nummer 2
april 2014

Fagbladet CO-Søfart

De filippinske gidsler:
Kompleks sag med svigt fra rederiets bemandingsagent
> 3 + 10 - 11

Nye overenskomster
> 4 - 7

Medsejladser 2014
> 7

Centralorganisationen Søfart
Dansk Metals Maritime Afdeling • Søværnets Konstabelforening • FOA Søfart • Dansk El-Forbund
Danmarks største maritime faglige organisation

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

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

tlf. 36 36 55 85
mail: cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipsen, formand CO-Søfart
mail: op@co-sea.dk

Redaktion
John Ibsen, sekretariatschef
Ole Strandberg, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Viborg

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 9. maj eller efter aftale.

Materiale til Fagbladet CO-Søfart sendes til Hanne Hansen, hh@co-sea.dk

Næste nummer
udkommer 11. juni
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto
MOB-øvelse på 'Sirena Seaways'
Foto: Barno Jensen

Oplag
2.315 eksempl. kontrolleret FMK/DS

ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

OK-aftale med Bilfærgernes Rederiforening 4-5

Forvarsel: CO-Søfart Seminar i maj 5

Offshore-overenskomster fornyet 6

Medsejladser 2014 7

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 8-9

Leopard-gidslerne: Kompleks sag 10-11

Portræt af en færgeorverfart:
Strynøfærgen 12-16

Krydret ret i tagine 18-19

S/S Tomsk på D-dags kysten 21

Nyt om navne 22-23

Lærlinge med eget værft 24

Forsidebilledet - et af mange

Mandag den 24. marts benyttede besætningen på 'Sirena Seaways' det gode forårsvejr til at gennemføre en FRB/MOB-øvelse i farvandet mellem Esbjerg og Fanø, inden turen gik videre mod Cuxhaven. Fra CO-Søfart var rejsesekretær Barno Jensen om bord på medsejlads. Alle billederne fra medsejladsen ligger på CO-Søfarts Facebookside i et galleri. Find Facebooksiden via vores hjemmeside på www.co-sea.dk

Dansk design

Af Ole Strandberg, faglig sekretær CO-Søfart

Leder

Danmark er et bittelille land, og det luner, når der er noget, vi kan være stolte af på den internationale scene. Det være sig sportsstjerner (Paul Elvstrøm i min ungdom og Kevin Magnussen i helt nye nutid), Carlsberg, ... eller dansk skibsfart med Mærsk-stjernen i spidsen. Når en udlænding ikke ved, hvor dette underlige lille land skal placeres på verdensatlasset, kan man henvise til Carlsberg eller Mærsk.

I søfartserhvervet er der bred enighed om, at DIS skal være kendt som et kvalitetsregister. Der kan altid være ridser i lakken, og den massive, og stadig stigende anvendelse af søfarende fra tredjeverdenslande, har været en dyb og bred ridse for de danske fagforeninger. Lønnen for den udenlandske søfarende er på internationalt niveau, men han er trods alt omfattet af den danske sømandslov og har dermed nogle basale rettigheder efter dansk standard. Optimalt set kan det være en symbiose, der medvirker til at sikre både konkurrenceevnen og retten til at kalde sig et kvalitetsregister.

Spørgsmålet om hvordan en sømand fra den anden side af jordkloden så også får sikret sine rettigheder, fra et land med en helt anden kultur, hvis sprog han ikke forstår, forsøgte vi at bøde på med en aftale i søfartserhvervet i 2006. I forbindelse f.eks. med en arbejdsskade, kan den søfarende vælge at lade sig repræsentere i Danmark af en dansk fagforening (for alle menige er det CO-Søfart).

Sagen om de filippinske gidsler en sandhedsåbenbarer

Spørgsmålet er nu, hvor sikre vi er på, at systemet også fungerer efter hensigten. Hvor meget kan vi f.eks. stole på de papirer, vi og danske myndigheder modtager fra den anden side af jordkloden?

Der er en halv verden til kulturforskel mellem Danmark og Filippinerne. Her vifter vi med mobiltelefonen, når vi parkerer i betalingspligtige områder. I Filippinerne stikker man en 20-piso-seddel ud af vinduet, når man kører, eller man betaler 40 og modtager en skriftlig kvittering. Spirituskørsel klares med at putte en 1.000 piso-seddel ind i kørekortet, eller man mister det (1.000 piso er lig ca. 120 kr).

Sagen om de fire filippinske gidsler fra "Leopard" har på mange måder været en sandhedsåbenbarer. Allerede i sommeren 2013, få måneder efter frigivelsen, blev de af rederiudpegede læger erklæret "fit for duty" og uden psykiske mén. De erklæringer gjorde danske myndigheder vantro og handlingslammede. Først i december 2013 blev der taget uortodokse skridt til at få indhentet uafhængige lægeerklæringer gennem den danske diplomatiske repræsentation i Manila.

De nye lægeerklæringer fra et uafhængigt hospital i Manila, som forelå omkring 1. februar 2014, satte endelig skred i danske muligheder for at hjælpe de fire filippinere, som ikke overraskende lider af massive PTSD-symptomer.

Når man kradser i historien vil man bl.a. finde ud af, at den lægeklinik som i sommer og efterår 2013 erklærede de fire for - mere eller mindre - fuldstændig raske, er snævert knyttet til det filippinske forsikringsselskab, som bl.a. er ansvarlig for eventuelle kompensationer efter filippinsk lov (agenten Imperial Scanship's forsikringsselskab Pandiman).

Vi har mødt vicepræsidenten for Pandiman under et af vores tre besøg i Manila, hvor ex-gidslerne har været hovedemnet for besøget. Det er en ulastelig kolonial britisk type, som bedst kan samtænkes med Indien i første halvdel af 1900-tallet. Han har stor forståelse for filippinere, og er selv gift med en sådan, siger han. Og han var helt uforstående overfor at de fire skulle have mén, sagde han i slutningen af januar 2014, for det havde ingen af hans gode læger fortalt ham.

En universitetsprofessor, med et meget langt kostbart CV, har på et 1-sides notat til forsikringsselskabets lægeklinik, erklæret alle fire for mentalt raske i sommeren 2013. Det viser sig nu at han overhovedet kun har mødt de to af de fire. Det er en af grundede til, at NBI (Philippine National Bureau of Investigation) nu er gået ind i sagen på vegne af de fire søfarende.

I Danmark blev Shipcraft ekskluderet af Rederiforeningen af 2010, umiddelbart efter de seks gidslers frigivelse.

EU fokuserer netop nu på kvaliteten af de filippinske søfartsskoler. Hvis vi vil sikre kvaliteten af dansk skibsfart, i den danske sømandslovs ånd, må vi fokusere på, hvilke agenter og forsikringsselskaber vi må ekskludere fra samarbejde. Søfartsstyrelsen og Arbejdsskadestyrelsen kunne passende gå i front, med selv at indhente lægeerklæringer gennem vores kommende ambassade i Manila, fra uafhængige lægehuse.

Se også indlæg på side 10-11

DMMA OK 2014

OK-forhandlingerne med Bilfærgernes Rederiforening har i DMMA været forberedt gennem lang tid. Gennem efteråret og vinteren har interne møder med DMMAs tillidsrepræsentanter været afgørende for fastlæggelse af krav. Foto: Scandlines

Overenskomstforlig med Bilfærgernes Rederiforening

Forliget i hovedtræk

- Lønstigninger, der pr. 1. marts 2014 udgør brutto 2,10 pr. time.
  Pr. 1. marts 2015 brutto pr. time kr. 2,25.
  Pr. 1. marts 2016 brutto pr. time kr. 2,40.
- Genetillæg stiger i perioden med 4,8 % af 28. februar 2014-satserne.
- Særlig opsparing stiger i perioden med 1 %. Stigningerne udgør 0,3 pct. point pr. 1. marts 2014, 0,4 pct. point pr. 1. marts 2015 og 0,3 pct. point pr. 1. marts 2016.
- Anciennitets-bestemmelsen omkring efteruddannelse nedsættes til 6 mdr. (tidligere 9 mdr.).
- Forældreorlov med løn forlænges fra 11 uger til 13 uger, hvoraf hver af forældrene har ret til betaling i 5 uger, og de resterende 3 ugers orlov ydes enten til den ene eller den anden forældre.
- Arbejdsgiverens bidrag til pension under barselsorlov forhøjes fra 7 kr. pr. time til 8,50 kr. pr. time med virkning fra 1. juli 2014, svarende til 1360 kr. pr. måned.
- Loftet for løn under forældreorlov forhøjes fra 140 kr. til 145 kr. pr. time svarende til brutto kr. 23.248 kr. pr. måned.
- Forældre af samme køn sikres lige adgang til forældreorlov.
- A-kasse/fagforeningsret til at komme ombord, efter nærmere aftale med rederiet i forbindelse med opsigelse af medlemmer. Medlemmet vil få op til to timers frihed med løn til dette møde. Mødet skal placeres hurtigst muligt efter en afskedigelse.

En tre-årig overenskomstaftale blev nået efter seks timers forhandling med Bilfærgernes Rederiforening 4. marts. Grundelementerne i forliget bygger på Transportforliget, der er indgået mellem Dansk Industri og 3F.

