende, fordi længden er vigtigere end kvaliteten. Det koster penge og betyder en mere smertefuld død. I stedet bør vi lære at dø.

Fem måneder frem for måske to måneder. For i Danmark er selve vejtrækningen vigtigere end kvaliteten af vejtrækningen.

Sabrina Drevsfeldt, Information 10/4-2010

TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I DEN TRYKTE UDGAVE

**Kontor-ferier/kurser og lukkedage:**

Corlis Hansen 28/04 - 29/04

Kontoret lukket 14. maj

