

Fagbladet CO-Søfart



Efter fyresedlen:
**-DMMA har været alle
pengene værd - og mere til**
> 12 - 13

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
29. juli eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 26. august
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

HUET kursus på MARTEC
Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.350

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter 4-9 +12-13

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7



CO-Sea Seminar:
Tre aktive dage på Metalskolen 10-11

Efter fyresedlen: -DMMA har været
alle pengene værd - og mere til 12-13

Afskedsinterview med Henrik Berlau 14-15

Dommen over Ekstra Bladet 16-17

Nekseløfærgen:
Nyt hold på næsten ny færge 18-19

Porchetta - slowfood til sommergrillen 22

Nyt om navne 23

Hverdagsbilleder 24

Feriedage kontoret CO-Søfart

Ole Philipsen	4/7 - 15/7	Susanne Holmblad	4/7 - 22/7
John Ibsen	18/7 - 8/8	Mohni Bambara	1/7 - 29/7
Kirsten Østergaard	25/7 - 12/8	Corlis Hansen	25/7 - 12/8
Christian H. Petersen	04/7 - 22/7	Barno Jensen	4/7 - 22/7
+	15/8 - 19/8	Hanne Hansen	29/6 - 22/7

Tålt ophold

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Leder

Ovenstående har fyldt meget i medierne gennem den seneste tid. Debatten er naturligvis relevant og kræver, at alle danske statsborgere tager stilling til, hvad vi ønsker, vores samfund bidrager til i længden.

I vores lille verden har de seneste måneder været præget af diskussionen om at indføre DIS på offshore.

Spørgsmålet har været til debat i både Folketinget og rederiforeninger og blandt borgmestrene i de kommuner, hvor dette kunne tænkes at skabe arbejde.

I CO-Søfart bringer dette spørgsmål tankerne tilbage til diskussionerne, der var ved indførslen af DIS i 1987-88.

Vil et sådant tiltag skabe eller bibeholde arbejdspladser?

Sporene skæmmer

I offshoren har vi - og har altid haft - mange danske arbejdspladser, selv om krisen på det seneste har reduceret i antallet.

Derfor vil CO-Søfart naturligvis støtte op om at bevare og øge antallet af arbejdspladser i den kommende diskussion.

MEN, i tråd med overskriften, må vi overveje, hvilken pris vi ønsker at betale for en udvidelse af DIS-ordningen til

offshoren. Sporene fra "normal-DIS" skræmmer, både hvad angår antal beskæftigede og antal uddannelsespladser.

Det er vigtigt, at vi er sikre på, at arbejdet i offshoren, især på den danske kontinentalsokkel, også efter en evt. udvidelse af DIS, fortsat er på danske vilkår.

Vi må sikre os, at den påståede, øgede konkurrenceevne - affødt af bidrag fra danske statsborgere - kommer til at gavne det danske samfund i form af øget beskæftigelse og flere uddannelsespladser.

Investeringen skal sikre dansk beskæftigelse

Lovgiver må også sikre, at denne investering er fremtidssikret, sådan at forstå, at vi med investeringen garanterer, at der er en fremtid for danske søfarende i offshoren. En nødvendig garanti, set i lyset af den nuværende minimale danske beskæftigelse i den hidtidige DIS-flåde på trods af løfterne ved indførelsen.

Sidstnævnte kræver, at de danske rederier/offshore-firmaer, via lovgivning, forpligter sig til, at der i fremtiden uddannes danske søfarende i alle stillinger.

Garantien skal ikke bare være et håndslag, det skal være en absolut betingelse for at samfundet skal støtte denne udvidede indirekte statsstøtte.

NEJ, en indførelse af DIS er tålt ophold, og derfor må og skal vi som samfund kræve, at der tilknyttes vilkår, som skaber og giver Danmark og vores samfund noget af værdi.

Så når DMMA eller CO-Søfart bakker

op om et forslag om at udvide DIS, er det under forudsætning af, at der følger håndfaste og målbare pligter med gaven fra samfundet. Rederierne og offshore-firmaerne skal forpligtes til at at levere både uddannelsesstillinger og vedvarende beskæftigelse af såvel menige som officerer til gengæld.

Danske vilkår

Der skal være en klar forpligtelse i lovgivningen om "offshore"-DIS til, at det er danske vilkår, som er gældende. Da færge-DIS blev indført skete det uden, at danske vilkår for alle om bord blev sat ud af kraft, således, som det desværre skete i original DIS. Det har ikke fået noget færgerederi til at gå konkurs, så det vil nok heller ikke få noget rederi eller offshore-firma til at gøre det, hvis offshore-DIS har samme bestemmelser som færge-DIS.

Uden sådanne garantier, vil samfundet intet få ud af støtten på den lange bane.

Arbejdsgiverne i erhvervet er selvfølgelig i den skepsis, vi har til løfter om beskæftigelse og uddannelse. Knap 30 år med DIS i langfarten har lært os, at trangen til at spare på hyren ved at skifte danske søfarende ud med billige udlændinge og ved ikke at have uddannelsesstillinger, desværre ofte er for stor, og så glemmes de flotte løfter, man gav ved indføringen, hurtigt i profitmaksimeringens lys.

Forhåbentligt har også lovgiverne i Folketinget lært lektien.

Faglige sager

& noter



Find alle DMMA-overenskomster, satser og protokollater på vores hjemmeside på www.co-sea.dk, hvor de ligger under fanebladet CO-Sea, som angivet her på illustrationen.

Navigatør-OK på hjemmesiden

Overenskomsten mellem Dansk Metal og Danmarks Rederiforening for navigatører på DIS-skibe blev færdigforhandlet umiddelbart efter deadline på sidste udgave af Fagbladet CO-Søfart og blev lagt på hjemmesiden 21. april. Den er, som alle øvrige OK-aftaler i DMMA, offentlig tilgængelig. I en nyhed af 21. april på hjemmesiden uddybes overenskomstens indhold i en række noter. I noterne præciseres blandt andet, at målet for forhandlingerne har været, at den enkelte navigatør nu og her skal opleve færrest mulige forandringer. Den indgåede aftale er en overgangsoverenskomst, som løber til og med 31. marts næste år. Aftalen omfatter blandt andet indførelse af en talsmandsordning, der erstatter "samarbejdsforum".

hanh

BornholmerFærgen

Hyrebilag for cateringpersonale pr. 1. maj 2016 er godkendt i DMMA og er at finde på hjemmesiden.

køj

OK-forhandlinger for menige i DFDS tæt på mål

Forhandlingerne om en fornyelse af sær-overenskomsterne for menig catering og skibsassistenter i DFDS skrider fremad i et konstruktivt forløb. Det forventes, at der vil foreligge en aftale, når dette blad udkommer.

Hjemmesiden vil blive opdateret, straks der foreligger en aftale.

hanh



Fornyet OK med Maersk Supply Service

Særoverenskomsten mellem DMMA og Maersk Supply Service er fornyet for en periode på 4 år fra og med 1. marts 2016 til den 29. februar 2020.

OK-aftalen med hyrebilag blev lagt på hjemmesiden medio maj under afsnittet om overenskomster.

Hyrestigninger udgør i overenskomstperioden på fire år følgende:

- Skibsmekaniker stiger med ca. 1.621 kr. i perioden
- Faglært skibsassistent stiger med ca. 1.584 kr. i perioden
- Befaren skibsassistent stiger med ca. 1.542 kr. i perioden
- Kok stiger med ca. 1.554 kr. i perioden, hertil regulering af bespisningstillæg mv.

"Særlig opsparings"-bidraget forhøjes med virkning pr. 1. marts 2016 med 1 pct. til i alt 2 pct.

Pensionsindbetalingerne er uændret i perioden.

køj

MARTS

Et medlem blev afskediget i henhold til Sømandsloven, da han stod uden gyldigt sundhedsbevis ved udmønstringen. Lægen havde aflyst tiden, der var aftalt til samme dag som udmønstringen.