Af Kirsten Østergaard
faglig konsulent CO-Søfart

Årets overenskomstforhandlinger med Bilfærgernes Rederiforening, startede med et kort møde den 3. februar, hvor parterne mødtes til en kort gennemgang af vores respektive krav.

Forinden var gået en travl tid, med interne møder med vores tillidsrepræsentanter for at fastlægge vores krav til den kommende overenskomstperiode. På mødet den 3. februar var der ikke mulighed for egentlige realitetsforhandlinger, idet Transportforliget på daværende tidspunkt endnu ikke var afsluttet.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Det blev derfor aftalt, at fortsætte forhandlingerne den 25. februar.

I mellemtiden var der stadigvæk ikke indgået et transportforlig på området. Den væsentligste årsag til at afvente transportforliget, er, at dette forlig er det første på normallønsområdet, og det er netop normallønsområdet, som vores overenskomster med Bilfærgernes Rederiforening er indgået på. Den 24. februar tog vi derfor beslutningen om at udskyde vores forhandlinger til den 4. marts.

Den 26. februar blev Transportforliget endelig indgået og vi havde nu et resultat at forholde os til. Parterne mødtes derfor i Bilfærgernes Rederiforening den 4. marts kl. 10 med rederi- og tillidsrepræsentanter fra de fleste rederier.

Efter seks timers forhandlinger lykkedes det langt om længe, at opnå et forlig om en tre-årig overenskomst.

Hovedtrækkene i forliget er oplistet i boksen på side 4.

Forskellige hensyn og interesser

Parterne forsøgte længe, om der var mulighed for at imødekomme hinandens øvrige krav, men dette lykkedes ikke i denne forhandling. Årsagen hertil skyldes primært, at der er tale om mange forskellige hensyn/interesser at tage i de forskellige bilfærgerederier. Derfor er det aftalt mellem parterne, at yderligere forhandlinger (f.eks. om lokalprotokollater mv.) fortsættes efterfølgende, men foregår uden konfliktret.

Nu udestår så ovennævnte lokalforhandlinger, ligesom der for medarbejdere på DIS skal udfærdiges hyrebilag med nettolønninger. Endvidere skal medlemmerne stemme om diverse forlig som er indgået på det danske arbejdsmarked i denne omgang.

CO SEA

21.-23. maj

SEMINAR 2014

på Metalskolen i Jørlunde

For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

- **DMMA**
- **FOA Søfart**
- **Søværnets Konstabelforening**
- **Dansk El-Forbund** Maritim afdeling

Udpluk fra programmet

Seminaret indledes med frokost kl. 12.00, onsdag 21. maj

Eftermiddagen indtil aftensmaden forløber med branchegruppemøder og bestyrelsesmøder i de forskellige foreninger og med deltagelse af foreningernes respektive TR/suppleanter.

Torsdag og fredag venter et varieret program med blandt andet

- den nye og forbedrede PFA-pensionsaftale
- oplæg fra Søfartsstyrelsen om bescætningsfastscættelser
- hjertestarterkursus
- de juridiske faldgruber på de sociale medier
- uddannelser i fremtiden
- Søvcærnets indsats i Somalia og Syrien
- fremtiden for kommunale færgerederier

Seminaret afsluttes efter frokost fredag 23. maj

samlet program kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk

Det årlige DMMA-seminar i maj er i år udvidet. Alle medlemsorganisationer fra CO-Søfart deltager, og både bestyrelser, branchegrupper og TR/TM deltager alle tre dage.

Yderligere information er på vej til til alle, der er omfattet af seminaret. Materialet vil indeholde et detaljeret program og nærmere information om tilmelding - hvornår og hvordan.
Sidste tilmeldingsfrit er 5. maj til cosea@co-sea.dk

Populært seminar udvidet

DMMA OK 2014

Offshore-overenskomster fornyet

Af Christian H. Petersen
faglig konsulent CO-Søfart

Foto: Maersk Drilling

DMMA mødte i OK-forhandlingerne med Danbor imødekommelse på to af kravene. Om Horesta og dermed Sodexo samt Aramark tiltræder samme aftale er pt. uafklaret.

Efter forhandlingsmøder den 11. og 12. marts er vores offshore-overenskomster blevet fornyet. Det drejer sig dels om den nye overenskomst med arbejdsgiver-organisationen Horesta, som omfatter virksomhederne Sodexo og Aramark, og dels om vores overenskomst med Danbor A/S (som forventes tiltrådt af Eurest).

Horesta (Sodexo, Aramark)
Vi mødtes først med Horesta og Sodexo. Som nævnt er der her tale om en ny overenskomst, som træder i stedet for vores tidligere fællesoverenskomst med 3F og Sodexo. Den bliver altså frem over en overenskomst mellem DMMA og Horesta, hvor de virksomheder på området, som er medlemmer af Horesta, automatisk vil være omfattet.

På vores side deltog tillidsrepræsentant i Aramark, Jane Bernhard og tillidsrepræsentant i Sodexo Jens Vognsen samt John Ibsen, Corlis Hansen og undertegnede fra kontoret. På baggrund af møder og korrespondance med tillidsrepræsentanterne havde vi udarbejdet en liste med vores krav og ønsker til den nye overenskomst.

På deres side havde modparten ikke et eneste ønske med til forhandlingerne udover, at man gik efter en aftale i henhold til Transportforliget. Horesta beklagede dette forhold, men begrundede det med at de endnu ikke har arbejdet med overenskomsten i praksis og derfor ikke har nogen bud på, hvor man som arbejdsgiver kunne have nogen ønsker.

Når den ene part har flere ønsker og den anden ingen har, så bliver forhandlingerne oftest noget anstrengte og det var også tilfældet her. Sagen er at man ikke får noget gratis i det spil, og hvis der kun er en part som ønsker noget, så er der ikke noget at handle med.

Vi forsøgte dog alligevel at få Horesta til at acceptere bare nogle af vores krav og var også fleksible i forhold til at justere på de forskellige ønsker, men lige lidt hjalp det og det endte således også her med en aftale i henhold til Transportforliget. Dog med den lille åbning fra arbejdsgiverside, at hvis vi fik noget igennem under forhandlingerne med Danbor den efterfølgende dag, så var de villige til at se på det igen (men uden at de lovede noget).

Danbor (herunder tiltrædelsesaftale med Eurest)
På baggrund af forhandlingerne med Horesta havde John Ibsen og undertegnede ikke de store forventninger til forhandlingerne med Danbor i Esbjerg dagen efter. Så vi blev glædeligt overraskede, da det viste sig, at Danbor var villige til at se konstruktivt på vores krav. Ikke forstået på den måde at de gik med på alle vores krav (som var de samme vi havde præsenteret for Horesta), men vi fik dog to krav igennem, hvilket vi i lyset af årets øvrige forhandlinger er godt tilfredse med.

Således gik Danbor med på vores krav om overtid fra første time, når der er forsinket afgang fra riggen. Det har hidtil været sådan at det først er efter de 4 første timer, der skal betales overtid.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Det er et krav, som altid har været et stort ønske fra medlemmerne, og en regel vi tidligere har fået reduceret fra 6 til 4 timer og altså nu fået helt fjernet. Så det er selvsagt tilfredsstillende. Herudover gik Danbor med på vores krav om, at kurser o. lign. anvist af arbejdsgiveren i medarbejderens hjemmeperiode, altid skal være med ekstra aflønning. Som det har været hidtil kunne Danbor sende folk på kursus i to dage i hjemmeperioden uden at betale ekstra for det. Også dette krav har vi haft med ved tidligere forhandlinger, og det er tidligere blevet reduceret til et mindre antal dage.
Vi er naturligvis tilfredse med at det helt er bortfaldet, så det altid koster, når medarbejderne sendes på kursus i hjemmeperioden.

Afventer tilbagemelding
Efter mødet med Danbor fremsendte vi enslydende protokollat til Horesta med henstilling til, at de skrev under på samme tekst. Dette er fortsat under overvejelse hos Horesta og de involverede virksomheder (Sodexo og Aramark), så i skrivende stund har vi desværre endnu ikke afsluttet dette spørgsmål.
Vi går dog ud fra, at det ender med to enslydende aftaler, da ønsket fra arbejdsgiver i forbindelse med den nye overenskomst fra start, netop har været ensartede vilkår for virksomhederne på cateringområdet i Nordsøen.

Fjord Lines nye 'Bergensfjord' er blandt skibene, der er plottet ind i rejsesekretær Barno Jensens kalender for medsejladser. Foto: CO-Søfart

Medsejladser 2014

Af Barno Jensen, rejsesekretær CO-Søfart

Undertegnede er i skrivende stund ved at lægge sidste hånd på min forårsturné rundt på skibene og der er allerede tyvstartet.
På TR-seminaret i Jørlunde sidste år, bad jeg tillidsrepræsentanterne om at byde ind med datoer og sågar booke skibsbesøg, og det er det tiltag, der er ved at tage form.

