

# Fagbladet CO-Søfart



ITF-inspektør:  
**-Man mærker straks om  
det er et "happy ship"**  
> 12 - 13 + 17

**Kontortid:** Mandag-torsdag 9-16  
Fredag 9-15  
**Tlf. tid:** Mandag-torsdag 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  
16. marts eller efter aftale.

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

### Næste nummer

udkommer 21. april  
og er samtidig tilgængeligt på  
hjemmesiden www.co-sea.dk

### Forsidefoto

ITF-inspektør Morten Bach  
Foto: Hanne Hansen, CO-Søfart

### Oplag

2.350

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

# Indhold

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| Overenskomstforhandlinger i gang  | 4         |
| Faglige sager og noter            | 4-11      |
| CO-Søfart udvidet med CS          | 7         |
| Siden sidst:                      |           |
| Aktiviteter i faglig afdeling     | 8-9       |
| ITF-inspektion på kemikalietanker | 12-13 +17 |



|                           |       |
|---------------------------|-------|
| Hjarnø færger:            |       |
| Alt kan lade sig gøre     | 14-16 |
| Bogammeldelser og omtaler | 18-19 |
| Opskrift: Rødbedesuppe    | 20-21 |
| Nyt om navne              | 23    |
| Kvinder til søs           | 24    |

## Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

|                       |               |                    |               |
|-----------------------|---------------|--------------------|---------------|
| Ole Strandberg        | 19/2 - 4/3    | Kirsten Østergaard | 29/3 - 1/4    |
| Susanne Holmblad      | 7/3 - 28/3    | Corlis Hansen      | 29/3 - 1/4    |
|                       | + 25/4 - 27/4 |                    | + 25/4 - 29/4 |
| John Ibsen            | 21/3 - 30/3   | Hanne Hansen       | 21/3 - 23/3   |
| Christian H. Petersen | 21/3 - 23/3   |                    | + 25/4 - 29/4 |
| Mohni Bambara         | 21/3 - 23/3   |                    |               |

# Tør vi drømme om borgerløns-samfundet?

Af Ole Strandberg, faglig sekretær CO-Søfart

## Leder

I Holland indledes et projekt i 2016. I Finland i 2017, og i Schweiz afholdes folkeafstemning 5. juni i år.

Rundt omkring i Europa stikker borgerløns-spøgelset hovedet frem, som marxismens proletariat gjorde det i slutningen af 1800-tallet.

Hvad skal vi gøre når automatisering og robottisering resulterer i mange millioner nye arbejdsløse i de kommende årtier i Europa, og vækst- og arbejdshysteriet nødvendigvis må erstattes af nye filosofier ("Borgerløn frisetter den enkelte til at definere, hvad meningsfuldt arbejde er" - Information 2/2-2016). Kvinderne kom på arbejdsmarkedet i 50'erne og 60'erne, da maskinerne overtog arbejdet i køkken og vaskeregionerne. Nu skal både mænd og kvinder ud af fabrikskøkken, skibe og lige gyldige kancellier. Vi kan ikke fortsat producere jurister og økonomer til at fortælle os, hvorfor det går så galt, når vi vælter os i overflødig produktion.

### Vi har gravet os ned i lige gyldighed

I 1978 udgav tre danske intellektuelle bogen "Oprør fra midten". Det var stadig tid at drømme i Danmark. Men al tid siden har vi gravet os ned i lige gyldig-

hed. Støt og sindigt har vi eroderet den "skandinaviske model" vi var så stolte af, og som vi stadig omtaler som eksisterende og hellig.

I udlandet kaldes vi endnu frem som forbilledlige socialdemokratiske. Men billedet fortøner og blander sig til fordel for Lars Lykke med nazisymbol og den ene hånds fingre om en grisehale. Vi har ikke mere at byde på, vi har ikke mere mod. Og vi er så småtskåret forkælede, at vi ikke tåler, når satiren vender sig mod os selv, at vi kræver den samme undskyldning, som en række muslimske ambassadører gjorde i 2005. Vi vil have Den Lille Havfrue, Lego og grisehalen og det lige samfund tilbage i glas og ramme, men ikke udstillet på Louisiana som historisk arvegods.

### Hvad er det vi ikke har råd til?

Alt, hvad vi gør, bærer nederlaget i sig. På Københavns Universitet lukkes der på optag til 13 humanistiske sprogstudier. Studier som alle er berømmede i akademiske kredse verden over og hvorfra det strømmer ind med protester og bønner. Det gælder f.eks. indianske studier, indiske, klassisk græsk og eskimologi. Alle kommuner i Danmark samræber om beskæringer på sociale områder, fordi der skal være plads til nogle flygtninge. Overalt skal vi "finde pengene" og arbejdshænderne.

Men levetidsprisen for nye kampfly er foreløbig beregnet til 90 milliarder kroner!, og samfundet flyder med

iPhones, rutefly på kryds og tværs over os og benzinøse blandt os.

Hvad er det, vi ikke har råd til? Er det kampfly og afskaffelse af topskatten, eller kampen for et socialdemokratisk ligevægtssamfund?

Mogens Lykketoft påstod han havde en forræder blandt sig, da en skriftlig tale til en fødselsdagsfest med mere end 50 deltagere blev "lækket" til pressen. I talen blev Lars Løkke kaldt en lille svindler og topsocialdemokrater for visionsløse. Var forræderiet ikke, at Mogens Lykketoft ikke selv - for længe siden - sendte den tale til pressen?

Hvis vi skal have Danmark tilbage, så sker det ikke på fodboldbanen eller i grisestaldene. Så sker det f.eks. ved at pensionsselskaberne afhænder deres aktiebeholdninger i sort energi, før aktiebeholdningen giver negative resultater for ejerne.

Så kunne det ske ved at vi i dag turde drømme om borgerløns-samfundet, ikke blot som en utopi, men som en reel mulighed for at komme fremtiden i møde, før vi splitter os selv i atomer. Alt for længe har vi været på vej væk fra den socialdemokratiske front, og vi er hurtigt ved at blive distanceret som et land, der er værd at omtale uden i karikatur.

## Nye tillidsfolk

På SamsøFærgen er Pernille Kristoffersen valgt som TR for cateringpersonalet efter at Maj-Britt Sick Jensen er stoppet i rederiet. På BornholmerFærgen, 'Leonora Christine', er Mads Skov valgt til suppleant for Helene Henriksen, som fremover er tillidsrepræsentant efter at Anette Kofoed har valgt at nedlægge sit mandat.

I Scandlines har den mangeårige tillidsrepræsentant for skibsassistenterne på Rødby-Puttgarden, Erik Sørensen valgt at nedlægge sit hverv. Der er hængt en liste op i messen, hvor interesserede kandidater til posten kan skrive sig på.

På den mobile borerig 'Ensco 72' har Jens Vormsen også ønsket at stoppe som TR, så også her er der hængt en opstillingsliste op.

I Fjord Line er Mike Thomsen valgt til talsmand for cateringofficererne efter at Michael Mathisen blev forfremmet af rederiet.

Endelig har vi som noget nyt fået en tillidsrepræsentant for stewardesserne på DFDS' fragtbåde, hvor Laila B. Nielsen er valgt.

Fra DMMA siger vi mange tak til de afgående tillidsfolk for deres indsats gennem årene. cp

# OK forhandlinger er nu gået i gang

**Efter forberedelse i samarbejde med de respektive tillidsrepræsentanter i DMMA, er forhandlingerne med Danmarks Rederiforening gået i gang.**

Tre hovedoverenskomster, de tilhørende særoverenskomster og den selvstændige overenskomst for menigt cateringpersonale i DFDS står overfor fornyelse.

Dansk Metals Maritime Afdeling og Danmarks Rederiforening aftalte på et formøde i januar køreplanen for forhandlingerne. Listen med krav til overenskomsten var ifølge den aftalte køreplan klar 5. februar og det første forhandlingsmøde blev efterfølgende afholdt 12. februar - altså efter redaktionens slutning til dette blad.

Når aftalerne for hovedoverenskomsterne er faldet på plads efter formodentligt flere forhandlingsmøder, går arbejdet med forhandling af særoverenskomster i gang.

Repræsentanter fra DMMA's bestyrelse / tillidsrepræsentanter deltager i alle forhandlingerne.