Husk at få fornyet sundhedsbeviset (Blå Bog) i god tid

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Et medlem, som var ansat i et dansk rederi, havde ved udløb af sit sundhedsbevis aftalt tid hos lægen samme dag, som han var sat til at skulle udmønstre på sit skib. Desværre aflyste lægen hans tid, hvilket betød, at han ikke havde gyldigt sundhedsbevis ved planlagt påmønstring.

Det fik efterfølgende rederiet til at reagere med en afskedigelse i henhold til Sømandslovens § 17. Bestemmelsen giver rederier mulighed for at gøre dette i tilfælde, hvor sømanden ikke kommer om bord i rette tid i forbindelse med at skibet skal afgå. Selvom sømanden handlede i god tro, så gav han i dette tilfælde rederiet muligheden for at skride til afskedigelse, hvilket vil sige, at han ikke fik noget varsel og dermed er udtrådt af rederiet omgående.

Husk derfor at få lavet aftalen med søfartslægen om fornyelse af sundhedsbeviset i god tid inden udløb, så man

ikke risikerer at stå uden Blå Bog til næste udmønstring.

Ny overenskomst for bådmænd ansat i Limfjord Pilot

DMMA har efter længere tids forhandling indgået overenskomst for bådmænd ansat i Limfjord Pilot ApS. Overenskomsten dækker både fastansatte samt afløbere. Overenskomsten er indgået for en to-årig periode og er gyldig fra den 1. januar 2016. Den er sidst i maj lagt på hjemmesiden på www.co-sea.dk.

køj

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

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Perioden siden sidste fagblad i april har været præget af møder både inden- og udenlands. Blandt højdepunkterne er uden tvivl mødet med alle de fremmødte tillidsrepræsentanter til CO-Sea Seminaret sidst i maj.

CT-Offshore/A2SEA

Selv om DONG gik på børsen med et prospekt, som indeholdt CT Offshore, er de sidste rester solgt for længe siden.

Sammen med RF2010 og A2SEA har vi fordelt de resterende midler i kompetencefonden, så de opsagte medlemmer har kunnet få uddannelser, som forhåbentligt kan hjælpe dem videre.

Der skal lyde stor ros til arbejdsgiverne for, at de både har været forstående og hjælpsomme i denne triste situation, og heldigvis har mange af de opsagte allerede fundet nye hyrer.

Så selv om vi som udgangspunkt hellere så kompetencefondspengene på hyren, har det været en positiv oplevelse,



Alle organisationer stod i maj sammen om en aftale med Esvagt om lønbesparelse.
Foto: Esvagt

at så mange har kunnet få den uddannelse, de har ønsket.

Esvagt

Esvagt kom ud med et større overskud, hvilket har givet lidt knurren i krogen i forhold til den aftalte lønbesparelse.

Det er vigtigt, at man forstår, at rederier som Esvagt indgår langvarige kontrakter, og at mange af disse skal fornyes i indeværende år.

Man kan således i "gode" år have aftalt en rigtig god charter, og dermed have overskud trods krisen, mens man ved indgåelse af kontrakter i "dårlige" år, kommer til at hænge på en knap så givtig aftale i mange år frem.

Det er den situation, som mange af offshore-rederierne står i p.t., og er baggrunden for, at alle organisationerne stod sammen om en fælles aftale.

Fjord Line

Som man kan se af hjemmesiden, så er vi blevet enige om det meste i forbindelse med overenskomstforhandlingerne.

Faglig konsulent Christian H. Petersen og undertegnede mødtes med tillidsfolkene dagen før, hvor vi opstillede og prioriterede vores ønsker.

Selve forhandlingerne foregik i god

> fortsætter næste side

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldelsespapirerne 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.



Dansk Metals Maritime Afdeling

- scan koden
 - udfyld formularen
 - klik send
- og vi kontakter dig hurtigst muligt



eller ring på tlf. 36 36 55 85

www.co-sea.dk

> fortsat fra forrige side

ro og orden, og begge parter gik fra forhandlingsbordet med et tilfredsstillende resultat.

Efterfølgende er vi blevet uenige omkring beregningerne, hvilket desværre udskyder implementeringen af resultatet.

Om vi kan blive enige, eller om vi må have andre til at løse det, vil tiden vise.

Swire

Som andre er rederiet presset, og vi har måttet lave en aftale omkring lønning.

Desværre gik rederiet efter aftalen ud og fyrede alle stewards.

Vi var enige om, at der kunne være behov for en regulering, men havde ikke aftalt, at man kunne afskaffe hele gruppen.

At Swire så samtidig indgik aftale med et eksternt firma om, at de skulle levere arbejdskraften, og dette firma så tilbød de opsigte, at de kunne få deres job tilbage mod en massiv lønning, er helt uacceptabelt.

Efter vores opfattelse, er dette et forsøg på at "tømme" overenskomsten, og vi har derfor bedt rederiet om et møde.

Kurser og møder

Særligt maj måned har stået i mødernes tegn.

Der har været møder med PFA angående de kommende pensioner, møder i Stavanger, Aberdeen og Jørlunde med Offshore Taskforce, og endelig et herligt møde med alle de fremmødte tillidsfolk til det årlige CO-Sea Seminar.

Sidstnævnte var både lærerigt og hyggeligt, og alle deltagerne skal have stor tak for at komme engagerede og positive, og vi glæder os fra faglig afdeling til, at vi skal se jer alle næste år.

Færgen

På falderebet skal det nævnes, at vi har begæret fællesmøde mod rederiet Færgen, da man dels fastansætter afløsere, og også sætter folk på kurser uden at ansætte dem.

På nuværende tidspunkt har vi "parkeret" fællesmødet, som jo involverer LO og DA, så vi kan tage en drøftelse i regi af et organisationsmøde, for at se, om vi kan finde en løsning, som er acceptabel for alle.



Efterspørgslen på 'Idefix' er for tiden ikke så stor, og DBB har reduceret til kun én besætning. Foto: DBB

'Idefix' reducerer til kun én besætning

Dansk Bjergning og Bugsering (DBB) har meddelt, at skibet 'Idefix' lægges standby ved kaj i Aarhus og den ene af to besætningsopsiges på grund af arbejdsmangel. Det drejer sig om 3 personer

fra vores medlemsgruppe, der bliver overtagelse. Rederiet har også meddelt, at de ønsker besætningen genansat, hvis der skulle blive øget beskæftigelse til skibet i nærmeste fremtid.

køj

Nye tillidsfolk

På riggen Noble Sam Turner (Sodexo), er valget netop overstået. Resultatet er at Helle Sørensen er valgt til ny tillidsrepræsentant.

Vi skrev i sidste nummer af fagbladet, at Michaela Morin ville overtage posten som TR for cateringpersonalet på 'Oslofjord'. I mellemtiden har Michaela imidlertid fået nyt job som tjener og træder derfor tilbage som TR. Efter valget er Renato Stojnic dermed valgt til TR mens Michelle Lottrup er ny suppleant.

I Esvagt er der blandt andet sendt opstillingslister ud på skifteskibene, så vi kan få valgt en ny talsmand for kokkene. Hvis nogen af jer ikke har set listerne og ønsker at stille op, så er I ligeledes velkomne til at sende en mail til cp@co-sea.dk med oplysning om, at man ønsker at stille op til posten. Fristen for at opstille er sat til den 29. juli 2016.

cp

CT Offshore

De opsagte medlemmer i CT Offshore er begyndt at fratræde i en lind strøm. Vi har rådet medlemmerne til at indsende deres slutaftregninger, så vi kan gennemgå restferie og fridøgn sammen med medlemmerne. En del har henvendt sig, og gennemgangen foregår efterhånden, som vi modtager slutaftregningerne.

køj

Skattenedslag for seniorer:

Pas på ATP's forkerte oplysninger

I 2008 trådte en lov om skattenedslag for ældre, der fortsatte på arbejdsmarkedet efter det fyldte 64. og 65. år, i kraft (LOV nr. 473 af 17/6-2008).

Loven omfatter personer, der i perioden 2010 til og med 2016 fylder 64 år, og som i det 64. år og 65. år kan få delvis tilbagebetaling af indbetalt arbejdsmarkedsbidrag.