Forslag og info efterlyses
Mange har givet deres respons – men der er stadig plads til flere.
Så derfor vil jeg opfordre alle til at give deres input til mig.
Oplysninger om tørnskifter, skiftedage og anden brugbar info er kærkommen. Informationerne vil blive sat i system og brugt til at effektivisere og optimere arbejdsgangen ved skibsbesøgene.
2014 tegner til at blive ligeså hektisk som 2013, og igen bliver det Fjord Line der stjæler fokus med søsætningen af 'Bergensfjord' (17. marts) og 'Oslofjord' medio juni.
Praktisk vil det betyde at rejseaktiviteten til det nordjyske igen i år vil være massiv, da det er her, der er behov for markant synlighed. Der er mange "sø-debutanter" der skal vide, hvem DMMA/CO-Søfart er.
Der skal bygges videre på det positive fundament foreningen har skabt i rederiet.
Målsætningen er dog stadig et besøg pr. båd pr. halvsæson – to besøg årligt, men strukturen kommer nok først endelig på plads til de næste 'forårsklassikere' – som en garvet cykelrytter ville have sagt.
Så byd / book / bed om et skibsbesøg hos undertegnede – det giver god mening.

Kontakt
Rejsesekretær Barno Jensen
på e-mail: bj@co-sea.dk

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldelsespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt at at finde vej i alle felterne på hjemmesiden, så få hjælp til indmeldelsen.
Vi er klar til at hjælpe dig.

- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85

Dansk Metals Maritime Afdeling **www.co-sea.dk**

Faglige sager & noter

Siden sidst:

Aktiviteter i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Overenskomstforhandlingerne har fyldt meget i mødekalenderne, men der har siden sidst også været aktivitet omkring både nationale og internationale fokusområder.

Perioden startede for undertegnede kraftigt op, da Advokatsamfundet meddelte, at man havde udvalgt undertegnede til en kontrol.

De fandt heldigvis ikke noget :-), men det skal dog tilføjes, at det er ren rutinekontrol, og at Advokatsamfundet årligt udvælger et antal tilfældige advokater, som man så kontrollerer for at sikre, at titlen beholder den kvalitet, den bygger på.

Ellers har perioden generelt stået i overenskomstforhandlingernes tegn med møder med tillidsfolk og modparter, prioritering og udveksling af krav - men dette skriver vi mere om andetsteds i bladet.

Offshore

Offshore fylder fortsat rigtigt meget i vores verden, og regeringen presser stadig på, så myndighederne står på spring for at levere varen.

I den forbindelse lagde A2Sea hus til, da repræsentanter for rederierne, myndigheder, skoler og organisationer mødtes for at kigge på en sammensætning af kurser, som kunne udbydes som efteruddannelse.

Der er tale om første skridt i en proces, som gerne skulle munde ud i, at skolerne kan sammensætte nogle pakker, som alle indeholder spændende elementer, som kan forbedre og lette dagligdagen ombord, og som samtidigt kan forbedre den enkelte søfarendes konkurrencedygtighed.

Også Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser (forkortet FIVU blandt venner), som var tovholder i projektet med at udarbejde en rapport om afdækning af kompetencebehov til offshorebranchen, har afholdt statusmøde på, hvor langt vi er kommet i de initiativer, som blev søsat på baggrund af rapporten.

Det var glædeligt at konstatere, at vi faktisk var nået rigtigt langt. På uddannelsessiden står vi foran, at skoler som Martec og Marstal Navigationsskole kommer med nye uddannelsesplaner for blandt andet skibsassistenter, som fremover kan vælge at uddanne sig med særligt offshore for øje.

Grønland

I forbindelse med overenskomstfornyelsen på Grønland mellem SIK, som repræsenterer de grønlandske søfarende i det grønlandske register, og arbejdsgiverne, var der opstået en del forvirring omkring pension, og hvordan den bliver beregnet.

På denne baggrund ønskede vore grønlandske kollegaer at gøre sig bekendt med vores behandling af pension i DIS, og i særdeleshed i RAL.

Vi fik en rigtig god snak og regner også med, at vi fremover fortsætter vores gode samarbejde.

Pension PFA

Som det måske er nogen bekendt, så er der indgået en aftale om en omlægning af pensionsordningen.

Basalt set er der tale om, at ordningen omlægges fra en garanti om en fast forrentning til en ordning, hvor de enkelte medlemmer får tilskrevet en rente baseret på, hvad man optimalt kan få ud af investeringerne fra PFA's side.

PFA har rådgivet os til at skifte, da man på baggrund af analyser af historikken, kan se, at en markedsrente vil give et større afkast til medlemmerne.

> fortsætter næste side

Nye efteruddannelseskurser indenfor offshore er på vej, ligesom nye uddannelsesplaner for blandt andet skibsassistenter er tæt på. Fremover skal f.eks. skibsassistenter kunne uddanne sig med særligt fokus på offshore. Foto: Esvagt

> fortsat fra forrige side

Da den nye ordning "samler" alle ordningerne, vil der være en stor besparelse i form af administration, hvilket også bliver tilskrevet de enkelte pensionsopsparinger.

Endeligt giver ordningen adgang til en 24/7-rådgivning, så man kan komme i kontakt med PFA ligegyldigt, hvor man befinder sig i verdenen.

Aftalen er indgået sammen med Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening og vil blive præsenteret nærmere senere i fagbladet og på medlemsmøder rundt i landet.

ITF London

Efter lang tid – seneste møde var i Antwerpen i 2012 – var der atter møde i "Maersk Network".

Mødet kom i stand dels efter heftigt pres fra 3F og dels på baggrund af den mulige P3-konstellation, hvor APMM indgår intenst samarbejde med MSC (Mediterranean Shipping Company) og CMA CGM (verdens tredjestørste containerederi).

Normalt ville mødet være et sammensurium af havnearbejdere, lastvognschauffører og andre, der har forbindelser til APMM, men denne gang var det alene et møde med fokus på betydningen for de søfarende.

Der var mange holdninger og spekulationer, og hvilke der bliver til virkelighed vil vise sig i fremtiden, under forudsætning af, at henholdsvis de amerikanske, kinesiske og europæiske konkurrencemyndigheder godkender samarbejdet.

Få dage efter mødet i ITF, godkendte de amerikanske konkurrencemyndigheder, Federal Maritime Commission, P3 alliancen. Ved redaktionens slutning 21. marts forelå endnu ingen afgørelser fra hverken de kinesiske eller europæiske konkurrencemyndigheder.

Det vigtigste for de danske søfarende, er at vi er opmærksomme på alliancen, og at der via ITF bliver arbejdet proaktivt for at forhindre eventuelle skadelige påvirkninger af danske arbejdspladser.

NY PENSIONSORDNING

Ny attraktiv og fleksibel pensionsløsning fra 1.juni

I CO-Søfart har vi sammen med Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening aftalt en ny attraktiv pensionsløsning med PFA.

Det betyder, at medlemmerne får en forbedret pensionsordning i markedsrente den 1. juni 2014, som hedder PFA Plus.

Målet har været at skabe en tidssvarende og konkurrencedygtig pensionsordning for medlemmerne.

Nyt investeringskoncept og attraktiv forsikringspakke

I PFA Plus er der større mulighed for at justere pensionsordningen, så den passer præcis til den enkeltes livssituation, og den giver samtidig mulighed for et godt afkast.

Forsikringsdækningerne bliver forbedrede, og fleksibiliteten større.

Meget mere information

I løbet af maj vil medlemmerne få meget mere information om den nye pensionsordning, og der vil være mulighed for at tilmelde sig informationsmøder og personlige samtaler.

Se også artiklen "Aktiviteter i faglig afdeling" her på side 8-9

Kontakt A-kassen

Dansk Metals Maritime Afdeling

Har du spørgsmål omkring dagpenge, efterløn, feriedagpenge, kontingent mm. så kontakt din A-kasse.

A-kassen - Maritime Afdeling
Susanne Holmblad • tlf. 33 14 84 36
0000suj@danskmetal.dk

Fra venstre er det:
Federito C. Nunez, kok
Sancho C. Lusaya, matros
Frankly B. Rencio, matros
Rene L. Aviles, motormand
Foto: Ole Strandberg

Kompleks sag med svigt fra rederiets bemandingsagent

Vi nærmer os årsdagen for frigivelsen af gidslerne fra Shipcrafts skib 'Leopard'. For de fire filippinske gidsler har sagsforløbet siden da udviklet sig til en kompleks historie. Rederiets bemandingsagent har svigtet og yderligere fremsat injurierende påstande mod CO-Søfart.

Foreningen har senest besøgt de fire filippinere, som var blandt de seks gidsler i Somalia, fra torsdag d. 23. januar til torsdag d. 30. januar. Hovedformålet med besøget var at følge op på situationen. I modsætning til vores første besøg i sommeren 2013, var der her mulighed for at tale indgående med alle fire over flere dage, fordi de alligevel var samlet i Manila af forskellige årsager.

Det er blevet til en lang, bred og kompleks historie, som også involverer omfattende svigt fra Shipcrafts filippinske bemandingsagent Imperial Scanship, samt problematikker forårsaget af kulturforskelle mellem Danmark og Filippinerne, som tilsyneladende har handlingslammet danske myndigheder.