Den interne del af hjemmesiden på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk) vil løbende blive opdateret med status på forhandlingerne, efterhånden som der foreligger konkret information. DMMA-medlemmer kan således med login under fanebladet "Medlemsside" holde sig orienteret.

hanh



## Følgene overenskomster skal forhandles

### Hovedoverenskomster (DIS)

mellem Danmarks Rederiforening og DMMA:

- Skibsmekanikere
- Skibsassistenter
- Menigt cateringpersonale

+ Særoverenskomster, som knytter an til ovenstående hovedoverenskomster

### Selvstændig overenskomst

for menigt cateringpersonale i DFDS (DIS)

# Kontakt DMMA inden du siger op

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

**Økonomisk kan det koste dyrt at sige jobbet op, hvis det ikke gøres rigtigt. Kontakt faglig afdeling, hvis du overvejer at sige op.**

Der er mange gode grunde til at kontakte DMMA, hvis man overvejer at sige sit job op. For søfarende kan det f.eks. være for at få information om muligheden for at benytte Sømandslovens § 7 som begrundelse for opsigelsen, hvilket kan betyde, at man undgår efterfølgende karantæne i a-kassen.

Men også for ansatte i land eller offshore anbefaler vi, at man som medlem kontakter faglig afdeling inden en eventuel opsigelse, for at sikre sig, at det bliver gjort korrekt.

## Tabt løn og karantæne

Et eksempel på at det kan gå galt, hvis man siger op uden forudgående henvendelse til faglig afdeling ses i sagen om en kok, som efter mange år til søs gik i land og fik job på en restauration.

Efter 4 måneders ansættelse havde medlemmet endnu ikke fået et ansættelsesbevis (hvilket man i land har krav på senest en måned efter første ansættelsesdag), ligesom lønnen heller ikke var i overensstemmelse med det aftalte.

Det endte med, at medlemmet i frustration sagde jobbet op uden varsel. Ganske vist efter at han selv forgæves havde prøvet at få arbejdsgiveren til at underskrive et ansættelsesbevis og udbetale den manglende løn.

Det er helt forståeligt, at man bliver frustreret i en sådan situation, men i stedet for at sige op, burde medlemmet have kontaktet faglig afdeling om sagen. En henvendelse fra os til arbejdsgiveren, havde – hvis kravet ellers er korrekt – sandsynligvis betydet at medlemmet havde fået sit ansættelsesbevis, den

udestående løn, og at han stadig havde haft et arbejde.

Hvis arbejdsgiveren efter henvendelsen fra DMMA fortsat havde nægtet, så kunne medlemmet have sagt jobbet op uden at få problemer med a-kassen. Men da han har gjort det uden først at involvere os i sagen, bliver det noget sværere i forhold til a-kassen.

Vi har efterfølgende henvendt os til arbejdsgiveren med henblik på at få løst sagen, så medlemmet dels kan få sit tilgodehavende og dels med håb om at få ændret afgørelsen om 3 ugers karantæne i a-kassen. Men chancen for at få sit tilgodehavende og undgå karantænen er altså noget større, hvis man kontakter DMMA, inden man siger op.

## DMMA's UDDANNELSESFOND



officielt navn: **Uddannelsesfonden for Søfarende**  
oprindeligt oprettet af DSRF

**Skal du selv betale  
gebyret på 500 kr.  
for dit sønæringsbevis?**

**Søg  
DMMA's Uddannelsesfond  
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMA's Uddannelsesfond om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til DMMA med oplysning om navn og fødselsdato samt kopi af kvitteringen for gebyret.

**FOR  
MEDLEMMER  
AF DMMA**

**Refundering  
af gebyr til  
sønæringsbevis**

**Send ansøgning til:**  
cosea@co-sea.dk

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent CO-Søfart

# Maersk Supply Service - opsigelsesrunde

Siden Maersk Supply Service i november meldte ud, at de skulle opsig en større mængde søfarende, har vi arbejdet meget med at afdække vores medlemmers ønsker til efteruddannelse.

Som nævnt i tidligere fagblade er der særdeles gode vilkår i forbindelse med opsigelse i rederier, som er medlem af Danmarks Rederiforening. De fleste berørte medlemmer har haft en personlig samtale med os, og deres uddannelsesønsker er derfor afdækket.

De første er allerede som konsekvens af et godt og hurtigt samarbejde med MSS tilmeldt forskellige AMU-kurser efter eget ønske. For kurser, der ikke afholdes i AMU-regi, afventer vi et møde med MSS for fordeling af 2-måneders



Opsagte medlemmer fra MSS har blandt andet været inviteret til medlemsmøder i DMMA. Fra venstre Susanne Holmblad fra A-kassen i Dansk Metals Maritime Afdeling, skibsmekaniker Steen Kirk Pedersen, hovmester Arne Jensen og faglig konsulent Kirsten Østergaard.

puljen. Denne pulje er fremkommet ved at rederier, der for hver ansat med over 5 års anciennitet skal hensætte 2 måneders

hyre til uddannelsesbrug. De 2 måneders hyre kommer oveni i de 4 ugers uddannelse i AMU regi.

## Afsked i henhold til Sømandslovens § 16 pga. sygdom

Flere medlemmer har i den sidste tid modtaget afsked efter Sømandslovens § 16 pga. sygdom. En afsked i henhold til Sømandsloven er lig med en bortvisning og ansættelsesforholdet ophører øjeblikkeligt. Man har dog ret til sygehyre fra rederiet i op til 16 uger fra første sygedag, såfremt man stadigvæk er syg. Men afskedigelser efter Sømandsloven er i hastig fremgang og denne gang

kunne vi se, at et rederi kiggede på det bagudrettede sygefravær. Det er ikke vores holdning, at tidligere sygefravær kan berettige til at denne lovparagraf anvendes. Der har derfor været afholdt mæglingsmøde med det berørte rederi og rederiets arbejdsgiverorganisation. På mødet gav vi udtryk for vores synspunkter og i de konkrete sager fik vi ændret afskedigelserne

til opsigelser, hvilke betyder at vores medlemmer opsiges med deres opsigelsesvarsel. Det er vigtigt at henlede opmærksomheden på, at lægen ved afgivelse af lægeerklæring ikke udskrifter "forventet varighed" længere tid end højest nødvendigt. Bliver yderligere sygemelding nødvendig, må man til lægen en gang mere efter rederiets anmodning.

køj

### Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt 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

Medlemsskaren i CO-Søfart blev ved årsskiftet ændret. Søværnets Konstabelforening, der siden 2009 har været en del af huset, forlod CO-Søfart, da foreningen blev sammenlagt med Centralforeningen for Stampsersonel, CS. Sidstnævnte, som er

forsvarets største fagforening, valgte imidlertid samtidig at blive associeret medlem. Dermed er antallet af medlemsorganisationer i CO-Søfart uændret på fem, men i tyngde er CO-Søfart vokset betydeligt, idet CS har 9.200 medlemmer.



CO-Søfart arkivfoto

# Forsvarets største fagforening indtrådt i CO-Søfart

Centralforeningen for Stampsersonel, kort og godt benævnt som CS, er nu associeret medlem af CO-Søfart.

CS er indtrådt som associeret medlem i CO-Søfart med virkning fra 1. januar i år.

Med 9.200 medlemmer er CS, Centralforeningen for Stampsersonel, den største fagforening i forsvaret. CS organiserer både civilt og militært ansatte og har forhandlingsretten for befalingsmænd i hæren, flyvevåbnet, søværnet og redningsberedskabet, konstabler i flyvevåbnet, søværnet og redningsberedskabet samt forsvarets civile tjenestemænd.

Dermed favner CO-Søfart endnu bredere indenfor det maritime.

- Udvidelsen af CO-Søfart er en fordel for de organisationer, der allerede er medlem og dermed de søfarende. Desto mere vi kan samle indenfor det maritime, desto større er både vores indflydelse og politiske tyngde som organisation, siger Ole Philipsen, formand for CO-Søfart.

**Samarbejde med flere fordele for CS**  
I CS sætter formand Jesper K. Hansen pris på samarbejdet, der nu er formaliseret med CS' indtræden. Og han ser



Formand for CS, Jesper K. Hansen, ser flere fordele ved medlemskabet af CO-Søfart. Han henviser blandt andet til CO-Søfarts viden om maritim uddannelse - en viden, som CS kan gøre brug af til fordel for de primært maritimt beskæftigede medlemmer i forsvaret.

flere fordele for foreningens primært maritimt beskæftigede i forsvaret.

- CO-Søfart har stor viden om maritim uddannelse. En viden, som vi kan gøre brug af til fordel for vore medlemmer. Og samtidig er CO-Søfart repræsenteret flere steder, som er relevante for os, siger Jesper K. Hansen og tilføjer:



- Dansk Metals Maritime Afdeling
- FOA Søfart
- Dansk EI-Forbund
- Serviceforbundet
- Centralforeningen for Stampsersonel

- Uddannelsesmæssigt er vi bundet af det, der sker i forsvaret, og der er systemet mere trægt. Men bare det, at vi kan lytte med og få indsigt i, hvordan CO-Søfart arbejder med uddannelser i handelsflåden, vil være til stor inspiration for os.