DIS-søfarende betaler som bekendt hverken skat eller arbejdsmarkedsbidrag, og i bemærkningerne til lovforslaget punkt 3.6, kan man i overensstemmelse med den umiddelbare logik læse:

"Personer, der beskattes efter reglerne under DIS-ordningen, betaler ikke arbejdsmarkedsbidrag af deres DIS-indkomst. Perioder, hvori personer beskattes efter DIS-reglerne og indkomsten herved, omfattes derfor ikke af ordningen".

Problematikken skubbede selvklart til en del murren og utilfredshed blandt DIS-søfarende.

ATP

Et af vores medlemmer har fremsendt to breve, som hun har modtaget fra ATP, som administrerer rettighedstilgangen til skattenedslaget ved hjælp af registrerede ATP-indbetalinger. Og ATP det betaler alle lønmodtagere, også DIS-søfarende. Det første brev er dateret i juni 2012 og heri hedder det:

"Du har mulighed for at få et skattenedslag, fordi du er omfattet af loven om skattenedslag for seniorer."

Efterfølgende oplyses, at det allerede er konstateret at medlemmets beskæftigelsesgrad i 2011 var på 100 pct. Ingen slinger i valsen, bare fortsat så er der udsigt til præmiering.

I februar 2016 kommer så brev nummer to med overskriften "Vi har opgjort din beskæftigelse", hvori det hedder:

"Som vi tidligere har oplyst, er du omfattet af loven om skattenedslag til seniorer."

Det konstateres at beskæftigelsesgraden i årene 2011-2015 er 100 pct., og nu kan medlemmet selv henvende sig til SKAT og få oplysninger om skattenedslaget.

For medlemmet, som ikke var bekendt med diskussionerne i 2008, var det en trist oplevelse og hun blev med rette noget fortørnet, da hun fik oplyst at saldoen var 0,0.

Brevene fra ATP havde for hende været entydige, om hun fortsatte på arbejdsmarkedet, og glædede politikerne med sin ihærdighed, ville hun få udbetalt en præmie fra statskassen.

Konkret er vores medlem blevet narret til at tro på ATP's oplysninger, men ATP klarer frisag, fordi medlemmet ikke kan opgøre et egentligt tab som konsekvens af de bristede forventninger. Hun var ikke og hun er ikke berettiget til skattenedslaget.

OleS

Afstemning på CO-Sea Seminar:

Nedlæg branchegrupperne i DMMA

Siden etableringen af Dansk Metals Maritime Afdeling ved fusion mellem Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening i 2011 har DMMA været opdelt i branchegrupperne: Catering samt Dæk & Maskine.

Opdelingen blev ved fusionen besluttet som en mindretalssikring af hver af de to parter, der indgik fusionen.

Som tiden er gået, er skellet mellem de

to grupper i DMMA udvisket, og det er flere gange påvist, at opdelingen for det enkelte medlem er uden betydning.

-Spørgsmålet er, om der fortsat er behov for opdelingen i branchegrupper, lød formand Ole Philipsens indledende spørgsmål til debatten om emnet på CO-Sea Seminaret i Jørunde sidst i maj.

Spørgsmålet affødte ikke den store debat, men udmøntede sig i nogle kon-

krete spørgsmål til branchegruppernes sammensætning. Ingen udtrykte behov for en fortsat opdeling og ved afstemningen stemte alle for en nedlæggelse af branchegrupperne.

Den endelige beslutning skal træffes af DMMA's bestyrelse, som har næste bestyrelsesmøde sidst i august hvor punktet kommer på dagsordenen.

hanh



Jubilaren Henrik Mikkelsen i midten flankeret af faglig konsulent Christian H. Petersen (tv) og faglig sekretær Ole Strandberg, begge fra DMMA.

25 års jubilæum i DFDS

Henrik Mikkelsen fejret om bord på 'Pearl Seaways'

Henrik Mikkelsen, der er DMMA-bestyrelsesmedlem, blev fredag 20. maj fejret om bord på 'Pearl Seaways' ved en reception i anledning af hans

25 års jubilæum i rederiet. Familie, kolleger og repræsentanter fra DMMA's faglige afdeling deltog i markeringen af den runde dag.

Ole Philipsen indtrådt i Rønne Havns bestyrelse

Formand for CO-Søfart og DMMA, Ole Philipsen, er indtrådt i bestyrelsen for Rønne Havn sammen med tre øvrige nyudpegede bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsen er i overensstemmelse med Bornholms Regionkommunes beslutning blevet udvidet med profiler, der har berøring med / viden om havnens aktiviteter og forretningsområder. Efter udvidelsen består bestyrelsen af borgmester Winni Grosbøll, Betina Haagensen, Kirstine van Sabben, Jess Persson, Lars Karlsson og Thomas Thors samt de fire nyudpegede medlemmer, der foruden Ole Philipsen omfatter Charlotte Raun, Kaj Holm og Michael Svane. hanh

Debat på CO-Sea Seminar:

DMMA-klubbernes fremtid

På foranledning af Helmut Sørensen, konstitueret formand for DMMA's Klub 8, Region Hovedstaden, blev spørgsmålet om klubbernes fremtid taget op på CO-Sea Seminaret i Jørlunde sidst i maj.

Helmut Sørensen gennemgik kort klubbernes historik, og præsenterede med afsæt i erfaringerne i Klub 8 de problemstillinger, som han ser i klublivet.

-Vi ser meget sjældent erhvervsaktive medlemmer til vore arrangementer, og generelt er fremmødet alt for lille i klubben, sagde Helmut Sørensen.

-Tilsyneladende er der kun aktivitet i vores Klub 8, Region Hovedstaden og så i Klub 5, Region Syddanmark. Jeg har på fornemmelsen, at medlemmerne tror, at det kun er for pensionister, men det er det altså ikke, fortsatte han, og stillede spørgsmålet:

-Jeg vil gerne høre, hvad man mener om klubbernes fremtid?

Flere forslag til omstrukturering

Aktive medlemmer indbetaler hver måned 10 kr. til klubberne. Klubben i Region Nordjylland er dog for et par år siden lukket ned, og midlerne er indfrosset på en konto i Dansk Metal.

Det kom blandt andet frem under

debatten, at medlemmer, der bor afsides i forhold til den klub, de organisatorisk hører under, rent geografisk finder sig afskåret fra at deltage i arrangementer.

Andre var af den opfattelse, at systemet med opdeling i klubber var for stramt.

Et forslag om at nedlægge klubberne og i stedet oprette en aktivitetskonto, hvor der kunne søges om penge til arrangementer ville være en fleksibel løsning, lød et af forslagene. Dermed ville de, der i dag har arrangementer i klub-regi, fremadrettet fortsat kunne have aktiviteter, blot mod forudgående ansøgning om penge.

Formand for DMMA Ole Philipsen foreslog en løsning, hvor den månedlige indbetaling af 10 kr. stopper pr. 1. januar, klubberne nedlægges og midlerne realiseres. Herefter kan initiativtagere til arrangementer for DMMA-medlemmer søge afdelingen om dækning af udgifterne.

En løsning, som et overvejende flertal i forsamlingen af bestyrelses- og tillidsrepræsentanter fandt konstruktiv.

Ole Philipsen vil nu tage en dialog med klubformændene om forslagene, hvorefter bestyrelsen i DMMA vil træffe en beslutning. hanh

CO-SEA
SEMINAR
2017
17. - 19. maj

Sæt allerede nu
i kalenderen



Hermed det obligatoriske gruppebillede fra dette års CO-Sea Seminar på Metalskolen sidst i maj. Eksperimentet med at tage gruppebilledet torsdag morgen i stedet for fredag morgen faldt heldigt ud. Flere søgte frivilligt ud i lyset, og reaktionstiden i forbindelse med opstillingen var også betydeligt hurtigere end tidligere år, hvor fotoet blev taget fredag morgen - altså dagen derpå for en dels vedkommende. Foto: CO-Søfart

CO-Sea Seminar 2016

Tre aktive dage på Metalskolen

Et bredt sammensat program tiltrak i alt 50 deltagere til dette års udgave af CO-Sea Seminaret på Metalskolen i Jørlunde. Bestyrelser og tillidsrepræsentanter fra DMMA og FOA Søfart kom i løbet af tre aktive dage sammen med sekretariatet fra CO-Søfart både tættere på hinanden og tidens aktuelle emner i den maritime sfære.