Herunder nogle kortfattede noter om situationen, nu der ikke er spalteplads til romaner i fagbladet:

Medicinske erklæringer fra 2013

I forbindelse med at rederiets sygehyreforpligtelse udløb 9. september 2013, skulle Søfartsstyrelsen tage stilling til spørgsmålet om filippinernes berettigelse til sygedagpenge (på niveau med basisløn til omkring 3.200 danske kroner om måneden). Det var imidlertid nogle lakoniske og dybt problematiske lægeerklæringer som tikkede ind hos Søfartsstyrelsen fra rederilægen.

Således kunne man læse i et "Certificate of Fitness for Work", for flere af de fire, udstedt allerede 26. juni 2013:

"I xxxx, for myself and my heirs, do hereby release Imperial Scanship Inc. of all actions, claims, demands, etc., in connection with being released on this date as fit for duty".

Denne håndfæstning blev givet 15 dage efter en universitetsprofessor i neurologi og psykiatri - i en fælleserklæring for alle fire havde udtalt "no psychotic features".

Med andre ord. Mindre end to måneder efter frigivelsen var de fire filippinere, efter diverse udsagn mere eller mindre raske, og det var den medicinske dokumentation som forelå for Søfartsstyrelsens, og efter hvilken der skulle træffes beslutning om ret til sygedagpenge efter 9. september.

Situationen var gået i selvsving, og i december besluttede styrelsen at anmode vores generalkonsulat i Manila om at fremskaffe nye uafhængige lægeerklæringer, både for så vidt angik den fysiske som den psykiske situation.

Det Danske Generalkonsulat

Under vores samtaler med de fire ultimo januar 2014, gik det op for os, at de fire havde fået meddelelse fra Imperial Scanship om, at de nu ville blive indkaldt til fornyet lægeundersøgelse - og alle røde lamper blinkede. Vi aftalte et møde med generalkonsulatet, og gjorde opmærksom på den mere end problematiske situation med yderligere involvering af bemandingsagenten. Sekretæren

> fortsætter næste side

- opdatering

• **Gidslerne frigivet: 30. april 2013**

> fortsat fra forrige side

undskyldte og fortalte, at de nu havde afbrudt enhver forbindelse til agenten og oplyste, at de fire ville blive indkaldt til undersøgelse på et af konsulatet udpeget hospital snarest muligt. Da de fik at vide, at alle fire alligevel var samlet her og nu i Manila, blev der sat fart i udviklingen, og 10 minutter efter undertegnede havde forladt konsulatet, blev de fire kontaktet, og arrangementer med et hospital og de fire blev aftalt samme eftermiddag.

Makati Medical Center

Allerede i begyndelsen af februar forelå der udførlige lægeerklæringer for alle fire i Danmark dateret 29. og 30. januar, som umiddelbart gav Søfartsstyrelsen anledning til at bevilge sygedagpenge med tilbagevirkende kraft fra 9. september 2013. De nye lægeerklæringer er set med danske øjne, og for en lægmands blik, professionelle og udtømmende. På det psykiske område erklæres alle fire at lide af omfattende PTSD-symptomer, og alle fire erklæres NOT FIT FOR DUTY. Samtidig anbefales et terapeutisk forløb til at lindre deres situation, og med varighed af et halvt år.

Arbejdsskadestyrelsen

Også Arbejdsskadestyrelsen har kunnet opdatere situationen efter erklæringerne fra Makati Medical Center. For den ene danskers vedkommende er der allerede for nylig truffet en midlertidig afgørelse, som i skrivende stund afventer en eventuel anke fra forsikringsselskabet (det kan teoretisk diskuteres om der er tale om en "ulykke" eller en "erhvervssygdom" i lovens forstand, med to forskellige betalingsansvarlige til følge). Så vidt vi er orienteret er styrelsen nu også parat til at træffe midlertidige afgørelser for de fire filippinere.

Efter redaktionens slutning 21. marts har faglig sekretær Ole Strandberg igen været i Filippinerne for opfølgning på sagen. Artiklen her er skrevet umiddelbart inden afrejsen.

Tandsituationen

Det spøger forunderligt nok fortsat om implantater eller ej til to af filippinerne. De vil gerne have det til erstatning for de halvgebisser de fået muret ind, men i december modtog de sms'er fra Imperial Scanship om, at bevillingen fra SOS International var trukket tilbage. SOS International i Danmark på deres side fortæller, at baggrunden er tandlægeerklæringer, som ikke anbefaler en sådan operation (knoglestyrke og hvad der ellers kan være af baggrund). Alle involverede i Danmark er rundtossede af historien, også fordi SOS International indtil nu har holdt godt på deres oplysninger. Vi er netop nu ved at få aktindsigt i tandlægerapporterne og venter en snarlig endelig afklaring på spørgsmålet.

Imperial Scanship

Det fremgår formentlig allerede, at vi anser Imperial Scanship for at være en useriøs samarbejdspartner for danske rederier. Fra en aktindsigt i Søfartsstyrelsen blev vi yderligere bestyrket i vores opfattelse. I en mail til styrelsen, hvor der anmodes om aktindsigt i erklæringerne fra Makati Medical Center, skriver en dansk medarbejder, Kirsten Jølstad, bl.a., på vegne af Imperial Scanship:

"I de måneder har de endvidere fået al medical hjælp fra et dygtigt lægehus, som for længe siden har erklæret dem for helt raske. Endvidere har de været til psykolog den 11. juni, hvor en rapport gjorde det klart, at ingen af dem havde psykiske mén".

"Derfor ønsker vi ikke, at det danske officielle system nu skal udnyttes. Men det vil det blive, hvis CO Søfart får held med sine planer om at gennemføre en såkaldt test case, hvor man bl.a. vil forlange 100 pct disability compensation for de 4 søfolk."

Endelig insinueres det, at CO-Søfart og AMOSUP har manipuleret de fire søfarende, så de ved, hvordan de skal snyde psykiateren.

Det er noget af en mundfuld, insinuerende, injurierende - og torskedumt.

Søfartsstyrelsen har selvfølgelig givet afslag på aktindsigt, fordi rederiagenten ikke har nogen fuldmagter fra de fire.

POEA-lovgivning

POEA = Philippine Overseas Employment Administration.

Udover dansk lovgivning, er de fire filippinere omfattet af den filippinske lovgivning som udstedes af det magtfulde administrationssystem POEA.

Ifølge en POEA-resolution fra 2008, er filippinske gidsler omfattet af retten til dobbelthyre og dobbeltkompensation når de er taget til fange (uden angivelse af position). Det spørgsmål arbejder AMOSUP nu med på vegne af de fire. CO-Søfart har ingen "aktier" i rettigheder efter filippinsk lovgivning.

Terapeutisk forløb og nyt besøg

I regi af Søfartens Arbejdsmiljøråd bliver der nu etableret et terapeutisk forløb for de fire, som påbegyndes i Manila torsdag d. 20. marts. CO-Søfart besøger i den anledning igen Manila for at assistere så godt vi formår. Det drejer sig selvsagt ikke bare om at sikre de "rigtige" kompensationer/erstatninger, men nok så meget om at lindre de gener, de givetvis må leve med resten af livet. Der kan gøres noget, der bør gøres noget og der skal gøres noget.

Behandlingsudgifter

Principielt set er de fire filippinere omfattet af Arbejdsskadelovens regler om dækning af nødvendige og hensigtsmæssige behandlingsudgifter. Selve lovgivningen er imidlertid skrevet og indrettet efter danske forhold med gratis hospitaler og gratis lægehjælp. Når det gælder udlændinge fra et samfund uden socialt sikkerhedsnet, bliver lovgivningen til et kludetæppe af hensigtserklæringer. Det vil komme for vidt at gå nærmere ind på her. OleS

Færgeoverfart

'Strynø' - fra a/s til kommunal

En større mundfuld

Overtagelse af besejlingen til Strynø, etablering af nyt færgeselskab, etablering af nye færgelejer, indsættelsen af ny færge, kombineret med overtagelse af færgeoverfartens personale og indgåelse af overenskomstaftaler, har været en stor mundfuld på én gang erkender John Kjær Andersen, der er teknisk chef i Langeland Kommune. Færgens driftssikkerhed har været i fokus i det komplekse projekt, og færgebetjeningen af Strynø har fungeret uden driftsstop.

1. juli sidste år overtog Langeland Kommune besejlingen af overfarten mellem Rudkøbing og øen Strynø. Den gamle færge 'Strynboen' havde tjent øboerne solidt og pålideligt siden dens indsættelse i 1973 i regi af A/S Strynø-Rudkøbing Færgefart. Et selskab, som strynboerne stiftede i 1966 til varetagelse af færgedriften.

Men 'Strynboen', der er bygget i 1966, havde efterhånden alderen imod sig og kapaciteten stod heller ikke mere mål med trafikken til og fra øen.

Udsigten til at skulle investere i ny færge og færgelejer, var dog en uoverstigelig udfordring for færgeselskabet, der henvendte sig til Langeland Kommune med forslag om, at kommunen overtog færgedriften.

Med tilsagn om et tilskud på 36 mio. kr. til en ny færge fra statens færgepulje, besluttede politikerne i kommunen at imødekomme anmodningen, og dermed indledtes et langt forløb, der endnu ikke er afsluttet.