- Vi kigger løbende på at udvikle mulighederne for vores medlemmer i CS, og der er ingen tvivl om, at samarbejdet med CO-Søfart vil være til gavn for en lang række af vore medlemmer i det maritime, bemærker Jesper K. Hansen.

CS' bliver med sit medlemskab af CO-Søfart også repræsenteret i centralorganisationens bestyrelse. Bestyrelsesposten varetages af specialkonsulent Flemming Fage Sørensen.



## Faglige sager

## &amp; noter



Rigoperatøren COSL mente ikke, at det var nødvendigt med en dansk overenskomst for riggen 'COSL Rigmar' under arbejde på dansk kontinentalsokkel. Overenskomsten kom dog i hus kort før jul.

Siden sidst:

## Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

**Presset på offshore-sektoren har især sat sit præg på arbejdet i faglig afdeling siden sidst. Fyringsrunderne rammer bredt, og medlemmer - flere der aldrig har oplevet at være ledige - står midt i et opsigelsesforløb.**

Som det sikkert er kendt, er offshore-branchen hård presset af oliepriserne. Vi har desværre oplevet opsigelser mange steder, og rederierne lægger fortsat skibe op.

Det er naturligvis trist, når medlemmer med mange års erfaring pludseligt bliver sagt op, og de personlige bekymringer når man, måske for første gang i sit liv, står uden arbejde, fylder selvfølgelig meget.

I 2012 var der krise i hele verdenen, og ikke mindst skibsfarten blev ramt af nedkølingen i økonomierne rundt omkring.

På den baggrund indgik DMMA og Danmarks Rederiforening en fire-årig overenskomst, så der kunne komme ro på lønudviklingen, og flest mulige medlemmer samtidig fik sikret deres jobs.

En af de ting, vi opnåede var en puljeordning, som betyder, at rederierne ved massefyringer skal indbetale en sum penge, som så skal gå til de afskedigede medlemmers efteruddannelse. På den

måde kan man forsøge at sikre, at vi står forrest i køen, når der igen kommer gang i hjulene.

I Mærsk Supply Service er vi netop i gang med denne øvelse, og trods lidt startvanskeligheder, har vi fået et fint samarbejde med rederiet, et samarbejde som i sidste ende forhåbentligt vil gavne de berørte medlemmer.

Også Viking Supply Ships skal roses, da de allerede i et tidligt stadie, inddrog os i processen med opsigelser, og ved at genåbne overenskomsten, lykkedes det foreløbigt at begrænse antallet af opsagte kollegaer.

### DIS sagen

Vi følger naturligvis sagen om skatteregulering af DIS-lønnen tæt, men har hele tiden argumenteret for, at hele skattesagen burde forhandles ved bordet, og ikke som nu i retten.

Set fra mit eget synspunkt er der kun én taber, nemlig den søfarende.

Hvis Søfartens Ledere også taber i Højesteret, så er al forhandling fremover

umuliggjort, og vindes den, vil selve DIS-ordningen være uinteressant for rederierne.

Der er nogen som saver i den gren vi alle sidder på, og på begge sider af bordet skal jeg kun opfordre til, at man stopper med at grave grøfter, og i stedet koncentrerer sig om at gavne dansk søfart og dansk beskæftigelse.

### Offshore

Ud over den evigvarende debat omkring DIS på offshore, har vi i faglig afdeling været lidt udfordrede af udenlandske operatører, som ikke mente, at det var nødvendigt med en dansk overenskomst.

Det er naturligvis magtpåliggende for os at forsvare danske arbejds- og lønvilkår på vores egen kontinentalsokkel.

Dette ikke mindst i respekt for vores "egne" overenskomstpartnere, som naturligvis ikke skal stilles dårligere eller bedre end konkurrenterne, når de har indgået en aftale med os.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Diskussionen i denne sag var, om man som udenlandsk operatør var omfattet af udstationeringsdirektivet, eller om man kunne opfattes som en dansk virksomhed, når man satte benene på platformen ned i dansk jord.

Heldigvis blev vi, efter en dags forhandling, enige med COSL om en overenskomst, som så også vil gælde, når riggen kommer tilbage ultimo september.

#### Scandlines

En lille fjer bliver til mange høns skrev H. C. Andersen.

Desværre fik Scandlines adgang til en intern mail fra vores tillidsrepræsentant og valgte - uden først at have talt med tillidsmanden - at benytte denne til at stoppe en lokal ordning, som har fungeret i mange år til fælles gavn for både ansatte og ledelse på ruten Rødby-Puttgarden.

Vi har spurgt vores tillidsrepræsentant på ruten, Erik Sørensen, om vi ikke måtte køre sagen som organisationsfjendtligt virksomhed, men desværre har han valgt at trække sig helt fra hvervet, hvilket vi kun kan beklage, da han igennem mange år, har været en solid fortaler for rimeligt samarbejde i rederiet.

Der er således ikke tale om et svigt fra Scandlines, men om en urimelig anvendelse af en fortrolig, intern korrespondance, som vi vurderer, rederiet skulle have afholdt sig fra at bruge.

At vi så også kan undre os over, at mailen og rederiets mail til skibene på magisk vis er forsvundet, gør jo kun situationen mere trist.

Desværre en rigtig ærgerlig sag. Vi beklager dybt, at Erik Sørensen, har valgt at nedlægge sit tillidshverv og vil benytte lejligheden til at takke Erik for det store arbejde gennem mange år.



## For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

- DMMA
- FOA Søfart
- Dansk EI-Forbund Maritim afdeling
- Serviceforbundet Faglig Puls
- Centralforeningen for Stampersonel

## ONSDAG 25. MAJ - FREDAG 27. MAJ

### OBS ang. tilmelding

Deltagere skal tilmelde sig hos egen organisation. Deltagere fra FOA Søfart skal således tilmelde sig seminaret hos FOA Søfart osv.

Medlemmer af DMMA tilmeldes via mail til [cosea@co-sea.dk](mailto:cosea@co-sea.dk)

**Sidste frist for tilmelding er 1. maj**

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

Yderligere information kommer ud i nærmeste fremtid, men I bedes så vidt muligt allerede nu reservere dagene, så vi kan få et interessant og velbesøgt seminar. Har I gode ideer til emner på seminaret så send os et tip.

Gerne på mail: [cosea@co-sea.dk](mailto:cosea@co-sea.dk)

Tre dage  
i maritimt  
fagligt  
fællesskab

**Sæt X**  
i kalenderen



Fra CO-Søfart deltog formand Ole Philipsen i ILO-mødet i Geneve om nye regler for arbejdsmiljø i olieindustrien i Arktis. Faglig konsulent Christian H. Petersen deltog som observatør. Foto: ILO

## ILO-møde om arbejdsmiljø ved boring i Arktis

Fra CO-Søfart deltog formand Ole Philipsen ved ILO-mødet sidst i januar, hvor det efter en uges trepartsforhandlinger i FN-organet lykkedes at nå til enighed om internationale regler for arbejdsmiljø ved olie- og gasboring i polar- og subpolare områder.

Forhandlingerne foregik i ILO's hovedsæde i Geneve, hvor de tre parter - arbejdsgivere, regeringer samt ansatte i olie- og gasindustrien - hver især deltog med udpegede repræsentanter.

Fra CO-Søfart var også faglig konsulent Christian H. Petersen i Geneve

under forhandlingerne, hvor han deltog som observatør.

ILO noterer i sin pressemeddelelse, at diskussionerne parterne imellem var udfordrende, og at forhandlingerne var tæt på at ramme et dødvande, da der ved mødets slutning sidst på ugen skulle skabes enighed og uddrages formulerede regler.

ILO udtrykker derfor tilfredshed med resultatet, som det trods alt lykkedes at nå frem til meget tæt på mødets afslutning.

De nye regler for sikkerhed og sundhed for olie- og gasindustrien i polar- og subpolare områder indføres til marts.

hanh

## SELV OM VI ER SMÅ, KAN VI SAGTENS LEGE MED DE STORE

Siden 1936 har vi arbejdet på at være det bedste forsikringsselskab for vores kunder. Et lille selskab med gode forsikringer til gode priser og god service. Derfor er vi også glade for, at vi år efter år har Danmarks mest tilfredse kunder.

Vi glæder os til de næste 80 år sammen med jer  
– Sammenhold betaler sig!



**Bonus**

Fra 2016 får alle vores kunder mulighed for medlemsbonus

Tjenestemændenes Forsikring  
sammenhold betaler sig



## Faglige sager

## &amp; noter



'Crown Seaways' er ligesom fire øvrige passagerskibe på listen over skibe, som de kommende uger får besøg af rejsesekretær Barno Jensen.