Antallet af "sidde-og-lytte" seancer var i programmet i år reduceret, mens der i stedet var skruet op for omfanget af programpunkter, hvor deltagerne aktivt skulle løse enten konkrete opgaver eller i grupper diskutere forskellige problemstillinger.

En forandring, som faldt i god jord hos deltagerne - og i tilgift resulterede i et seminar, hvor deltagerne i langt højere grad fik snakket sammen på kryds og tværs end tidligere.

Evalueringerne er under bearbejdning, og vil danne grundlag for næste års CO-Sea Seminar. For der bliver igen seminar i 2017, sådan som et markant flertal tilkendegav ved en uformel håndsoprækning.

Blandt oplægsholderne var i år Mike Axdal, der fortalte om 'Scandinavian Star'-katastrofen. Han overlevede selv branden, men mistede både sin bror og far i katastrofen, som han lige siden har gravet dybt i.

I halvanden time var der intens og lyttende stilhed ved bordene i lokalet på Metalskolen, mens Mike Axdal på udramatisk vis og uden store følelsesudbrud fortalte om både branden, gravearbejdet og hans store ønske om at få klarhed.

Seminariedeltagerne vil sent glemme den halvanden time.

-Jeg har ikke behov for hævn. Men jeg har behov for afklaring og afslutning, forklarede Mike Axdal og tilføjede:

-Ønsket om hævn forsvandt hurtigt.



Jonny Smiszek
dæk & maskine
Scandlines

Som nyvalgt TR har jeg ikke været med tidligere, og er virkelig positivt overrasket. Det har været et rigtig godt seminar med meget forskellige emner. Jeg har også fået meget ud af at udveksle meninger med andre - det at få indsigt i de øvrige tillidsrepræsentanters hverdag har givet mig god viden, som jeg kan have glæde af.

Men der er et helt gennemgående tema, som hedder konsekvens. Har man begået en fejl må man stå frem. Og myndighederne har leveret løgn på løgn. Det må stoppe.

> fortsætter næste side



**Rona Iskov
Sørensen**
catering
Fjord Line

Jeg har fået virkelig meget ud af seminaret. Jeg er med for første gang, og jeg kommer helt sikkert igen. Fortællingen om 'Scandinavian Star' gør jo én helt tavs - og den viser, hvor vigtigt det er at træne sikkerheden. Rent fagligt har det været meget lærerigt, at vi skulle arbejde med konkrete spørgsmål og opgaver. Seminaret har som helhed klædt mig meget bedre på som TR.



Mads Erik Skov
catering
BornholmerFærgeren

Jeg er forholdsvis nyvalgt suppleant, og har nok ikke sagt så meget. Men jeg har lyttet, og det har været meget givende. Oplæggene får man selvfølgelig altid noget ud af at lytte til, men jeg har også fået meget ud af at lytte til alle de øvrige deltagere, når der er blevet diskuteret. Faktisk synes jeg, det har været helt fantastisk. Og det er helt bestemt en stor fordel, at vi samles på kryds og tværs af rederierne.



Næstformand i Dansk Metal,
Henrik Kjærgaard,
på CO-Sea Seminaret.

Dansk Metal:

-Vi er rigtig glade for den maritime afdeling

Næstformand i Dansk Metal, Henrik Kjærgaard, gæstede CO-Sea Seminaret som oplægsholder.

-Vi er i Dansk Metal rigtig glade for den maritime afdeling. I har en stærk afdeling, der er medlemsfremgang, og I arbejder i et meget vigtigt erhverv for både Danmark og Dansk Metal, opsummerede Henrik Kjærgaard i sin indledning.

Han gennemgik i hovedpunkter baggrunden for Dansk Metals indgåelse af overenskomst med Danmarks Rederiforening for navigatører. En overenskomstindgåelse, som har betydet en del polemik i medierne og på de sociale medier med blandt andet usande beskyldninger fra Søfartens Ledere.

Henrik Kjærgaard gennemgik sagens historik med inaktivitet fra Søfartens Ledere, da Danmarks Rederiforening i 2012 lod overenskomsterne bortfalde efter flere års forgæves forhandlinger.

-Lad mig sige det helt klart. Vi er ikke sure på Søfartens Ledere, og hvis de ønsker dialog om fremtiden, er de altid velkommen, sagde Henrik Kjærgaard.

Dansk Metals fagpolitiske fokuspunkter og herunder arbejdet for at få øget antallet af uddannelses- / lærepladser fik også præcise ord med på vejen.

-Der er to muligheder. Enten finder virksomhederne ud af det selv, eller også må vi have staten til det, sagde Henrik Kjærgaard.

> fortsat fra forrige side

-Jeg ønsker bare at vide: Hvad skete der.

Sagen har fået fornyet aktualitet gennem foråret med især fhv. skibsinpektør Flemming Thue Jensens offentlige fremtræden med forklaringer.

Og fra flere sider er der lagt politisk pres på Folketinget for nedsættelse af en hurtigtarbejdende og uvildig undersøgelsesgruppe. Et lovforslag er netop nu på vej gennem Folketingets behandling.

Mike Axdal afsluttede sin fortælling med en stærk opfordring til alle:

-Til jer, der arbejder om bord på skibene. Træn, træn og træn igen, når der er båd- og brandrulle. En dag står



Overlevende og pårørende fra 'Scandinavian Star'-branden, Mike Axdal, fortalte om branden og hans årelange gravearbejde i sagen. Bag ham et tidligere foto af ham og hans omfattende samling af dokumenter.

I måske pludseligt i det, og andres liv afhænger af, at I kan redde dem. Båd- og brandruller skal tages alvorligt hver gang, sagde Mike Axdal.

Blandt alle de faglige indlæg, oplæg, opgaver og diskussioner var der indlagt

god tid til socialt samvær, herunder både en "walk-and-talk" i det grønne omkring Metalskolen og ikke at forglemme de små timer med stor virkning i kælderetagen - også kendt som "Slyngelstuen".

Faglært skibsassistent Dan Olaussen var blandt de mange, der mistede jobbet ved CT Offshores lukning. Foruden godtgørelse har han som medlem af DMMA også fået muligheden for efteruddannelse - muligheder han har udnyttet fuldt ud.



Efter fyresedlen:

-DMMA har været alle pengene værd

Et fire-ugers svejskursus og et tre-dages offshore sikkerheds- og evakueringskursus er efter Dan Olaussens opfattelse en perfekt kombination for at være bedre rustet til at finde et nyt job.

Som flere af hans kolleger står han uden arbejde efter CT Offshores lukning i det tidlige forår, hvor han fik sin opsigelse.

-Jeg har fået begge kurser, og det har ikke kostet mig en krone, smiler han.

Håret er knapt tørt endnu efter en noget anstrengende dag i svømmehallen i Sæby. Her har instruktørerne fra MARTEC i godt seks timer hersket rundt med ham og ni andre kursister, og alle har de nu gennemført helikopter-evakueringsdelen, også kaldet HUET.

Langt størstedelen af det kursus foregår med kroppen nedsænket i vand - og en stor del af tiden - også under vandoverfladen.

-Det har været en noget anderledes dag, men meget lærerig, siger Dan Olaussen, der efter dagens våde udfoldelser er overbevist om, at et job på en rig for eksempel ville passe ham godt.

-Målet for mig er at komme ud at sejle igen eller at komme offshore. Et 8-16 job er altså ikke lige mig. Eller jo - det kan jeg fint, men jeg trives meget, meget bedre med at være væk nogen tid og så være hjemme. På den måde får jeg meget

-Jeg har fået udbygget mine kompetencer på to rigtig gode kurser, og det har ikke kostet mig en krone, siger Dan Olaussen.

mere frihed til at være sammen med familien, fortæller han. Oprindeligt er Dan Olaussen uddannet smed og arbejdede som sådan en del år, inden han for seks-syv år siden blev faglært skibsassistent på MARTEC.