Investering i sikker drift

Den nye færge er indsat, driften fungerer og organisationen er på plads. Men endnu udestår f.eks. endelige overenskomstaftaler efter virksomhedsoverdragelsen og derunder en lang række detaljer.

-Mit personlige kendskab til søfartserhvervet og færgedrift var meget begrænset, inden Langeland Kommune besluttede at gå ind i det, fortæller John Kjær Andersen.

At søfartsområdet er så gennemreguleret, som det er, det havde han ikke forestillet sig, inden han kom i direkte nærkontakt med det.

-Det er ikke en kritik – tværtimod. Men jeg var bare slet ikke klar over det, inden jeg kom til at arbejde med det, smiler han.

Vi når ikke ret langt i samtalen, inden John Kjær Andersen understreger, at uden de helt igennem loyale besætningsmedlemmer havde det forløb, som overfarten har været igennem, slet ikke kunnet lade sig gøre.

-Der er virkelig blevet arbejdet i mange timer – rigtig mange timer, understreger han med henvisning til besætningen, der i alt omfatter syv navigatører. Især har selve indsættelsen af den nye færge trukket timer.

-Ingen skulle sejle færgen, inden de var helt trygge ved det og kunne håndtere den under stort set alle vejrforhold. Den holdning har kostet mange timer, erkender John Kjær Andersen.

Rent praktisk betød det, at den gamle færge fortsat sejlede, efter at den nye var sat ind.

Strynøs 200 beboere fik sidste år en ny forbindelse til omverdenen. Den nye færge blev dog også afslutningen på et 48 år langt kapitel for strynboerne, der siden 1966 selv havde forestået færgedriften i et aktieselskab. Den æra er afsluttet og Langeland Kommune driver nu overfarten.

Foto: Peter Therkildsen

Nybygningen 'Strynø', der kan medtage 14 personbiler og 98 passagerer, blev indsat på overfarten Rudkøbing-Strynø 1. august.

Billedet herunder: John Kjær Andersen, teknisk chef i Langeland Kommune. Foto: Hanne Hansen

-I tre måneder sejlede vi stort set dobbelt. Passagerer og biler var om bord på den gamle færge, mens den nye sådan set bare var på øvelsessejlads. Så mandskabsmæssigt har vi i tre måneder kørt med dobbelte driftsudgifter til skib og besætning. Det koster, siger han og fortsætter: -Men vi betragter det som en investering. En investering i en sikker drift. Og der har ikke været kritik af den prioritering.

Mål: Ingen driftsstop

Sporene fra andre mindre vellykkede færgeindsættelser skræmte på Langeland.

-Ja, vi har jo læst om forskellige problemer i medierne. Og holdningen her har været, at det bare skulle køre. Ingen aflysninger, ingen driftsstop på grund af besætningernes evt. usikkerhed eller utryghed ved at betjene den nye færge – det skulle bare ikke ske her, fortæller John Kjær Andersen og fortsætter:

-I den forbindelse er der også trukket på leverandører med konsulentbistand og kurser. Men igen, betragter vi det som en god investering.

Og han mener allerede at kunne påvise, at det ekstra timeforbrug har været det hele værd.

-Vi har stort set sejlet uden problemer, smiler han.

Overordnet ligger ansvaret for både drift og økonomi i færgeoverfarten hos ham som teknisk chef i kommunen.

Den daglige drift, planlægning af tørnlister, budgetter, ISM, APV og meget mere, ja det påhviler chefskipperen om bord.

-Og her står jeg overfor en meget stor udfordring. Nuværende chefskipper går på pension her til sommer og vi skal have ansat en ny, bemærker han.

-Jeg håber at finde en afløser, for chefskipperen er helt central. Den funktion er vigtig for de øvrige om bord, men den er også vigtig for kommunen. Chefskipperen er en nøgleperson i den her sammenhæng, tilføjer John Kjær Andersen.

En kontoransat tager sig af booking og regnskab. Vedkommende er Strynbo og er med kommunens overtagelse af færgebetjeningen rykket ind på rådhuset.

Langeland Kommune har selvstændigt løftet hele opgaven. –Jeg kunne godt have brugt en eller anden form for fælleskommunal vidensbank eller konsulenthjælp. Hver eneste detalje har jeg sådan set stået overfor for første gang, noterer John Kjær Andersen og tilføjer:

> fortsætter side 14

TEKST Hanne Hansen

... større mundfuld

> fortsat fra side 13

-Men vi har haft rigtig god hjælp fra Småøernes Færgeselskaber, hvor formand Søren Adsersen har supporteret rigtig godt.

Mødet med John Kjær Andersen foregår om bord på Strynøfærgen, der lastes, runder Strynø, losses og lastes og returnerer til Rudkøbing. Og mod garanti om, at vi ikke piller ved knapperne, har skibsføreren med glimt i øjet samtykket i, at vi er på broen.

-Her er udsigten jo bedst, kommenterer John Kjær Andersen.

Og udsigten fejler bestemt ingenting denne tidlige forårsdag.

Det gør driftssikkerheden heller ikke. På minuttet – næsten -, afgår færgen igen fra Rudkøbing, og indleder overfarten på knap en halv time.

En bilist, der lige når at se færgen bakke ud af færgelejet, havde nu nok foretrukket en mindre forsinkelse, men må indstille sig på halvanden times venten på kajen i Rudkøbing.

Savner lyden af 'Strynboen'

Færgens nærmeste naboer i Rudkøbing er beboere i en nyere bebyggelse på havnefronten.

Kombinationen af færgedrift og boliger tæt på hinanden forløber dog uden problemer.

-Ja de eneste klager, vi får, er faktisk, at den nye færge larmer for lidt, bemærker John Kjær Andersen med et smil.

Den velkendte brummen fra den gamle Grenaa Diesel i 'Strynboen' er et savn. For de, der slet ikke kan undvære lyden, er der dog trøst at hente på Youtube, hvor et par videoklip netop priser lyden af Grenaa Diesel'n.

Flere billeder fra færgen 'Strynø' på www.co-sea.dk

Færgelejer fremtidssikret

For Rudkøbing Kommune er overtagelsen af færgedriften ikke nogen guldgrube. Færgebetjeningen af ø-samfund koster.

Anlægsbudgettet i forbindelse med den nye færge er i første omgang overskredet med ca. fire millioner kr. Budgetrammen til færge og færgelejer var på 48 mio. kr, hvoraf de 12 mio. kr. var afsat til færgelejerne. Denne udgift lander i stedet på 16-17 mio. kr.

Ekstraudgiften skyldes flere ting, blandt andet at det i processen blev besluttet at lave færgelejet på Strynø, så det kan fungere som liggeleje.

-Så er der taget højde for en evt. udvikling, hvor færgen i fremtiden ligger over om natten på Strynø, kommenterer John Kjær Andersen.

For kommune og besætning har virksomhedsoverdragelsen betydet flere forandringer.

Faste kvartalsmøder, hvor alle deltager er således blevet indført.

-Det er en lidt anderledes form at samarbejde på for besætningen, men jeg fornemmer, at der er god opbakning. For mig er disse møder meget vigtige. Det er her, jeg har mulighed for samlet at følge med i alt det, som jeg ellers ikke lige kommer omkring, forklarer John Kjær Andersen.

FOA-overenskomst

Virksomhedsoverdragelsen omfatter også et større puslespil omkring de ansættelsesmæssige vilkår.

I regi af aktieselskabet var besætningen fordelt med tre på overenskomst med Søfartens Ledere og fire på overenskomst med 3F Sømændene.

-Fra og med 1. juli sidste år er ansæt-

> fortsætter næste side

2 stk. Volvo Penta motorer sørger for fremdriften om bord på 'Strynø'. De to hovedmotorer er fordelt i hver sit maskinrum for og agter.

> fortsat fra forrige side

telser sket på FOA-overenskomster, og det er fremadrettet det, der gælder. Så vi arbejder nu på at få strikket en overgangsordning sammen for de, der var ansat i det gamle selskab, fortæller John Kjær Andersen og tilføjer:

-Det er kompliceret. Men der er ingen tvivl om, at vi fra kommunen har som mål, at alle skal have smil på læben, når den proces er afsluttet.

Forhandlingerne med organisationerne og besætningens tillidsrepræsentant skrider godt frem og det er John Kjær Andersens forventning, at alt kan være på plads, inden 1. juni.

Tre møder er afviklet og endnu et møde er aftalt til først i april. Og forløbet nærmer sig en afslutning.

For færgens vedkommende bliver garantidokningen sidst i maj afrunding af den tekniske side.

Dokningen holdes geografisk i nærheden, idet den skal foregå i Svendborg. Der er – som der altid er – en lang liste, der til den tid skal gennemgås.

-Men overordnet set, så har Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri leveret et rigtig godt stykke arbejde, og vi har i mange sammenhænge kunnet trække på dem, bemærker John Kjær Andersen.

-Vi har fået en rigtig god færge, som både beboere på Strynø, kommune og besætning er godt tilfredse med, understreger han.

Navigatørerne Jonny Christensen (tv) og René Svedstrup ser frem til, at overenskomstaftalerne og ansættelsesforholdene falder på plads i den nye struktur.