Foto: DFDS

## Medsejladser hos DFDS og Fjord Line planlagt

Fem passagerskibe hos hhv. DFDS og Fjord Line får besøg, når rejsesekretær Barno Jensen sidst i februar og i marts igen tager på medsejlad.

Medsejladserne er fordelt over to uger. I uge ni er 'Crown Seaways', 'Stavangerfjord', 'Bergensfjord' og 'Pearl Seaways' på listen.

Rundturen i uge 11 bliver et par dage længere og omfatter: 'Pearl Seaways', 'Stavangerfjord', 'Bergensfjord', 'Oslofjord' og slutter om bord på 'Crown Seaways'

fra Oslo til København. Som altid er Barno Jensen parat til møde såvel eksisterende som eventuelle nye medlemmer.

Medsejladserne er koordineret med de respektive tillidsrepræsentanter fra DMMA om bord, og på hvert enkelt skib vil et opslag fortælle nærmere om tidspunktet for medsejlad.

En detaljeret plan med datoer for medsejladserne ligger også på hjemmesiden på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk).

hanh

## Frit optag ensucces for uddannelsen til skibsmaskinist

Optaget på skibsmaskinistuddannelsen blev i 2015 mere end fordoblet sammenlignet med 2014. Forklaringen ligger i fjernelsen af kvoteordningen.

Udviklingen i optaget til de maritime uddannelser generelt har i 2015 fulgt tendensen fra året før ifølge tallene fra uddannelsesinstitutionerne. Styrelsen for Videregående Uddannelser noterer på baggrund af tallene, at det frie optag på de maritime uddannelser især har påvirket optaget på skibsmaskinistuddannelsen i positiv retning.

At kvoteordningen blev fjernet har betydet, at det for første gang i mange år har været muligt at udbyde maskinistuddannelsen med både vinter- og sommerstart og dermed har mere end dobbelt så mange i 2015 gået i gang med uddannelsen.

Mens optaget i 2014 var på 20 blev det samlede optag sidste år på 51.

hanh

**Find din tillids- / talsmand  
eller læs om valget af tillidsrepræsentant**  
[www.co-sea.dk/tillidsrepraesentanter.48834.aspx](http://www.co-sea.dk/tillidsrepraesentanter.48834.aspx)



DMMA's vidtforenede net af tillidsrepræsentanter og talsmænd i rederier og offshorevirksomheder omfatter flere end 50 fra både "Catering" og "Dæk & Maskine". På CO-Søfarts hjemmeside finder

du en samlet oversigt over alle tillidsrepræsentanter.

På samme side finder du også mere om, hvordan et TR-valg forløber.



Ved landgangen tager vagten imod ITF-inspektøren. Den menige besætning om bord på 'Avalon' er fra Filippinerne, og der er både håndtryk og store smil til Morten Bach.



Overstyrmand Patrick Sahinovic finder hurtigt både crew-lister, hyrekontrakter, lønsedler og skibets ISM-certifikat så Morten Bach kan kontrollere forholdene.

ITF-inspektør:

# -Man mærker straks om det er et "happy ship"

Ved en uanmeldt inspektion om bord på et kemikalietankskib i Københavns Havn, vil ITF-inspektør Morten Bach kontrollere, om forholdene for besætningen opfylder de internationale krav.

Inspektionen omfatter besætningens løn- og ansættelsesforhold og levevilkårene om bord på det Gibraltarflagede skib.

ITF-inspektør Morten Bach har allerede ved gangvejen en fornemmelse af, om han er på vej om bord på et problem-skib eller om forholdene er i orden.

Efter godt syv år som inspektør i Internationalt Transportarbejderforbund har han en vis erfaring.

-Man mærker det med det samme. Hvis det er et "happy ship", så smiler folk og er imødekommende, fortæller han, mens vi er på vej ud mod kemikalietankskibet 'Avalon'. Skibet, der er tysk ejet og sejler under Gibraltar-flag, lossers dieselolie ved Prøvestenen i København, og Morten Bach har bestemt sig for at lave en uanmeldt inspektion om bord.

Hans første fornemmelse er, siger han,

at alt om bord sandsynligvis er i orden.

Vagtmandens venlige velkomst og den efterfølgende guidning over dækkets rørarrangementer og agterud til apteringen er et godt tegn, bemærker han og tilføjer: -Og så ser alt jo bare rigtig fint og vedligeholdt ud.

Skibets tekniske tilstand er ikke en del af inspektionen, men Morten Bach forklarer, at vedligeholdelsesstandarden giver et godt fingerpeg af, om tingene er, som de skal være.

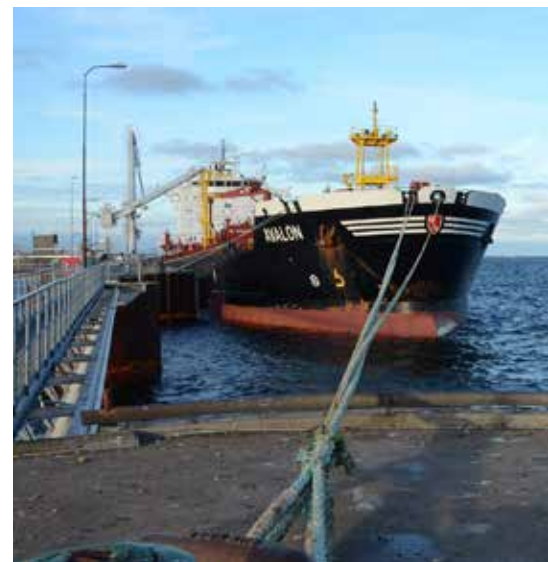
-Hvis der er møgbeskidt og der ligger rod alle vegne og skibet er rustent og i dårlig stand, ja så kan det tyde på, at der heller ikke er orden i løn- og ansættelsesforholdene, forklarer han.

På dækskontoret er 2. styrmand på vagt. Morten Bach forklarer ham kort, hvad besøget om bord går ud på, og at han gerne vil tale med kaptajnen.

Kaptajnen er imidlertid ikke om bord, da han har benyttet havneopholdet til at komme en tur i land.

2. styrmanden kontakter ham på telefonen for at høre, hvornår han er tilbage om bord igen. Det bliver dog først om nogle timer, lader han forstå.

> fortsætter næste side



**> fortsat fra forrige side**

I stedet hidkaldes 'Avalon's overstyrmand, Patrick Sahinovic.

Morten Bach præsenterer sit ærinde og beder om at se hyrekontrakter, lønsedler og skibets "document of compliance" – ISM-certifikatet. Overstyrmanden kvitterer ved at ridse besætningens sammensætning op.

18 mand i alt. Officererne er fra Kroatien – bortset fra 3. maskinmesteren, der ligesom den menige besætning er fra Filippinerne.

**Hvide ringbind på stribe**

Mødebordet i dækskontoret bliver herefter ITF-inspektørens arbejdsplads og overstyrmanden går for at hente de efterspurgte papirer. Morten Bach konstaterer for sig selv, at dækskontoret er så rent, at det nærmer sig det kliniske – og intet sted ligger vildfarne, løse papirer.

-Det matcher mit første indtryk. Her er helt sikkert ikke noget at komme efter, lyder hans vurdering.

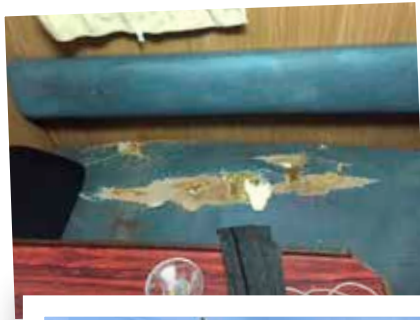
Overstyrmanden returnerer efter få minutter til dækskontoret medbringende flere hvide ringbind. De matcher ringbindene i dækskontoret snorlige reoler.

Overstyrmand Patrick Sahinovic slår ringbindene op og introducerer Morten Bach til opdelingen af indholdet.

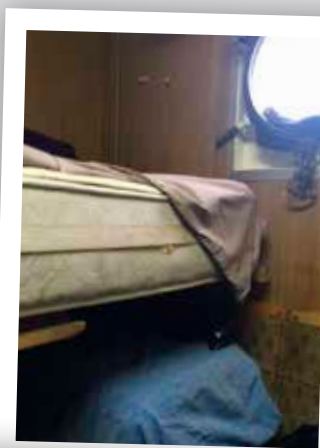
ISM-dokumenter er samlet i én mappe, og i to andre er der crew-lister, hyrekontrakter, kopier af de respektive overenskomster, som besætningen sejler på, sammen med overenskomsternes løntabeller. I en mappe for sig selv ligger alle lønsedlerne for hver enkelt om bord.