Siden da har han sejlet. Først i DFDS, inden han kom til CT Offshore.

-Jeg kunne jo rigtig godt lide det afvekslende arbejde i CT Offshore, og jeg håber, jeg kan være heldig at finde noget lignende igen, siger han.

Værdifulde kurser

Med baggrunden som smed var det fire ugers svejskursus her i foråret af høj værdi for Dan Olaussen.

-Jeg ved ikke, hvad det ville have kostet mig, hvis jeg selv skulle have betalt. Men jeg ved, at det ville være alt for dyrt for mig, siger han og fortsætter:



-Med svejskurset har jeg fået fornyet mit svejsecertifikat, hvilket jo er afgørende for overhovedet at komme i betragtning til mange jobs som smed.

Kurserne, som Dan Olaussen har fået, er begge en del af den samlede indsats, som DMMA har ydet medlemmerne, der var ansat i CT Offshore.

Dels rummede overenskomsten med rederiet aftaler om både kompetencefunds-godtgørelse og arbejdsmarkeds-efteruddannelse - og dels har Dansk Metal ydet tilskud, så Dan Olaussen kunne få den samlede kursuspakke, han gerne ville.

> fortsætter næste side



På vej ned og om lidt kæntrer helikopteren og kursisterne hænger med hovederne nedad. Herfra skal de så skaffe sig ud og ovenvands - igen og igen.

MARTEC har i Sæby Svømmehal indrettet et komplet træningsområde med blandt andet en helikopter attrap. Til udstyret hører også Sea-Air dragter, som blandt andet indeholder et nødåndedræts system. Det krævede lidt øvelse - og samarbejde - at komme i udstyret.

Faglige sager

& noter

- og mere til

> fortsat fra forrige side

-Og ydermere har DMMA så forhandlet en ekstra måneds løntilskud til mig til brug for efteruddannelse. Jeg har altid sagt, at man skal være medlem af en ordentlig fagforening. Nu har jeg selv haft glæde af det og må sige, at DMMA har været alle pengene værd. I rede penge har DMMA i år skaffet mig 30.000 kr., bemærker han.

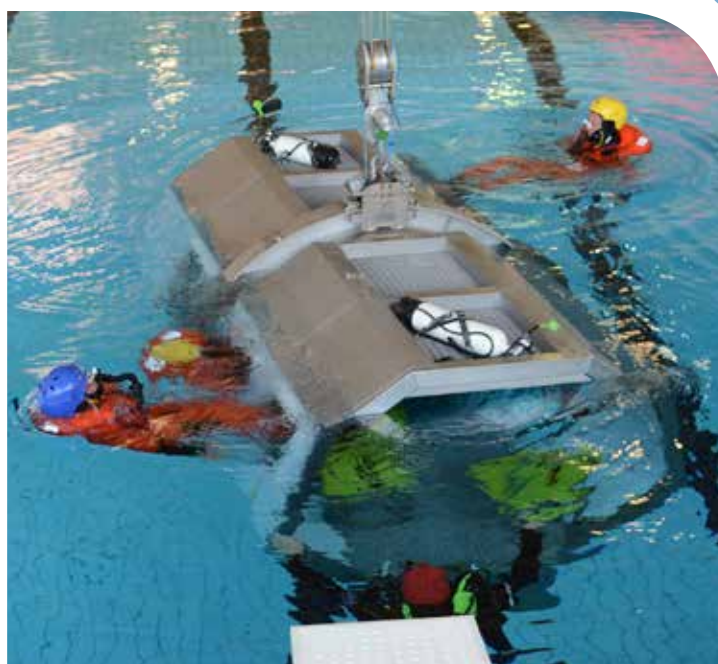
Support fra DMMA

-Hele situationen havde jeg selvfølgelig helst været foruden. Men når man så står midt i det, så er det guld værd, at man har en fagforening, der er handlekraftig. Har jeg sendt et spørgsmål om aftenen, jamen så har jeg haft en svarmail om formiddagen. Det har bare virket rigtig godt.

Ender det med, at han ikke får brug for offshore-kurset er kræfterne slet ikke spildte, mener han.

-Man lærer en masse andet ved at være på kursus. Når man nu har muligheden for det, skal man da gøre brug af det og udbygge sine kompetencer så godt som muligt, siger Dan Olaussen.

Efter dagen i svømmehallen kan han i søvne finde nødåndedrætssystemet i en Sea-Air dragt, aktivere det og gøre brug af det. Om det så er hængende med



Evakuering gennem vinduet.

hovedet nedad i en nedstyrtet og kæntrret helikopter under vand.

Alle variationer er afprøvet - herunder også evakueringen fra helikopteren gennem vinduet, der først skal trykkes ud.

Instruktørernes beretninger om

menesker, der i virkelighedens verden overlevede et helikopterstyrt ved brug af netop de demonstrerede og trænedes teknikker gør, at det hele har fæstnet sig.

-Ja, nu mangler jeg sådan set bare at finde et job, konstaterer Dan Olaussen. ●



Det kræver tilvænning at manøvrere rundt iført udstyret, og procedurerne ved brug af nødåndedrætssystemet trænes igen og igen.

Med udgangen af april gik Henrik Berlau, 3F, på pension. CO-Søfart satte ham stævne på hans næsten tomme kontor sidst i april til en uformel snak om fortid, nutid og fremtid. Arkivfoto 3F

-Vi brugte mange år på at skabe ordentlige sociale og arbejdsmæssige forhold til søs. Efter 25 år med DIS-loven står størstedelen af de søfarende i den danske handelsflåde i et socialt og arbejdsmæssigt tomrum, mener Henrik Berlau, og han er overbevist om, at velfærden til søs styrer ret mod bunden.

Afskedsinterview med Henrik Berlau, 3F

-Alt vi har bygget op hældes nu ned ad brættet



Gennem en hel generation, har vi vænnet os til, at klar tale i medierne om tilstanden til søs, myndighedernes mangler, redernes nådesløshed og politikernes utilstrækkelighed på søfartsområdet var overladt til Henrik Berlau - i nyere tid også benævnt som "sømandsbossen" i de samme medier.

Henrik Berlau kan det der med at tale i "overskrifter", og det letter jo arbejdet en hel del for os journalister.

For nogen tid siden varskoede han sin afsked. Med en fødselsattest fra 1953 fandt han, at tiden var inde, og 3F Transportgruppen måtte i gang med at finde en afløser til posten som forhandlingssekretær.

Med udgangen af april gik han på pension efter mere end 40 år som faglig aktiv i først og fremmest sømændenes tjeneste.

CO-Søfart har få dage inden hans fratræden sat ham stævne på det noget afpillede kontor i 3F's hovedkvarter. Reolerne er tomme, og en flyttekasse midt på gulvet antyder, at afslutningen nærmer sig.

-Jo, det er rigtig nok, jeg stopper, siger han og tilføjer med et glimt i øjet:

-Der har da også været flere forbi

kontoret for at sikre sig, at det nu var rigtigt.

Henrik Berlau stod til søs som 15-årig i 1968, og der gik ikke længe, inden han var fagligt engageret i Sømændenes Forbund - i det små.

-Men de var vældig glade for det, jeg lavede, så jeg blev hurtigt mere involveret og også valgt til flere tillidshverv, fortæller han.

Et helvede at sejle

Der var nok at tage fat på.

-Det var jo rent ud sagt et helvede, at sejle den gang. Arbejdstøj, skulle man selv medbringe. Var man heldig, fik man udleveret et par arbejdshandsker, fortæller han. Der var absolut plads til forbedringer, men de kom ikke af sig selv. Søfolk havde ingen høj status.

-Vi havde et kæmpe efterslæb med arbejdsmiljøet, konstaterer han.

Sømandsloven af 1973 var et fremskridt. Den sikrede sømanden otte timers hvile i døgnnet.