Godt samarbejde vigtigt for arbejdsglæden

Ny struktur, ny færge og ny drift. Der har været mange forandringer for de syv navigatører på 'Strynø'. Men arbejdsglæden er i top, båret oppe af godt samarbejde og en rigtig god stemning om bord, hvor serviceringen af Strynøs 200 beboere er i fokus.

-En del af jobbet er at hygge sig og have et godt forhold til kollegerne, kunderne og omgivelserne. Og sådan er det fortsat, selv om vi har været gennem rigtig mange forandringer, siger navigatør Jonny Christensen.

At indsættelsen af den nye færge er forløbet uden driftsstop er en væsentlig faktor. Også selv om det har betydet en næsten uoverskuelig overarbejdspukkel, der nu skal i gang med afvikling.

-Alle har bare haft den indstilling, at det skulle fungere, siger Jonny Christensen og tilføjer:

-Det har også været kommunens indstilling og vi har ikke hørt den mindste kritik af, at der er brugt så mange timer, som der reelt er. Kommunen skal også have ros for, at vi under oplæringen på intet tidspunkt blev lagt under pres.

For navigatørerne har det været som at gå fra én tidsalder til en anden at skifte fra den gamle 'Strynboen' til 'Strynø'.

-Groft sagt havde vi på den gamle færge en gearstang og en kortplotter. Her er der en hel del mere at forholde sig til, siger Jonny Christensen og nikker i retning mod broens udstyr.

-Det har været både spændende og lærerigt at komme i gang med alt det nye, bemærker han.

> fortsætter side 16

Servicen er i højsædet om bord på 'Strynø'. En bil med startvanskeligheder trækkes fra borde på Strynø med traktor. Naturligvis.

TEKST & FOTO Hanne Hansen

... godt samarbejde

> fortsat fra side 15

Jonny Christensen, der har en fortid i blandt andet fiskeriet, har været på overfarten i seks år.

Hans kollega på dagens tørn er Réne Svedstrup, der kom til overfarten i november sidste år fra Drejøfærgen 'Højestene'.

Nyansat og fællestillidsmand

Som den eneste blandt de syv navigatører med forhåndskendskab til kommunalt drevet færgefart og dermed FOA-overenskomster, har Réne Svedstrup modvilligt påtaget sig opgaven som tillidsmand.

Som principfast medlem af Søfartens Ledere gennem mange år har det været noget af en kamel at sluge at blive medlem af FOA.

-Men sådan er spillereglerne, så jeg har nu medlemskab begge steder, siger René Svedstrup.

Godmodige drillerier fra hans tidligere kolleger over FOA-medlemskabet udeblev ikke.

-Nej, jeg har fået et par bemærkninger, smiler han og fortsætter:

-Nu skal vi se, hvordan det hele kommer til at hænge sammen overenskomstmæssigt. Det er det primære lige nu.

At arbejdsglæden om bord er intakt alle omvæltningerne til trods, er Jonny Christensen og René Svedstrup enige om.

-Sygefravær har vi næsten ikke noget af, og det, at man møder glad på arbejde, er nok gode tegn på, at det er et godt sted at være, siger Jonny Christensen.

Usolgte aviser fra Strynøs købmandsforretning skal retur til fastlandet. Transport af gods, pakker og aviser er blot en lille del af det at servicere de 200 beboere på Strynø.

Lauritzen Veteraner optager gerne nye medlemmer

Fra Lauritzen Veteranernes træf sidste år.

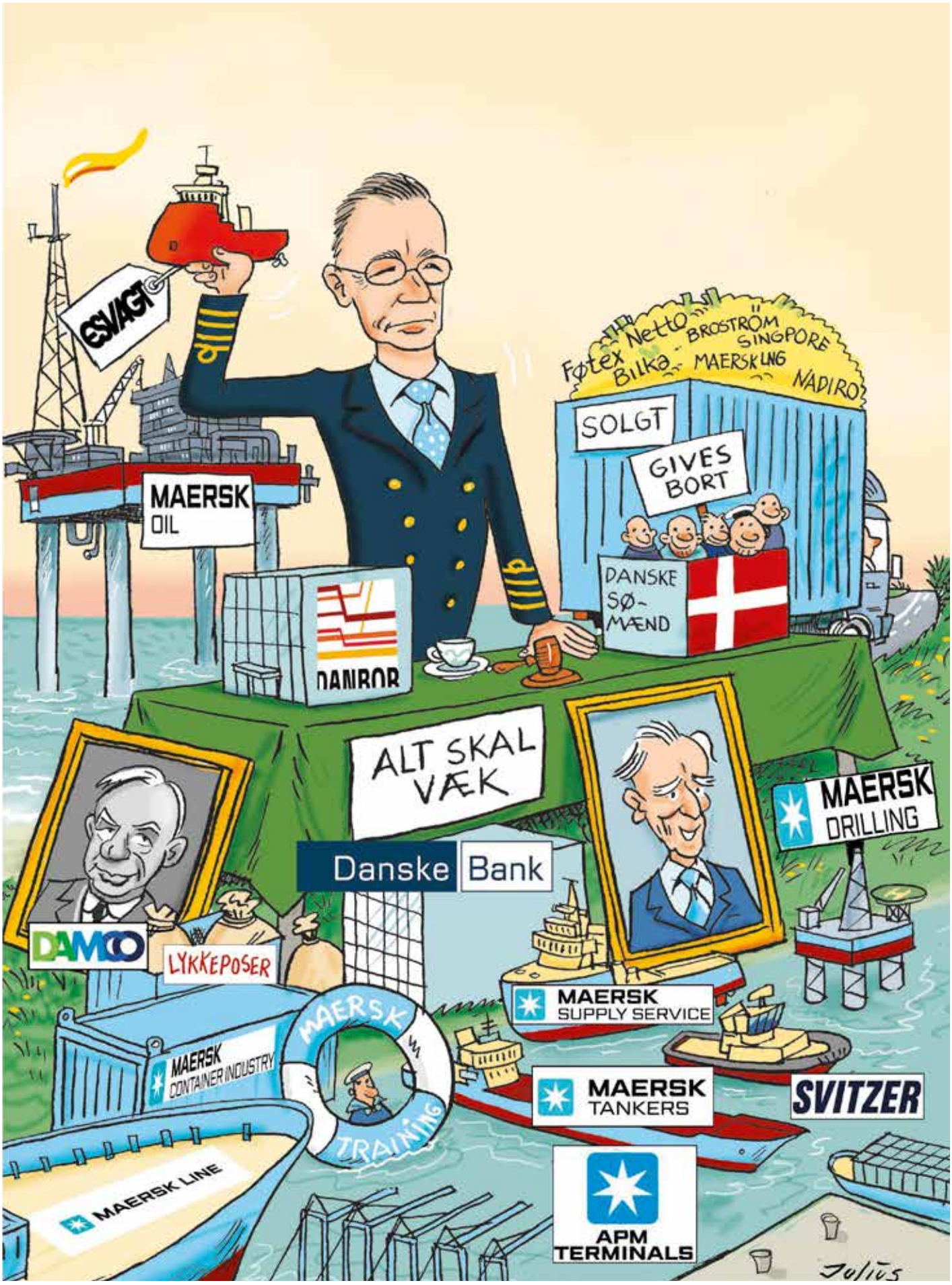
Foreningen er ung, kun ganske få år gammel, mens medlemmerne for størstedelens vedkommende er lidt oppe i årene. Mange har allerede fundet vej til Lauritzen Veteranernes forening og tegnet medlemskab, men der er plads til mange flere, forlyder det fra foreningen, der nu også er på internettet med egen hjemmeside.

Formand Finn O. K. Lassen sejlede selv i J. Lauritzen fra 1964-1989, fortæller han i sit brev til CO-Søfart.

Han var i 23 år medlem af Dansk Sø-Restaurations Forening, hvor han i 12 var næstformand. Foreningen er som bekendt fusioneret med Metal Søfart pr. 1. januar 2011 og efterfølgende etableret som Dansk Metals Maritime Afdeling, DMMA. Og Finn O.K. Lassen bemærker da også i brevet, at han blev lidt overrasket over, at DSRF ikke er mere. -Jeg googlede de gamle navne indenfor søfartsorganisationer. De findes jo ikke længere, da I har slået en masse af de tidligere selvstændige organisationer sammen, bemærker han i brevet.

Nok er DSRF ikke længere, men gamle dyder holdes fortsat i hævd her i de nye organisatoriske folder. Så vi kvitterer for Lauritzen Veteranernes vedholdenhed med at holde dampen oppe på et maritimt fællesskab ved at bringe denne opfordring til medlemskab. Og som det fremgår af billedet herover, så var der god opbakning til foreningens træf sidste år. For veteranforeningens medlemmer er der udsigt til et nyt her i 2014.