**> fortsætter side 17**

'Avalon' er fra 2005, ejet af tysk rederi og sejler under Gibraltar-flag. Besætningen om bord er på 18 mand i alt. CO-Søfart var med om bord på en uanmeldt ITF-inspektion i januar.



Tyrkisk ejede 'Whiskey Trio' under Panama-flag blev sidst i januar tilbageholdt i Varberg i Sverige efter en ITF-inspektion. ITF-inspektør Göran Larssons billeder viser et udsnit af forholdene for den underbetalte besætning.



## MLC virker - længere imellem skræk-skibene

ITF-inspektør Morten Bach konkluderer, at indførelsen af MLC i 2013 virker. Der er blevet meget langt imellem skræk-skibene, hvor besætningerne lever under kummerlige forhold.

-Før MLC så fik rederiet jo kun brok med os fra ITF, når tingene ikke var i orden. Nu er arbejds- og levevilkår om bord en del af tilsynsordningen under for eksempel en havnestatskontrol og det betyder, at myndighederne kan sanktionere. En tilbageholdelse koster meget dyrt for et rederi og samtidig registreres det i den store Paris Mou database, hvor alle kan tjekke et skibs oplysninger, fortæller Morten Bach og fortsætter:

-Før hentede jeg årligt cirka en halv million US dollars ind i manglende hyre til søfarende på de inspicerede skibe. Siden januar sidste år er det ikke blevet til en krone. Simpelthen fordi "the bad guys" nu holder sig langt væk fra skandinaviske havne.

**Kummerlige forhold - tilbageholdt i Sverige**

Og så alligevel – af og til dukker et skræk-skib stadig op.

Som for eksempel "Whiskey Trio", der sidst i januar blev tilbageholdt af myndighederne i Sverige efter en ITF-inspektion. ITF-inspektør Göran Larssons billeder fra skibet giver et indblik i forholdene om bord på det tyrkisk ejede stykgodsskib under Panamaflag. Forholdene var kummerlige, intet drikkevand, proviant hvor madvarerne forlængst havde overskredet dato-mærkningen, uhumske kamre og opholdsrum med nedslidt inventar.

-Der vil altid dukke en enkelt op en gang imellem. Det kan vi ikke undgå, og derfor er det også godt, at Søfartsstyrelsen herhjemme har skarpt fokus på MLC. Det gør de virkelig godt, og vi har et fortrinligt samarbejde, siger Morten Bach.

## Færgeoverfart

Både færge og ø er i den mindre skala. Til gengæld skal det store målebånd i brug for at måle såvel sammenhold som arbejdsmiljø blandt færgefolk i den selvejende institution Hjarnø Færgefart.

Flere hel- og halvøer forskønner udmundingen af Horsens Fjord. En af øerne er Hjarnø, der med rundt regnet 100 indbyggere indtager en central placering i fjorden.

Færgeforbindelsen til øen går fra den lille havneby Snaptun på fjordens sydside. Hjarnø er en del af Hedensted Kommune, som færgefarten også er knyttet til.

Sejladsen til øen klarer færgen 'Hjarnø' på fem minutter. I alt præsterer færge og mandskab 32 afgang om dagen, og det er beboerne på Hjarnø sådan i det store og hele ganske tilfredse med. Kapaciteten på færgen, der kan medtage op til fem biler og 24/48 passagerer – alt efter bemanning –, er der også tilfredshed med på øen. Tilfredshed med tingenes tilstand er der også om bord. I alt er fire faste færgeførere ansat foruden overfartsleder Klaus Nissen, der tiltrådte i sensommeren sidste år. Om sommeren suppleres bemanningen med en billetør.

Flere billeder fra færgen 'Hjarnø' på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)



Færgen 'Hjarnø' er fra 1987, og den oprindelige Grenå Diesel tøffer fortsat stabilt i maskinrummet.

## Hjarnø færgen **Alt** kan lade sig gøre



Overfartsleder Klaus Nissen tiltrådte i sensommeren sidste år jobbet hos Hjarnø Færgefart, hvor han forud havde sikret sig at både arbejdsmiljø og kollegialt sammenhold var i orden.

være både i orden og positivt. Han var på det tidspunkt ansat ved et havbrug, der gennem lange perioder havde været mål for naturforkæmperes kritik og negativ omtale i medierne.

-Det er så træls at have et job, hvor man hele tiden møder skepsis og negativitet hos omverdenen, uddyber Klaus Nissen og fortsætter:

-Så jeg fik spurgt mig rigtig godt for, inden jeg søgte her ved Hjarnø Færgefart.

Flere af de ansatte færgeførere kendte han i forvejen. Alle har de rod i fiskeriet ud fra enten Snaptun eller Juelsminde.

De første måneder i jobbet har ikke skuffet Klaus Nissen.

Et fortrinligt kollegialt sammenhold, samarbejde på kryds og tværs og især friheden i jobbet er vigtige punkter i det, der tilsammen giver et rigtig godt arbejdsmiljø hos Hjarnø Færgefart.

De fysiske rammer behøver ikke være hverken store, nye eller prangende, for at mennesker trives med arbejdet.

Inden overfartsleder Klaus Nissen sidste år besluttede sig for at søge det dengang ledige job som leder af overfarten, undersøgte han nøje arbejdsmiljøet og forholdene.

Det var afgørende for ham, at klimaet på og omkring arbejdspladsen skulle

> fortsætter næste side



Færgefører Michael Laursen (tv) og overfartsleder Klaus Nissen følger repareratørens arbejde med en defekt ventil på røret til skumkanonen.

#### > fortsat fra forrige side

-Nej, der er et rigtig godt samarbejde. Alt kan lade sig gøre her, smiler han.

Færgen er enmandsbetjent, og færgeførerne tørner i et helt fast mønster med et døgn på job og tre døgn fri. Der er vagtskifte til middag og færgen ligger om natten over på Hjarnø. Her er der overnatningsfaciliteter til færgeføreren.

Alle er ansat på FOA-overenskomster, men det hører absolut til sjældenhederne, at der diskuteres fagforening. Ingen husker, hvornår det skete sidst.

#### Attraktive tørner

Tørnerne er attraktive. At vagterne er fastlagt langt ud i fremtiden er et meget stort plus.

-Har man brug for at bytte, så gør man bare det. Jeg mindes ikke at have hørt, at der var noget, der ikke kunne lade sig gøre. Alle er bare rigtig gode kolleger, fortæller Klaus Nissen.

Selv indgår han i vagtplanen med ca. fire vagter om måneden. Ellers passer han skrivebordet.

-Jo, det er noget af en omvæltning at komme bag skrivebordet det meste af tiden, men der er rigeligt at se til. Lige

nu er vi ved at forberede dokningen af færgen, fortæller han.

På Hjarnø er der gang i et større havnereparations-projekt. Og som det ofte er med den slags reparationer, så viste tingene sig at være meget værre end først antaget, da der bogstaveligt talt blev gravet til bunds i sagen.

Det der først lignede en mindre opgave i form af stabilisering er endt med flytning af spuns og ny opfyldning. Hjarnø bliver dermed her i vinterens løb et par kvadratmeter større.

Når projektet kommer længere frem vil det påvirke sejladsen et par dage, hvor afløserfærgen 'Lille Hjarnø' må tage over. Af køretøjer kan 'Lille Hjarnø' kun medtage cykler, så det kræver behørig information til øboerne i god tid inden.

Den lille afløserfærgen har de senere år fungeret som "cykelfærgen" om sommeren mellem Hjarnø og øen mod nord, Alrø. Da Alrø er forbundet med fastlandet på nordsiden af Horsens Fjord med en dæmning, kan cykler således cykle hele vejen rundt om Horsens Fjord.

Tiltaget har været en stor succes. Og den ellers faste strøm af turister til Hjarnø om sommeren er blevet forøget.

Om vinteren er det groft sagt kun øboerne, deres gæster og diverse håndværkere med ærinde på øen, som gør brug af færgen.

På hverdage er der altid pendlerne – heraf otte skolebørn, der skal frem og tilbage mellem ø og fastland.

Mens dagligdagen om vinteren går sin stille trummerum på færgeoverfarten, så er der fart på om sommeren. Derfor er der også i højsæsonen tilknyttet billet-tører.



Færgefører Lars Daugaard Sørensen i maskinrummet, hvor den oprindelige Grenå Diesel fortsat tøffer velkendt og stabilt.

#### > fortsætter side 16

## SIG JA TIL FAIR TRANSPORT - SKRIV UNDER



# FAIR TRANSPORT EUROPE

-Vi har brug for din hjælp

CO-Søfart er aktivt med i etableringen af en EU-borgerkomité.