At gennemgå 40 års faglig aktivitet på Henrik Berlaus niveau lader sig ikke umiddelbart gøre på hverken halve eller hele sider. I et globalt erhverv er det faglige arbejde med international

aktionsradius, og Henrik Berlaus fingeraftryk er at finde i såvel ITF som ILO - for eksempel.

Skudsmålet lyder, at han er en hård hund, men altid seriøs, velforberedt og til at stole på.

Kovendinger uden forudgående signaler er ikke Henrik Berlaus stil.

Set med de søfarendes briller, er der ingen tvivl om, at hans største bedrift er arbejdet i ILO med skabelsen af MLC - Maritime Labour Convention. Det var ikke verdens nemmeste lod. Forhandlingerne pågik i seks år, hvor han på et stærkt dansk mandat talte de søfarendes sag. Utrætteligt.

Et forløb, hvor han langt fra var stolt af alle forslag, der kom fra de danske rederier og Søfartsstyrelsen. Det krævede politisk tæft at balancere og nå frem til et resultat.

Det er et paradoks, at denne bedrift, som han også selv betegner som den største faglige tilfredsstillelse, ikke ramte avisforsiderne. Men dertil var megaopgaven også al for kompleks.

I den maritime verden - på globalt plan - er ingen til gengæld i tvivl om

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

bedriftens størrelse. Forhandlingerne nåede i mål i 2006 og ikrafttrædelsen af den nye "superkonvention", som den også er blevet kaldt, begyndte i 2013.

For første gang blev der internationale krav til søfarendes levevilkår.

-MLC har den indbyggede risiko, at minimumskravene går hen og bliver standarden. For danske søfarende er MLC stort set uden betydning. Der blev jo ikke vedtaget noget, som vi ikke allerede havde, bortset fra en forøgelse af perioden på sygehyre fra 12 til 16 uger. Men internationalt blev niveauet løftet. Mange søfarende har kun haft ILO som deres beskyttelse, og rederne var aldrig selv kommet frem til sociale fremskridt, siger Henrik Berlau.

Men ikke alt lykkedes. Søfarendes sociale rettigheder påhviler hjemlandet.

-Det var et stort tab, at det ikke lykkedes at få de sociale rettigheder med, erkender han.

Politisk højdepunkt

Det er også på den internationale bane, man finder det, som Henrik Berlau betegner som den største politiske tilfredsstillelse. Han var som den ene af kun tre danskere inviteret med ved Mandelas indsættelse som præsident i Sydafrika i 1994.

Sømændenes Forbund med Henrik Berlau som kampagnestyrer var afgørende for afsløringen af både våben- og oliesmugling til Sydafrikas apartheidregime. Det udmøntede sig i en verdensomspændende aktion i Maritime Unions Against Apartheid for at stoppe overtrædelserne af FN's embargo.

Deltagelsen ved Mandelas præsidentindsættelse var kulminationen på en verdensomspændende solidarisk indsats.

-Søfolk har jo historisk set altid været på moralens rigtige side, og var det også i den her sag, bemærker han og tilføjer:

-Jeg havde aldrig forestillet mig at blive inviteret til en statsmands indsættelse og var heldig at få mulighed for det.

Nederlag

Det tredje nedslag i hovedpunkterne i hans meritter er DIS-loven. Et hovedpunkt, der ikke rangerer på positivlisten.

-At det ikke lykkedes at forhindre DIS-loven er et nederlag. DIS-loven er der, og det har været et meget kostbart bekendtskab, bemærker han.

Set i bakspejlet er vedtagelsen af DIS-loven i 1988 ifølge Henrik Berlau skillelinjen, hvor fremgangen socialt og arbejdsmæssigt til søs skiftede til tilbagegang.

-Niveauet er lige siden trukket ned. Og som jeg ser det, så er vi her 25 år senere i fuld gang med at hælde alt det, vi har bygget op, ned ad brættet. Det er en katastrofe. Langt størstedelen af de søfarende i den danske handelsflåde er udlændinge, som befinder sig i et socialt og arbejdsmæssigt tomrum - besluttet af lovgivningen. Intet andet sted i kongeriget Danmark foregår den slags, lyder hans ihærdige kritik.

Den er gentaget igen og igen - kritikken af DIS-lovens §10, der forbyder danske fagforeninger at overenskomstdække udenlandske søfarende om bord på DIS-registrerede skibe.

-Danske myndigheder og rederier ved i dag intet om arbejdsbetingede lidelser blandt den største andel af flådens ansatte. Der er ingen indberetningspligt, og mine egne erfaringer fra sager på Filippinerne er, at rederierne ikke interesserer sig for deres besætninger, fortsætter han og tilføjer:

-Der er et kæmpe hul - et kæmpe tomrum.

DIS og jobs

Målt på antallet af arbejdspladser har DIS-loven kostet dyrt, i Henrik Berlaus optik.

-Vi har en regering, der hævder, at de vender hver en sten for at finde arbejdspladser. Det er utroligt, at de ikke kan finde den her kæmpe store sten, hvor der er 10.000 jobs, siger han.

Argumentet om, at danske søfarende er for dyre afviser han prompte.

-Med seks menige om bord på et typisk dansk containerskib for eksempel taler vi om en månedlig forskel på få tusinde USD. Det er jo småpenge regnet på et skib, der er en milliard-investering. Man kan spørge sig selv, om det ikke snart ville være billigere for det danske samfund og sige, at vi betaler hyren, siger han.

Kritikken af DIS falder for døve øren i Folketinget, og har gjort det lige siden lovens vedtagelse. Selv FN's kritik fremsat igen og igen i stadig skarpere toner fra ILO, er virkningsløs.

-Både vi og DMMA har jo gang på

gang gjort opmærksom også på kritikken fra ILO. Men vi taler for døve øren, erkender han.

-Det eneste positive man kan sige er, at det trods alt er lykkedes at holde sagen på dagsordenen gennem alle 25 år, tilføjer han.

Set over tid, ærgrer det ham i dag, at rederierne igennem rederiforeningerne har formået at spille de danske faglige organisationer ud mod hinanden og i den grad haft held med det.

-Da DIS-loven blev diskuteret, jamen så var officersforeningerne jo ikke særligt kritiske, fordi rederne sagde til dem, at officererne selvfølgelig ville være danske om bord i DIS-skibene. Nå-ja, så gik det jo. Og sådan har rederne hver gang været rigtig dygtige til at sælge en luns til den ene organisation på bekostning af de øvrige. På den måde har rederne været formidable til at skabe ravage.

Meniges organisationer

At menige søfarende i dag har to organisationer - 3F og DMMA - beror ifølge Henrik Berlau på enkeltpersoners indflydelse på udviklingen.

-Men vi har jo i flere sammenhænge et fortrinligt samarbejde, og har også vist, at vi kan skabe noget sammen som både Danske Søfarende og DFC, siger han.

-Jeg er stadig optimist på det punkt om samarbejde. Men det vil for mig være en trist udvikling, at officerer og menige samles i samme organisation. Når det sker, så udraderes de menige. De mister deres stemme. Det er set igen og igen i andre sammenhænge, fortsætter han.

At påvirke den udvikling har han nu overladt til andre. Afskeden med kontoret i 3F er ikke kun på skråt.

-Nej, jeg overgår til igen at være aktivist, smiler han og uddyber:

-Det bliver på enkeltsagsplan i for eksempel Folkebevægelsen mod EU. Jeg må se, hvad de eventuelt kan bruge mig til. Da jeg i sin tid begyndte som faglig aktiv, var det med at slikke på frimærker. Og det kan jeg såmænd fint gøre igen, hvis det er det, de mangler folk til. Først og fremmest skal jeg nu have en roligere tilværelse uden at skulle pakke kufferten og være væk i flere uger på rejser til Bruxelles, London eller Manilla. Jeg glæder mig til en mere stabil hverdag.