Lauritzen Veteranernes hjemmeside har en ganske lang adresse, så det nemmeste er at Google dem på ordet 'lauritzenveteraner' i ét ord. Så viser Google vej. Glipper det, så har Finn K.O Lassen tlf. nr. 3214 1150. hanh



Sæsonen for kræmmermarkederne står for døren

Foråret er på spring og dermed sæsonen for kræmmermarkeder. Med varslingen om, at både Esvagt og Danbor er til salg, har Nils Smedegaard Andersen hos A.P. Møller-Mærsk allerede taget hul på sæsonens brandudsalg. Tegning: Julius

Uddrag fra www.co-sea.dk

DMMA om RAL-planer: Social dumping
14. marts
Avisen Sermitsiaq fortæller i dag om Royal Arctic Lines overvejelser om at hyre udenlandske søfarende for at finde besparelser. Avisen har indhentet en kommentar til planerne fra DMMA, hvor formand Ole Philipsen kalder en udskiftning af besætningerne med filippinere for social dumping.

Forskel på gidsler - journalistsag hemmeligholdt
10. marts
Hvorfor skrev ingen om gidseltagningen af journalist Jeppe Nybroe? - medierne vidste stort set fra dag ét, at han var blevet taget som gidsel. Det spørgsmål har Journalisternes fagblad kigget lidt på. Forklaringen på redaktionerne rundt omkring - Ekstra Bladet inklusive - er, hensynet til gidslet og familien.

Bergensfjord trak kø til åbent skib
5. marts
Fjord Lines nybygning, 'Bergensfjord', trak i går lange køer af besøgende, da rederiet havde inviteret til åbent skib. CO-Søfart var med om bord og vi har præsenterer et billedgalleri fra besøget.

DIS-lovgivning under stærkt ILO-pres
3. marts
DIS-lovens forbud mod at danske fagforeninger overenskomstdækker udenlandske søfarende i DIS-registrerede skibe får i den seneste rapport fra ILO, International Labours Organization, den hidtil skarpeste kritik.

læs mere på www.co-sea.dk

Tagine og fodmassage i det parisiske hamambad

Myntete, fodmassage og dampbad bringer Jonatan Leer frem til at finde taginen frem og sætte gang i en krydret ret, der er rig på variationsmuligheder.

Da jeg var ung og eventyrlysten studerende i Paris, kom jeg tit forbi den berømte moské, der ligger tæt på Seinen i det sjette arrondissement. Det var et meget flot kompleks, hvor der også var en dejlig café, der serverede forfriskende myntete og honningsøde sager.

Jeg havde hørt, at der også var et dampbad, et af de såkaldte hamambade. Det synes jeg lød meget spændende og eksotisk, men var heller ikke helt sikker på, hvad det var, og hvordan man gjorde. Jeg kom dog af sted en dag med en kammerat. Hamambadet var meget flot indvendigt, og der var dampende varmt. Jeg havde dog det problem, at mine briller duggede til, og jeg ikke kunne se ret langt frem gennem tågerne, så min ven førte mig rundt.

Famlede rundt i dampene

Badet var bygget op af en serie rum, der blev gradvist varmere og mere tildampede. I rummene herskede der en herlig ro, som var befriende midt i den travle hovedstad. Man kom virkelig ned i et andet gear. Jeg kom dog også væk fra min ven og famlede rundt i dampene uden min fører. Jeg satte mig ned på en stenbænk i et af de varmeste rum, og lod mig ikke bekymre af, at jeg manglede min ven. Ikke mindst grundet min manglende orienteringssans virkede det hele ekstra eksotisk. At sidde i et dampet rum tæt pakket med svedige mænd .

Jeg faldt hurtigt i snak med en elskværdig og meget konverserende mand. Jeg kunne dårligt se ham, men han havde en fascinerende tyrkisk aura omkring sig. Efter lidt tid spurgte han mig, om jeg ville have en fodmassage, hvilket jeg fandt lidt underligt, men tænkte, at sådan gør man måske her. Så beordrede han mig om på ryggen. Og inden jeg havde set mig om, var han hoppet op på ryggen af mig. Jeg fik et kæmpechok, men forstod så, at fodmassage ikke betød, at mine fødder skulle masseres, men at min ryg skulle masseres med hans fødder.

Efter det indledende chok var det faktisk ganske rart, og den adrætte mand fik virkelig løsnet for alle mulige spændinger. Jeg havde dog ikke forestillet mig, at en tur i hamambadet skulle indbefatte, at jeg lå med en fremmed mand hoppende ovenpå mig. Efter min omgang takkede jeg min nye ven, men tilbød dog ikke at returnere tjenesten, da jeg kunne mærke, at det krævede en særlig fodteknik, som jeg ikke mestrede. Efter endnu at have siddet lidt i dampene, genfandt jeg min ven, og vi sluttede besøget med et forfriskende krus myntete. Helt afslappet og uden en spænding i kroppen.

Lammeskank i tagine

Til 4 personer

1 lammeskank uden ben
1 kilo kartofler
4 løg
8 fed hvidløg
6 gulerødder
4 spsk. honning
1 forårsløg
1 økocitron
100 gram couscousgryn
En marokkansk krydderiblanding eller en blanding af nelliker, kanel og stjerneanis eller endnu bedre: begge dele
Salt og peber

1 Skær lammeskanken ud i store stykker. Kryder generøst med krydderiblandingen + salt og peber, samt honning. Massér det godt!
2 Put kødet op i taginefadet med lidt vand.
3 Skræl grønsagerne. Behold dem hele og kom dem op til kødet.
4 På med låg og put det hele i ovnen ved 200 grader i 2 timer.
5 Den sidst halve time kommes couscousgrynene i og vend det hele rundt. Grynene skal være under vand.
6 Hak forårsløg og citron fint. Servér det sammen med retten og lidt citronsaft ved siden af.
7 Du må først løfte låget, når du har sat taginen på bordet, og gæsterne sidder klar til at modtage de eksotiske dufte.

TEKST & FOTO Jonatan Leer

Marokkansk lertøjsfad

Jeg har en tagine, et marokkansk lertøjsfad med et tykt pyramideformet låg. Jeg kommer altid til at tænke på min tur i hamambadet, når jeg finder den frem. Den har samme eksotiske duft og aura over sig som badet. Desuden fungerer den lidt som et dampbad, da det tunge lertøj skaber et fortættet og intenst dampmiljø.
At lave mad i taginen er skønt, da det giver nogle intense krydrede retter og er meget nemt. Det gælder bare om, at komme nogle stykker kød, nogle grøntsager og lidt couscous i fadet. Derefter på med låget, og placere taginen i ovnen. Desuden er variationsmulighederne uendelige. Jeg plejer dog at bruge en god lammebov og nogle nordafrikanske krydderiblandinger, som i denne opskrift. Har du ikke en tagine kan et ovnfast fad med låg eller en stegeso (fx en römertopf) bruges.

Tjenestemændenes Forsikring

JEG BRUGER MIN MEDLEMSFORDEL – GØR DU?

CO Søfart har en aftale med Tjenestemændenes Forsikring – Jeg fik et tilbud, og nu er jeg kunde.

Prøv at få et tilbud, det er nemt nok. **Ring 7033 2828**.

Hilsen
Ole Schjørring
Skibsmekaniker
Scandlines Helsingør/Helsingborg

Det omfattende billedarkiv på M/S Museet for Søfart rummer blandt andet dette billede af DFDS-skibet 'Tomsk' på D-dags kysten i Normandiet. I forgrunden en engelsk soldat.

Fra billedarkivet hos M/S Museet for Søfart

S/S Tomsk på D-dagskysten

6. juni runder vi 70-året for de alliereredes invasion på Normandiets kyst, D-dag. Forberedelserne til markeringen af endnu et rundt år for invasionen, der indledte 2. Verdenskrigs afslutning og Hitler-regimets endeligt, er i fuld gang. Og jubilæet er igen en aktuel anledning til at mindes handelsflådens 2.000 danske søfolk, der mistede livet under 2. Verdenskrig - heraf knap halvdelen under allieret tjeneste.

I en menneskealder var de danske søfolks indsats under krigen uden officiel anerkendelse og det har efterladt et sår, der næppe heles med de seneste års velmenende forsøg på at rette op på det forsømte. I dag er de overlevende fra den tid for langt størstedelens vedkommende borte - indhentet af tiden. Og med dem er beretningerne fra den gang også forsvundet.

Matros på 'Tomsk' fortæller

Det er et fåtal af beretninger, der blev sikret for eftertiden, mens tid var. Én af dem er matros Thorald Nielsens fortælling om blandt andet hans deltagelse i D-dagen, om bord på det danskflagede skib 'Tomsk' fra DFDS.

Thorald Nielsen døde 86 år gammel i 2008, men tre år forinden, i 2005, blev hans oplevelser og fortælling publiceret i bogen "De befriede os", der blev udgivet af Folk & Forsvar (i dag Folk & Sikkerhed). Denne bogudgivelse udmærker sig ved at ligge frit tilgængelig på internettet, hvor enhver kvit og frit kan læse med.

Thorald Nielsens historie er skrevet af Claus Arboe-Rasmusen, informationschef i Folk & Sikkerhed.

"Vi gik stille og roligt ind på kysten, ja faktisk helt op på stranden som havde kodenavnet UTAH. Der var naturligvis et voldsomt skyderi, men vi var nærmest at betragte som tilskuere i første parket. Jeg var egentlig ikke særlig bange. Det var næsten et antiklimaks, men vi fik faktisk ikke lov til at landsætte køretøjerne," fortæller Thorald Nielsen blandt andet.