Komitéen er en kæmpe mulighed for at sætte bl.a. søfart direkte på EU-Kommissionens dagsorden. 230 transportarbejderforbund i hele Europa står bag.

1 million underskrifter er nødvendige for at EU godkender borgerinitiativet.

Besøg [fairtransporteurope.eu](http://fairtransporteurope.eu) og skriv under



Din underskrift vil være en stor hjælp til at få et direkte talerør til EU-Kommissionen



## ... 'Hjarnø'

> fortsat fra side 15

Alt er hidtil foregået på god gammeldags "analog" vis med notering af antal passagerer mv. på et stykke papir ved hver afgang.

Et nyindkøbt billetsystem vil gøre det muligt at opgøre passagertal og trafik både præcist og digitalt.

Det ser Klaus Nissen frem til.

Færgen, der er fra 1987, blev levetidsforlænget for snart 6 år siden og under vogndækket tøffer de seks cylindre på den oprindelige Grenå Diesel ufortrødent og stabilt.

Arbejdet i maskinrummet foregår siddende på hug – hvis man vel at mærke vil undgå at banke hovedet imod. Men selv om det ikke er den mest attraktive arbejdsstilling, så er det nu sådan det er, og det er der heller ingen brok over.

## Mellemting mellem turistguide og katolsk præst

Færgefører Michael Laursen, der har været i på færgen i syv år værdsætter friheden og det, at man om bord bare passer sig selv. Han afløses ved middagstid af færgefører Lars Daugaard Sørensen. Også han er tilfreds.

-Du må ikke sige det til nogen, men det er et meget nemt job, siger han med et glimt i øjet.

Den mere alvorlige forklaring er, at han sætter pris på arbejdstiderne og vagtsystemet.

-Og så kan jeg godt lide kontakten til passagererne. Som færgefører er man sådan en mellemting mellem en turistguide og en katolsk præst, lyder Lars Daugaard Sørensen beskrivelse.

Om færgefarten i fremtiden fortsætter som en selvejende institution eller den placeres direkte i Hedensted Kommune er for tiden under afklaring. Der er flere bolde i luften, men grundlæggende er alle enige om, at færgebetjeningen som den er, - uanset organisationsformen - skal bibeholdes i det store og hele. For den er alle nemlig ret godt tilfredse med.

Ringbindene med hyrekontrakter for besætningen gennemgås under inspektionen.



## ... ITF-inspektion

> fortsat fra side 13

-Jeg starter med det grundlæggende. Skibets papirer, forklarer Morten Bach og bladrer gennem mappens mange sider.

-Alt er her, og det ser fint ud, bemærker han for sig selv.

Dernæst bladrer han gennem overenskomsttalerne.

-Det er sjældent, at overenskomsterne ligger så fyldestgørende som her med løntariffer og det hele. Og lønnen er slet ikke dårlig, noterer han efter at have omregnet de forskellige valutaangivelser.

### Regnemaskinen i brug

Crew-listen og lønsedlerne bliver det næste, han tager fat på.

Lønsedlerne nærlæses og Morten Bach konstaterer hurtigt, at der på hver enkelt lønseddel figurerer et punkt, der hedder "bonus".

Det får ham til at tjekke grundbeløbene sammen med overenskomsternes løntabeller.

Regnemaskinen må i brug. Tallene på regnemaskinen ender på beløb, der er betydeligt højere end løntabellernes tal. Og dertil skal så lægges den bonus, der tilsyneladende er et fast element ud over de variable i form af overtid mv.

-I har en god løn her om bord, bemærker han på engelsk henvendt til Patrick Sahinovic.

-Jo, lønnen og forholdene her i rederiet er fine, svarer han, mens han kopierer crew-listen til Morten Bach.

ITF-inspektøren får bekræftet, at den

ekstra bonus på lønsedlerne udbetales til alle.

-Alt er i den skønneste orden, lyder ITF-inspektørens vurdering på baggrund af papirerne.

Nu kommer turen til besigtigelse af mandskabsfaciliteterne i form af kabys, opholdsrum og proviant.

Rundturen går også indenfor i maskinrummet. Ikke et eneste hjørne med bare lidt uorden viser sig.

Fryseren i proviantrummet får også et undersøgende blik. Intet at bemærke.

### "Good company"

Inspektionen slutter i gangen udenfor duty messen, hvor skibets maskinchef dukker op – på vej til kaffepause. Også han bekræfter, at forholdene om bord

er tip-top og at "everything is okay". Morten Bach tager afsked og ønsker dem god vind.

Den filippinske bådsmand står klar i sidegangen til at guide os retur over dækkets virvar af rør og manifold til gangvejen.

Såvel bådsmand som vagtmand fortæller, at de er glade for at være om bord. "Good company", lyder deres konklusion.

Og om to måneder skal de hjem på ferie efter deres obligatoriske ni måneder om bord.

Det ser de frem til.

Morten Bach takker for god service, ønsker dem fortsat god og sikker rejse, og vi forlader skibet.

-Nu skal jeg hjem og skrive rapport om inspektionen. Det bliver en af de nemme rapporter og det er dejligt, når alt er i orden om bord, forklarer han.

Inspektionen indføres i ITF's database, så inspektører i andre lande kan se, at 'Avalon' er inspiceret i København, og at alt var i orden.

-Inden man udvælger et skib til inspektion, så tjekker man, hvornår det sidst har været inspiceret og hvad resultatet var. Vi skal ikke genere de skibe og rederier, hvor tingene er i orden. Målet er at fange "the bad guys", som ikke opfylder kravene. Dem bliver der heldigvis længere og længere imellem her i danske havne og det er en rigtig god udvikling, siger Morten Bach.



'Avalon's maskinchef dukker op, mens Morten Bach er ved at tage afsked med overstyrmand Patrick Sahinovic. Der er ikke grund til andet end at smile, for "everything is okay", som maskinchefen siger. Kort og godt er det også konklusionen på ITF-inspektionen.



### Storm

Udgivet af M/S Museet for Søfart i samarbejde med M/S Musset for Søfarts Venner og Maritim Kontakt

Redigeret af:

Thorbjørn Thaarup og Morten Tinning

143 sider, rigt illustreret

saxo.com: 299 kroner

kundeservice@sejlerklubben.dk

(Weilbach-gruppen): 268 kroner incl. porto

## Storm

"Storm! er en bog om naturens kræfter og havets farer. En bog om søsyge og skibsforslis, skibsbygning, skrøner, fabler, fortællinger og kunst." (fra bogens forord)

Hovedkapitler:

- Med storm gennem liv og død (om forskellige haves særlige beskaffenheder og stormfulde karakteristika, krydret med små spektakulære historier).
- Det er til at få kvalme over (om søsygens historie og de mange husgeråd som har været anbefalet gennem tiderne).
- Storm og skibsdesign.
- Ydre og indre storm - bølgegang i billedkunstens historie (om storm i kunstmaleriets historie).
- Med kurs mod stormen - sikkerhed og søprøver (om "Viking" og søprøver af sikkerhedsudstyr).

Hertil små fortællinger fra forlis, om trolddom og hekse og ulykker, samt litterære klip.

OleS

## ANMELDELSE

# Fishers and Plunderers

I 2004 estimerede ILO, at der fandtes mere end 16 millioner fiskere beskæftiget på mere end 4 millioner både, heraf knap halvanden million beskæftiget på langdistancefiskeri. Omkring 400 millioner mennesker anslås at arbejde i erhverv, som er afhængige af fiskeriet. Til sammenligning anslår International Chamber of Shipping i 2015, at der beskæftiges omkring 1,2 millioner søfarende på handelsskibe.

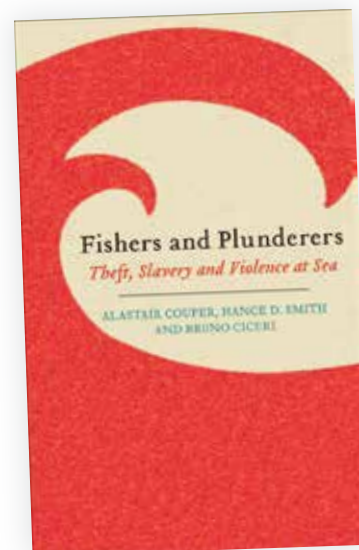
Dr. Awni Behnam, Honorary President, International Ocean Institute, Former United Nations Assistant Secretary General, citeres på omslaget for følgende vurdering af bogen:

"Alastair Couper har udstillet de beskidte hemmeligheder om krænkelse af menneskerettigheder i en industri der er gennemsyret af kriminalitet."