'Leopard'-gidslerne

Dommen over Ekstra Bladet

838 dage

12-01-2011	"Leopard" kapres
01-07-2012	Ekstrabladets kampagne indledes
30-04-2013	De seks gidsler frigives

Søfartens Ledere som mandatar for Søren Lyngbjørn og Eddy Lopez mod JP/Politikens Hus A/S og chefredaktør Poul Madsen c/o Ekstra Bladet

Byrettens dom (110 sider)

afsagt 13/5-2016
i sag nr. BS 45C-1753/2015

JP/Politikens Hus og Poul Madsen dømmes til at betale 300.000 kroner til hver af sagsøgerne samt sagens omkostninger til Søfartens Ledere med 315.000 kroner.

Dommen er afsagt med henvisning til torterstatning efter erstatningsansvarslovens § 26 (om retsstridig krænkelse af en andens frihed, fred, ære og person).

Efterfølgende dommen har begge parter erklæret, at de ikke ønsker at anke dommen af hensyn til ex-gidslerne. Poul Madsen har erklæret sig rygende uenig i dommen og mener stadig, at det skyldes Ekstra Bladets indsats, at gidslerne ikke fik lov at rådne op i Somalias ørken.

Søfartens Ledere havde krævet 500.000 kr. til hver af de to danskere.

Når JP/Politikens Hus som ansvarlig udgiver og arbejdsgiver blev dømt in solidum med Poul Madsen, skyldtes det nogle teknikaliteter om en Facebook-side og en e-bog.

Dommens præmisser

Det bestrides ikke at kapring og gidseltagning har en klar og meget væsentlig samfundsmæssig interesse, der har begrundet dækning af historien i medierne. Herefter er spørgsmålet om det er i orden at bringe billeder og private oplysninger, mens de to gidsler sad i fangenskab.

Billederne

Personer, der sidder i fangenskab, har en særlig beskyttelse mod at blive gengivet på billeder f.eks. efter Genevekonventionen. Der er lagt vægt på, at sagen kunne have været omtalt uden brug af billeder fra fangenskabet.

Teksterne

Tekststykkerne omhandlede oplysninger om helbredstilstand, sindstilstand, selvmordstanker m.v. som alle stammede fra telefoninterviews med de to, men orkestreret af gidseltagerne, som bl.a. ved hjælp af vold bestemte, hvad der skulle siges. Genevekonventionen forbyder interviews med krigsfanger, fordi det må formodes, at sådanne ikke kan tale frit. Der er lagt vægt på, at sagen kunne være omtalt uden brug af disse personlige interviews.

Gidseltagningens varighed

Ekstrabladet mener (selvfølgelig!) at deres massive kampagne reddede livet for gidslerne, mens mange andre mener den måske forhindrede en afslutning på forhandlingerne i sommeren 2012.

Retten kan af mange grunde ikke tage stilling til et sådant spørgsmål og den konkluderer:

"Efter bevisførelsen er det ikke for retten godtgjort, hverken om gidseltagningen blev forlænget eller forkortet som følge af Ekstra Bladets omtale."

De 4 filippinere

CO-Søfart er blevet spurgt bl.a. af en journalist fra DR, hvor de fire filippinere befinder sig i forhold til denne retssag. Svaret er, at de ikke har del i den, fordi det var utænkeligt, at retten ville vurdere, om Ekstrabladets massive kampagne fik indflydelse på gidseltagningens varighed.

I kampagnen blev de kun omtalt i ganske få bisætninger, og billeder af dem findes kun ekstraordinært, f.eks. i et billede i Ekstrabladets e-bog, hvor de optræder som hjælpere for Søren Lyngbjørn, og et enkeltstående billede af kokken. De er statistere og har ingen relation til Danmark og lokalsamfundet her. I filippinske medier blev deres frigivelse kun nævnt ganske kort i 3 forbindelser. I Filippinerne er ulykker der overgår oversøiske arbejdere ikke et populært medieemne, dertil er betydningen af indkomster herfra alt for vigtig for økonomien i samfundet.

Uanset ovenstående har de to danskere generøst offentliggjort, at de agter at dele erstatningen med de 4 filippinere (når forlig/dom er opnået i relation til TV2).

Dommens betydning

Så længe efterspørgslen efter de lette billedmedier som Daily Mirror, Se og Hør, Ekstrabladet, Expressen, TV2 og tilsvarende, er så stor som den er, får denne dom næppe betydning undtagen i konkrete situationer af fangenskab. Men det er da også noget.

Poul Madsen er som vanlig arrogant og mener, han er Vorherres medhjælper på jorden. Siden sommeren 2012 har han bevidst givet pokker i henstillinger og bønner fra Udenrigsministeriet og pårørende til Søren Lyngbjørn, og efter dommen udtaler han, at han vil gøre det igen, hvis lejligheden byder sig.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Kunne man forestille sig Ekstrabladet under en daglig fed overskrift "Eddy og Søren har nu siddet x dage i fangenskab. I y dage har der ingen nyheder været om forhandlinger", havde brugt en side på at skrive om pirateriet ved Somalia. Om baggrunden for fænomenet. Om udbredelsen og konsekvenserne. Om en "fejlslagen" stat. Om statistikkerne. Om hvorfor søfolk ikke fik hardship-tillæg under fangenskab. Om hvordan effekten syntes at være af bevæbnede og ubevæbnede vagter, af NATO- og EU-styrker, af sikring af skibe?

Nej.



Kunne man forestille sig Ekstrabladet havde gemt deres research om en grisk og amoralsk ejer af våbenskibet "Leopard" (John Arne Larsson), og særlig købet af en luksusvilla i Sverige til 55 millioner kroner (en oplysning som med stor sandsynlighed satte piraternes krav voldsomt op)?

Nej.

Kan man forestille sig sladdermedierne fremover undlader at spørge naboens datter til en myrdet om hvad hun føler, - eller genboens hund?

Nej.

Ikke før mange flere stopper med at putte penge i bøssen til den slags papir- og billedpladder.

OleS

VI HAR GJORT DET NEMT AT VÆLGE EN BILFORSIKRING DER PASSER TIL DINE BEHOV

Se alle
dine dæknings-
muligheder på
**tjm-forsikring.
dk/bilekstra**



Hos Tjenestemændenes Forsikring køber du først en gruddækning og vælger herefter selv de ekstradækninger, du har behov for. Vælg fx.:

Parkeringskade:

Ingen selvrisiko ved parkeringskade, når bilen er lovligt parkeret.

Lånebil:

Særlig god dækning, fx ved totalskade og tyveri af din bil.

Og så bliver du i øvrigt elitebilst, når du fylder 30 år – helt automatisk.

Få et tilbud hos din forsikringstillidsmand eller gå ind på tjm-forsikring.dk/bil

Foto: Scandinavisk Motor Company A/S

Tjenestemændenes Forsikring
sammenhold betaler sig



'Nekseløfærgen' blev efter en gennemgribende ombygning indsat på overfarten i 2014.

Nekseløfærgen

Nyt hold på næsten ny færg

Plejer er et fremmedord på 'Nekseløfærgen', hvor der siden nytår stort set er sat et helt nyt hold. Chefskipper Jesper Schwartz tiltrådte i januar, og de første måneder har været travle med dokning, bundsyn, hovedsyn og vagtplanlægning.



Fra venstre
chefskipper
Jesper Schwartz,
Kim Høst, Karl
Soelberg Jensen
og Christian
Hartmann.

'Nekseløfærgen' er også ny - næsten. Den er i hvert fald forholdsvis ny på overfarten mellem Havnsø og Nekselø.

Den oprindelige 'Agersø Færgen' fra 1993 blev for tre år siden købt af Kalundborg Kommune, der driver Sejerøbugtens Fergeselskab. Og efter en gennemgribende ombygning og renovering, blev den for to år siden navngivet og indsat på ruten.

Færgen er med plads til 98 passagerer om sommeren og kapacitet til 25 tons last på bildækket i overstørrelse til Nekselø indbyggertal på kun 16.

Men færgen fungerer også som afløserfærg for 'Sejerøfærgen' på fergeselskabets anden rute, og set i det lys, er den ikke det mindste for stor.