Om bord var amerikanske tropper, der skulle landsættes. Men ordren lod vente på sig i syve dage, hvor utålmodigheden bredte sig.

"Ved siden af os lå store slagskibe, der skiftevis bombarderede kysten med granater og buksebenene flagrede af trykbølgen," fortæller Thorald Nielsen, i kapitlet: Vi sejlede bare.

Hans beretning er på siderne 76-83 i bogen, der ligger på nedenstående link.

Bogen "De befriede os" ligger på dette link:
www.befrielsen1945.dk/om/materialer/De_befriede_os.pdf

TEKST Hanne Hansen

Seniorklubben

DMMA

For efterlønnere og pensionister

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Dansk Metals Maritime Afdeling - dæk & maskine samt catering.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information kontakt formanden.

Klubben inviterer til tre årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

Formand Leif R. Andersen • tlf. 28 69 79 13 • L.rabech@live.dk

Efterlysning

Redaktionen efterlyser informationer om arrangementer i DMMAs klubber.

Benyt muligheden for at få jeres klubaktiviteter og møder annonceret her i Fagbladet CO-Søfart.

Kontakt redaktionen
tlf. 36 36 55 87
mail: hh@co-sea.dk

Arrangement

1. maj

Fra tidlig formiddag i Nyropsgade

Husk 1. maj-traditionen, hvor vi mødes om formiddagen i Nyropsgade 25, Kbh. V. Metal Kbh. afd., og deltager i festlighederne der i kælderen. Der er afgang derfra ca. kl. 12 mod Fælledparken. Og som sædvanlig sker det med musik og faner. Mød op!

DMMA
Dæk og Maskine

Region Hovedstaden
Klub 8

Konstitueret formand
Helmut Sørensen • tlf. 21 44 94 34

Referat fra klubmøde med beretning først i marts

Klub 8's beretning for året 2013 var hurtig overstået! Få aktiviteter og det sædvanlige skuffende fremmøde. Ang. aktiviteter for indeværende år: Her vil vi nok holde lav profil indtil videre. Det blev besluttet at overføre et mindre beløb til Seniorklubben, hvis medlemmer fortrinsvis er fra Hovedstads Regionen. Ligeledes er et beløb øremærket Bornholm, hørende under Region Hovedstaden.

På gensyn 1. maj
Helmut

NB:Jeg har foretaget "research" på det nye M/S Museet for Søfart i Helsingør.
Det er et besøg værd og kan absolut anbefales.

Arrangement

Forårstur til M/S Museet for Søfart

Onsdag 23. april
for medlemmer af DMMA, Dæk og Maskine

DMMA
Dæk og Maskine

Region Syddanmark
Klub 5

Regionsformand
Per Maj • tlf. 62 25 26 62
permaj.maj@gmail.com

Opsamling i Fredericia, Odense og Nyborg

08.00 Vi starter fra Fredericia Banegård ved parkeringspladsen ved spor 10.
09.00 Odense ved McDonald's Sivmosevænget 2, 5260 Odense
09.25 Nyborg Banegård - sidste opsamlingssted.

Oplys venligst påstigningssted ved tilmelding

Der vil blive serveret en frokost før vi går på museet.
Vi kører fra Helsingør igen kl. 16.00.
Hjemtur via Korsør, hvor vi spiser middag.
Vi forventer at være tilbage i Fredericia ca. 22.30

Turen fra opsamlingsstederne tur-retur betales af klubben.

På bestyrelsens vegne
Per Maj

TILMELDING
til Metal Sydfyn
Brogade 7-9
5700 Svendborg
telefon 62 21 10 99

SENEST
tirsdag 22. april
kl. 12.00

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 17. april - 18. juni 2014

Dansk Metals Maritime Afdeling
Catering

Fødselsdage

50 år
Claus Ulrik Jensen, Brøndstræde 3, Svaneke, 3740 Svaneke, 9. maj
Jan Bo Liliendal, Plantagevej 11, Bodilsker Aavang, 3730 Nexø, 22. april

60 år
Anne-Grethe Kjøbeløv Bjerregaard, Torvegade 7 B, Nexø, 3730 Nexø, 30. maj
Ole Bent Larsen, Herman Blems Vej 5, Rønne, 3700 Rønne, 3. juni
Hans Hansen, Engen 22, 6720 Fanø, 16. juni

65 år
Rigmor Nordenlund Jensen, Kaasen 8, 8305 Samsø, 26. april
Rita Witthøfft Mikkelsen, Svendborgvej 20, kld., 5600 Faaborg, 25. maj
Jonny Carl Ejner Haagensen, Sdr. Strandvej 51, Tejn, 3770 Allinge, 15. juni

70 år
Vibeke Svart, Almeparken 5, Nylars, 3720 Aakirkeby, 27. april
Anette Lindahl, Gl. Landevej 15, Birkelse, 9440 Aabybro, 16. maj
Bente Bornø Christiansen, Grønagervej 55, Nyker, 3700 Rønne, 20. maj
Mette Olsvig, Tofteåsvej 14 E, Benløse, 4100 Ringsted, 29. maj

75 år
Klara Kirstine Jensen, Vibekevej 77, 9740 Jerslev J, 30. april
Brigitte Hannelore Torp, Blichersvej 15, 2.th., 3000 Helsingør, 12. juni
Farah Adan Ali, Baltorpvej 116, 1.tv., 2750 Ballerup, 12. juni
Sonja Birthe Jensen, Vendsysselgade 15, st.th., 9000 Aalborg, 14. juni

85 år
Ruth Ellinor Faurschou, Fyrrevang 11, Abildøre, 4560 Vig, 11. maj
Lizzie Nielsen, Lumbyesvej 2, 1-5, 7000 Fredericia, 16. juni

Jubilæum

50 år
Erik Rasmussen, 12. maj som medlem af foreningen.

Dansk Metals Maritime Afdeling
Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år
Michael Petersen, 24. april
Michael Kjærgaard, 29. maj
Jørgen Einer Jørgensen, 9. juni

60 år
Peter Korsbæk Larsen, 30. maj

70 år
Knud Erik Sørensen, 27. april

75 år
Ernst Henning Køhler Olsen, 27. maj

Jubilæum

60 år
Johan Stanislas Panfil, 24. maj som medlem af Dansk Metal Maritime Afdeling

Vi mindes

Mogens Conrad
f. 30. juni 1945
er afgået ved døden d. 22. februar 2014

Om 'Nyt om navne'

Oplysningerne om fødselsdage og jubilæer henter vi fra medlemsdatabasen i Dansk Metals Maritime Afdeling.

SORTERET MAGASINPOST
POST PP DANMARK
IDnr. 42857

Al henvendelse til: CO-Søfart, Mose Alle 13, 2610 Rødovre

Bådebyggerlærlingene Benjamin Götke og Emma Madigan manglede en læreplads og tog sagen i egen hånd med etablering af egen virksomhed og ansættelse af en læremester.
Foto: Torben Sørensen / Billedbureauet Mediefoto

Lærlinge på eget værft

Af Hanne Hansen

Undertegnede lovede på denne plads i årets første blad i februar bedre bagsider. Med initiativrige unge mennesker som Emma Madigan og Benjamin Götke i Helsingør, er det blevet en smal sag at indri det løfte.

Baggrunden for denne positive historie er nu ellers alvorlig nok. De to 21-årige bådebyggerlærlinge manglede en læreplads. Benjamin Götkes læremester gennem halvandet år lukkede sidste år, og Emma Madigan kom direkte fra grundforløbet på uddannelsen og stod som så mange andre uden læreplads.

-Hvad er så mere nærliggende end at etablere sit eget bådebyggerværft, spørger Benjamin Götke smilende.

Det snakkede de to om, da de mødtes på skolen, hvor Benjamin Götke var på hovedforløbet og Emma Madigan på grundforløbet. Drømmen begyndte i oktober sidste år og 1. marts i år, stod de med nøglen til Helsingør Bådeværft ApS, som deres nyåbnede virksomhed hedder.

Det faglige niveau i uddannelsen sikres foreløbigt af erfarne bådebyggere på konsulentbasis.

-Når vi får tilstrækkeligt med opgaver, så ansætter vi en læremester på fuld tid, siger Benjamin Götke.

Solid maritim erfaring

Med forårsklargøring af både er der for tiden masser af arbejde til de to lærlinge, der har solid maritim baggrund. Benjamin Götke har sejlet siden han var seks år og arbejdet med både siden han var ti. Emma Madigan er 'Georg Stage'-elev og har nedrigget klassiske sejlskibe.

Initiativet i Helsingør giver stof til eftertanke. Er det vejen frem i en tid, hvor arbejdsgiverne efterlyser kvalificeret arbejdskraft, men melder hus forbi, når placeringen af uddannelsespladser er på tale?

Ferie
kontoret CO-Søfart

Susanne Holmblad			6/6
Kirsten Østergaard	22/4	-	2/5
Ole Strandberg	28/4	-	2/5

Kontoret lukket

1. maj
30. maj • dagen efter Kr. Himmelfart
5. juni • Grundlovsdag