### Rystende bog

Bogen er, mildt sagt, rystende. Udover faktuelle kapitler om fiskeriets internationale betingelser og vilkår, er fokus bogen igennem på den menneskelige side af historien, eller umenneskelige burde man rettere sige. Det kystnære fiskeri er nok plaget af stor fattigdom rundt omkring i verden, men her er vilkårene formentlig tålelige på grund af familie- og landsbybånd som giver værn mod de værste ydmygelser. Det er langdistancefiskeriet som bringer dystre allegorier til Herman Melville og Joseph Conrad.

Når bogen i sin overskrift taler om slaveri, er det bl.a. med henvisning til at særligt mange i Asien bliver handlet som arbejdskraft f.eks. fordi de opholder sig illegalt som flygtninge i et land som Thailand, eller fattige filippinere der lader sig hverve af lyssky agenturer. Der berettes om årelange udmønstringer til sulte- eller ingen løn, utallige arrestationer på grund af stridigheder om nationale fiskerettigheder, elendig kost og mangel på ferskvand, børn til søs og al det værste man kan forestille sig når mennesker betragtes som værdiløs arbejdskraft.



### Fishers and Plunderers

#### Theft, Slavery and Violence at Sea

Af: Alastair Couper, Hance D. Smith og Bruno Ciceri

PlutoPress 2015, 256 sider

The University of Chicago Press Books: \$34

**Alastair Couper:** Tidligere kaptajn og chef for "Maritime Studies and International Transport" ved Cardiff Universitet.

### Øjenvidneberetninger

Bogen indeholder en række mindre øjenvidnefortællinger. Her er en enkelt gengivet, som man kan vælge ikke at tro på:

...'Years ago, I saw an entire foreign crew shot dead,' said Da, a 38-year-old Thai crewman who has worked the seas since 18. 'There were 14 of them. They'd been out to sea for five years straight without compensation. The boss didn't want to pay up, so he lined them up on the side of the boat and shot them one by one.' 'Twelve bodies dropped into the sea', Da said; two slumped forward, and bled out on the deck. 'I was ordered to dump them into the water,' he said, 'and clean up the mess.'

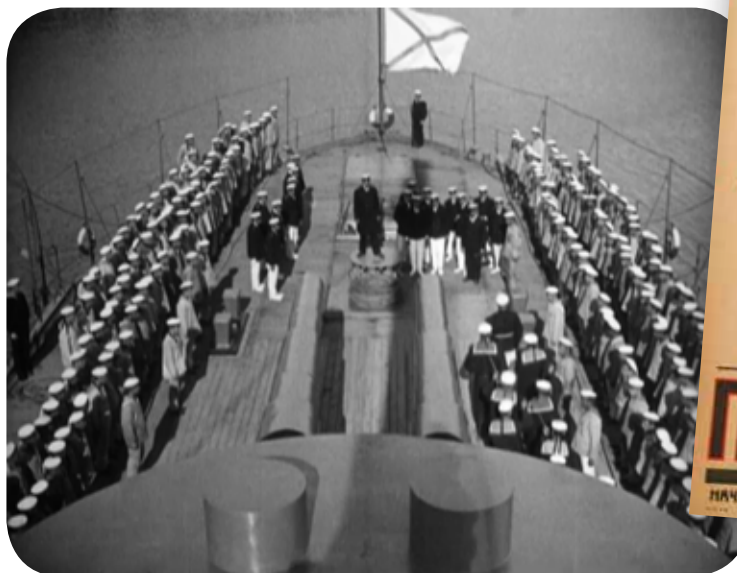
Bogen er udgivet med assistance fra Seafarers Rights og ITF som har indkøbt og distribueret et antal eksemplarer. Den burde oversættes og udgives med massiv støtte overalt i verden.

OleS



Filmen "Krigsskibet Potemkin" er fra 1920 og fortæller om mytteriet på skibet af samme navn. Filmen findes i forskellige versioner på internettet og kan findes ved at søge på Youtube.com.

Scenen her på billedet er fra kaptajnens høring. De der ikke kunne lide rødbedesuppen kogt på kød med maddiker skal træde frem. Kaptajnen beordrer dem henrettet - og ja, så har vi balladen.



# Rødbedesuppe og mytteriet

**Borscht er en genial suppe ifølge Jonatan Leer. Rødbedesuppen skal koge sagte i tre timer, og forfatteren foreslår at fordrive ventetiden med filmen om mytteriet i 1905 på det russiske krigsskib 'Potemkin'. Et drama, hvor rødbedesuppen indtager en central og dramatisk rolle.**

At servere dårlig mad kan have store konsekvenser. Ikke mindst på et skib, hvor det kan antænde et mytteri. Det er et centralt element i en af de store fortællinger i den tidlige russiske filmhistorie. Filmen "Krigsskibet Potemkin" er et epos om et mytteri på det russiske krigsskib 'Potemkin' i 1905, altså før den russiske revolution i 1917 og under den sidste del af Zarens æra.

Filmen er dog lavet i 1925, altså 20 år senere, og er således båret af den leninistiske styres ideologi, der havde lidet tilovers for den tidligere magtelite men derimod dyrkede det arbejdende folk.

## Besætningen utilfreds med kosten

Dette ideologiske standpunkt afspejler sig også i filmen, hvor besætningsmedlemmerne på det store skib fra starten udtrykker deres utilfredshed med karene og føler, at de er nødt til at stå sammen med arbejderklassen i kampen mod styret.

Besætningen er særligt utilfreds med maden, hvilket man godt kan forstå. I en

scene viser besætningen et stykke oksekød, der er så råddent, at det selv kunne hoppe over bord. Efter en nærmere inspektion af kødet konstaterer kaptajnen, at de levende dyr i kødet ikke er orme, men maddiker, og dem kan man nemt skylle af. Det er skam et fint stykke kød, mener officeren, så kokken sættes til at lave den klassiske, russiske rødbedesuppe borscht med det omdiskuterede stykke oksekød.

## Nægter at spise suppen og beordres henrettet

En gruppe besætningsmedlemmer nægter at spise suppen, hvilket kaptajnen bliver så fornærmet over, at han beordrer dem henrettet. Da henrettelsen skal eksekveres, nægter soldaterne dog at løse skud. I stedet sænker de riflerne, og snart har hele besætningen, soldater og sømænd, slået sig sammen mod officererne. Efter en dramatisk kamp vinder besætningen herredømmet over skibet, og snart er de tyranniske officerer



kastet over bord, så kan de tjene som fiskefoder, som et af de oprørske besætningsmed-

lemmer hævngherrigt konstaterer.

En af hovedmændene bag mytteriet, Vakulinchuk, bliver dog dræbt på kujonagtig vis af den mest usympatiske officer.

## Død for en skelfuld suppe

Da skibet efterfølgende kommer til Odessa, tager besætningen hans døde krop fra borde og udstiller den i gaderne og forklarer, at denne mand døde for en skelfuld suppe, hvilket naturligvis skaber stor sympati blandt befolkningen.

Ak, ja, at dø for at nægte at spise en dårlig suppe, det er da en idealistisk død. Vakulinchuk var således en feinschmecker-kommunist, og han har helt ret: Borscht er en af de mest geniale

> fortsætter næste side



# på 'Potemkin'

> fortsat fra forrige side

supper, og den skal man ikke fordærve. Borscht passer naturligvis perfekt til filmen, da den markerer den russiske bondemad, der binder proletariatet sammen, og så har den en skøn rød-farve, hvilket kommunisterne jo havde en svaghed for. Desværre er filmen sort/hvid, så det kom ikke så godt igennem.

Vintermånederne er særdeles velegnede til at lave borscht, så det vil jeg da anbefale, at man giver sig i kast med. Den er enkel og kræver bare, man begynder i god tid, men ventetiden kan man jo evt. fordrive med at gå ind på Youtube og se filmen "Krigsskibet Potemkin".

Der er noget dejligt beroligende ved at se gamle stumfilm, selv når historien er så dramatisk som denne. De mange close-up af ormene i kødet er næsten den mest hårrejsende del. Hvis du finder filmen, der er frit tilgængeligt online, kan du også finde ud af, hvad der videre skete med den revolterede besætning.

## Allerbedst på tredje dagen

Når man laver borscht, så skal man lave en stor portion, for legenden vil vide, at borscht er bedst på anden dagen og allerbedst på tredje dagen! Men sørg for at bruge frisk kød, ellers kan det være, at middagsgæsterne begår mytteri og smider dig overbord.

## Borscht

4 personer

1 kilo skært oksekød (tværræb, bov, oksebryst)  
1 kilo rødbeder  
500 gram hvidkål  
600 gram kartofler  
3 store løg  
laurbær, salt, peber  
lidt hvidvinseddike  
crème fraîche  
godt brød  
vodka

- 1 Kom oksekødet med et hakket løg og laurbær + lidt salt og peber i en gyde. I med vand så det dækker godt og vel, og kog det sagte, til det er super mørt - ca. 3 timer afhængigt af udskæringen.
- 2 Imens gøres grønsagerne klar, de skrælles og skæres i mundrette stykker. Gem en skrællet rødbede. I den resterende ventetid kan man se filmen "Krigsskibet Potemkin" på Youtube.
- 3 Tag kødet op, og si suppen.
- 4 Kog rødbede og kartofler i suppen til de er let møre, ca. 30 minutter. Så kommer hvidkål og snittede løg i suppen sammen med kødet, der ligeledes er skåret i tern. Kog det ca. 5 minutter.
- 5 Smag så til med eddike og salt og peber.
- 6 Lige før servering rives den sidste rødbede fint og kommer i. Det giver en fantastisk kraftfuld rød farve
- 7 Server suppen med creme fraiche og godt brød - og til de tørstige rigeligt med vodka.



## Klubberne



### Region Syddanmark Klub 5

## Møde i Svendborg

Torsdag 7. april

### *Hyggeligt samvær med fagligt indhold*

Vi har i år valgt at holde et møde i Metal Sydfyns lokaler i Svendborg. Klubben betaler opsamling i busser (tur-retur), frokost og middag.

Vi mødes kl. 11 i Metals Sydfyns lokaler, hvor vi får en lille snak om dagens program, hvor blandt andet klubbens fremtid vil blive drøftet.

Ca. 12.30 går vi ud og får en frokost, herefter retur til Metal Sydfyns lokaler, hvor blandt andet Susanne Holmblad fra A-kassen vil være til stede. Planlægning af næste arrangement i august debatteres, ligesom andre aktuelle emner vil være på dagsordenen. Klokket ca. 18.00 går vi ud og får en middag.

### Opsamling i bus fra Fredericia og Odense

Vi starter fra Fredericia banegård kl. 09.30 ved parkeringspladsen ved spor 10. Derefter i Odense ved McDonald's Sivmosevænget 2, 5260 Odense kl. 10.30. Man bedes venligst oplyse påstigningssted ved tilmelding. Bussen kører retur efter arrangementet til Fredericia, hvor den forventes at være fremme ca. 22.30.

**Tilmelding** til Metal Sydfyn, Brogade 7-9, 5700 Svendborg, telefon 62 21 10 99. Seneste tilmelding er fredag den 1. april kl. 12.00.

Med venlig hilsen på bestyrelsens vegne  
**Per Maj**

## Seniorklubben



### 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

## Godt og smittende humør præmieret

DMMA's præmie til "Bedste holdspiller" ved afslutningen for ubefarne skibsassisterter i december på Svendborg Søfartsskole tilfaldt Thomas Svensson, der på mange måder skiller sig ud i flokken af dimittender. "Altid godt og konstant smittende humør," lyder en af forklaringerne på, at

> fortsætter næste side

## Klubberne



### Region Hovedstaden Klub 8

## Møde - status og fremtiden?

Torsdag 3. marts  
Kl. 13

**Nyropsgade 25, Kbh.  
v. Metal Hovedstaden  
i kælderen v/ festsalen**

Indkaldelse til orientering om klub 8's aktiviteter m.m.

Nuværende situation er utilfredsstillende, kun få medlemmer deltager i arrangementerne. Sejlene medlemmer - bidragsyderne - har vi desværre ikke set til møderne i flere år. Jeg gentager mig selv år efter år med efterlysning af deltagere, så skal vi have nye retningslinier? Se evt. CO-Søfart artikel fra okt. 2013, i blad nr. 5, side 23.

**Helmut**

Konstitueret formand  
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34



39-årige Thomas Svensson fik overbragt præmien af rejsesekretær Barne Jensen (th) fra DMMA.

Foto: Svendborg Søfartsskole

Thomas Svensson af skolen var indstillet til præmien fra Dansk Metals Maritime Afdeling.

Humøret suppleres af Thomas Svenssons faglige dygtighed i motive-ringen fra skolen, og dertil kommer hans evne til at dele rundhåndet ud af den livserfaring, som hans 39 år har givet ham. Hans baggrund med en HG-eksamen fra Niels Brock, butiksuddan-nelse - afsluttende som butikschef - og selvstændig vognmand i ni år er heller ikke typisk for eleverne på søfarts-skolen. Men holdkammeraterne har til fulde nydt godt af hans livserfaring. Til og med har Thomas Svensson en personlighed med stor pondus, og det har haft anstrøg af, at han til tider har fungeret som faderfigur i klassen. **hanh**



## Vi mindes

### Erik Helge Andersen

f. 15. juni 1940

er afgang ved døden 7. november 2015

### John Weber

f. 11. marts 1977

er afgang ved døden 3. december 2015

### Find Viby Christensen

f. 7. marts 1937

er afgang ved døden 27. december 2015

## Nyt om navne

### Dansk Metals Maritime Afdeling

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. marts - 30. april 2016

#### FØDSELSDAG

##### Catering

###### 50 år

Hanne Debora Sarkov, 6. marts  
Lars Henrik Juul-Jensen, 14. marts  
Lone Røn Jensen, 14. marts  
Susanne Mary Olsen, 14. marts  
Jannie Berg, 20. marts  
Tomasz Kowalewski, 27. marts  
Susanne Munch Eriksen, 5. april  
Henrik Abildgaard Jacobsen, 17. april

###### 60 år

Ragnhild Sørensen, 12. marts  
Marianne Astrid Duelund, 4. april  
Tommy Flindt Mikkelsen, 14. april  
Jan Knud Splidsboel Møller, 29. april

###### 65 år

Ingrid Birthe Petersen, 28. marts  
Erik Andersen, 28. april

###### 70 år

Jens Christian Raasi Andersen, 22. april

###### 75 år

Rona Christa Jensen, 1. marts

##### Dæk og Maskine

###### 50 år

Visti Lund Brok, 2. april  
Richard Høj Farkas, 20. april

###### 60 år

Kim Wiese, 27. marts  
Birger Overgaard Pedersen, 12. april

###### 65 år

Angel M Dizon, 16. marts  
Lars Jørgensen, 30. april

###### 70 år

John Ingemann Jørgensen, 22. april  
Kristjan Hafsteinn Danielsson, 25. april

###### 75 år

Bent Just Jensen, 16. april

###### 80 år

Carl Walther Frøsig, 24. marts  
Benny Tage Jensen, 28. marts  
Bent Hentz Jensen, 27. april

###### 85 år

Tommy Emil Nielsen, 7. marts

#### JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

##### Catering

###### 25 år

Svend Aage Sørensen, 1. marts  
Rene Bo Hansen, 1. april

###### 40 år

Alice Gurli Larsen, 1. marts  
Gurli Refsgaard Lampon, 1. marts

##### Dæk og Maskine

###### 60 år

John Frederiksen, 1. april

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



Denne fotomontage illustrerer, hvordan kunstværket "Life-boats" vil tage sig ud, når det først på sommeren i år bliver færdigt. Aalborgenserne bliver de første til at nyde synet, når jomfrurejsen indledes i juni. Fotomontage: Life-boats

## Kvinder til søs

**Efter otte års forberedelse, projektering og tilblivelse står en sejlene skulpturudstilling i juni overfor sin jomfrurejse. Projektet 'Life-boats' består af tre både på hver 12 meter.**

Tre kvindefigurer med navnene 'Minde', 'Liv' og 'Længsel' indleder i juni jomfrusejladsen i Aalborg. Søsætningen bliver afslutningen på en otte år lang skabelsesproces, hvor flere end 100 frivillige og ni mio. kr. har flyttet billedhugger Marit Benthe Norheims ide fra skitsebordet til virkeligheden. Projektet i sig selv er en omfattende og inspirerende historie om, hvordan en

Båden 'Liv' ved den vellykkede prøvesøsætning i Sæby i oktober.  
Foto: Life-boats

umiddelbar vanvittig tanke kan virkeliggøres, når mange kræfter gør fælles sag. Og når ide-mageren bag vel at mærke kan mere end bare at få en vanvittig ide.

Bådene er projekteret efter alle kunstens regler af skibssingeniører, støbt i en hal på en gård langt ude på de vendsysselske marker og med kurs mod europæiske byer langs de afskærmede vandveje de kommende år. El-motorer med strøm leveret af batterier driver hæk- og bovpropeller. Hver især bliver kvinderne fuldt manøvredygtige.



Hver enkelt båd rummer et væld af historier, symboler og detaljer. Og som om det ikke var nok - så får kvinderne også musikalsk ledsagelse.

Det går ikke stille af, når kvinderne står til søs.

Projekt "Life-boats" kan følges på hjemmesiden [www.life-boats.com](http://www.life-boats.com)