Tyve minutter tager overfarten fra Havnsø til Nekselø, der forbindes med fire dobbeltture dagligt.

Det benytter især turister sig af om sommeren – typisk én-dags turister, der finder på at besøge den fredede ø i Sejerøbugten.

Fire fastansatte og to-tre afløser

udgør besætningen, der over de seneste måneder har gennemgået en del udskiftning.

To-mands betjent færg

Papirer som styrmand af 4. grad – kystskipper – er minimumskravet om bord på færgen, der er to-mandsbetjent.

-Holdningen er, at alle skal sejle. Det aftales indbyrdes mellem de to, der er om bord, hvem der varetager skipperopgaven på broen. Men det er vigtigt at alle løbende har rutinen med at sejle færgen



Chefskipper Jesper Schwartz (th) og Karl Soelberg Jensen i "kontorafdelingen" på broens agterkant.



To passagerer fra Nekselø går i land i Havnsø.

> fortsat fra forrige side

for det tilfælde, der skulle ske noget, forklarer chefskipper Jesper Schwartz.

Kort tid efter hans tiltræden i januar fik han følgeskab af sin gamle kollega fra det tidligere job, skipper Karl Soelberg Jensen.

Sidst i april tiltrådte Kim Høst, og ved CO-Søfarts besøg om bord midt i maj, var nyeste mand – Christian Hartmann – tiltrådt dagen før.

Ingen af de fire er bosiddende på Nekselø, hvor færgen har hjemmehavn.

Kender skibet ud og ind

Selv om alle er nye på overfarten, kender få deres skib så godt som Jesper Schwartz.

-At blive kastet direkte ud i en dokning med forberedelse af doklister og diverse syn er hårdt arbejde. Men det er en



Passagererne har rummelige forhold på forkanten af bildækket. Oprindeligt var her også bildæk - og bovport forrest.

fantastisk måde at lære sit skib at kende på. Der er ikke den afkrog, som Karl og jeg ikke har været i, fortæller han.

Tørnerne skifter med 6-7 dages arbejde med fire dage fri, efterfulgt af tre dages arbejde og lidt længere fri.

Maritim tilknytning

Alle er de nye i den kommunale færgeoverfart, og organisatorisk føler de sig langt mere tilknyttede til Søfartens Ledere end FOA Søfart, der har overenskomsten.

-Den maritime tilknytning er for mig det væsentlige, og jeg havde langt hellere set, at det var Søfartens Ledere, der havde overenskomstretten, siger Jesper Schwartz, mens Karl Soelberg Jensen nikker.

Noget større emne er det dog ikke i dagligdagen.

Selv om de er nye, tøver de ikke med at konkludere, at 'Nekseløfærgen' er en rigtig god arbejdsplads.

-Her er frihed under ansvar, vi styrer helt selv det hele, pointerer chefskipperen og fortsætter:

-Jeg har med nye øjne været alle systemer og papirer igennem med frihed til at ændre hidtidige rutiner og optimere, hvor jeg fandt det aktuelt. Det har været travle måneder, men også rigtig spændende at få mulighed for.



Porchetta - slowfood

Masser af tid er en af de vigtige ingredienser i denne grill-ret, hvor kuglegrillen - eller gasgrillen - gør det meste af arbejdet.

Porchetta - italiensk rullesteg med masser af urter - er velegnet til grillen og resultatet rækker nemt til ti personer.

Sommertid er grilltid.

Da jeg var barn, var det mest snobrød og pølser på bålpladsen. De seneste år er folk gået helt amok med at grille. Og alt kan grilles. Alle slags bøffer og stege fra flæskesteg til lammekøller. Enhver form for havmad fra makreller til rejespyd. Og glem ikke grøntsagerne lige fra kartoffelbåde over skivede auberginer til majscolber og indpakkede bønner. Listen er uden ende...

Mange af de ting, der kastes på de danske grill i dag, har amerikanske rødder og dækkes af lag af amerikansk barbecuesovs. Amerikanerne har været med til at gøre grillen til en naturlig del af det moderne sommerliv og det moderne hjem. De sidste år har særligt kuglegrillen fået succes, hvilket har gjort, at man også kan kaste sig over store stege og mere irregulære udskæringer, som kræver lang tilberedningstid.

Mennesker har dog til alle tider tilberedt ting over ild, og selve ordet

barbecue stammer faktisk fra Sydamerika, hvor man havde en tradition med at stege hele dyr over ild og holde dem oppe med en trækonstruktion kaldet barbacoa. Denne tradition bragte de første spanske kolonialister med sig hjem over Atlanterhavet, og efter en rejse gennem Europa opstod det engelske ord, som vi kender i dag. Traditionen med at stege hele dyr eksisterer stadigvæk i Sydamerika. Jeg boede engang på kollegium i Paris med en argentiner, som med et nostalgisk blik i sine øjne talte om de hele får, man grillede til fester i hans hjemegn. Han havde også engang oplevet i en anden region, at man havde grillet en hel ko. Det må kræve en stabil tålmodighed og ditto trækonstruktion at realisere en sådan grilltilberedning.

Hele grillede dyr

Jeg er selv kun blevet præsenteret for hele grillede dyr ved en lejlighed. Det var i Segovia i Spanien, hvor en stolt lokal veninde viste os rundt i den gamle romerske stad.

Til frokost insisterede hun på, at vi skulle spise den lokale specialitet:

Cochinillo asado, grillet babygris. De små venner lå flækkede i slagternes vinduer. De var blot en 40-50 centimeter lange. Spanierne er meget dedikerede i deres kødspisning og forsøger på ingen måde at gemme hele dyr væk, som vi ofte gør herhjemme, hvor hele dyr pænt skæres op i afsides lokaler langt væk fra de fine plastikbakker med udskåret kød.

Til frokosten kom så en halv grillet babygris ind på bordet, og vi fik hver en over- eller underdel udelukkende akkompagneret af tre skefulde stegesky. Det var en bizar kontrast mellem det perverse i at spise en dyreunge og den ubegribelige skønhed i smagsblandingen mellem det papirtynde skinds eminente sprødhed og det smørbløde kød. Det var grillperfektion i en næsten pervers udgave.

Jeg har selv ladet andre om at grille i mange år, men er fornylig blevet husejer og har naturligvis fået en grill. Jeg må indrømme, at jeg er blevet grebet af det og har kastet mig over alt muligt. Jeg har endnu ikke kastet mig ud i en hel

> fortsætter næste side



til sommergrillen



Porchetta

10 personer

Et kæmpe svineslag ca. 4 kilo (bed slagteren om at lave et klar, de fås også mindre)

6 fed hvidløg

Et stort bundt bredbladet persille

6 forårsløg

Skrællen af to økocitroner

12 laurbær

Urter efter behag og masser af dem

En kuglegrill

Grillkul og evt. lidt træ

Køkkengarn

Øl til pensling

Din farvoritdrik

Lidt læsestof

Masser af tid

> fortsat fra forrige side

argentinsk ko, men kommer der mange forbi, så kan jeg anbefale en porchetta. Det er en italiensk rullesteg fyldt med masser af grønne urter og med sprød svær hele vejen rundt. Skønheden i denne opskrift er, at urterne, hvidløg og citronskal skaber et vidunderligt grønt modspil til det småfede svinekød.

Den tager desuden en del tid, hvilket er en af fordelene ved at lave grillmad for mig. Hele ritualen omkring opstarten, temperaturstyring og overvågning af ilden er en af de store glæder ved at grille. Man kommer ud af sit højteknologiske køkken og må give lidt slip på kontrollen og følge ildens rytme. Og lige netop det, er det skønne ved sommerens grilleri.

- 1 Tænd op i grillen. Hvis det er en kulgrill placér kullene i siderne, så stegen kan kommes på grillen over indirekte varme. Kom en bakke med kogende vand i ned under stegen
- 2 Hvis det er en gasgrill, så varm op til 150 grader.
- 3 Mens grillen varmes op, gøres kødet klar.
- 4 Bred kødet ud med skindsiden ned af.
- 5 Kom hakkede urter, persille, løg og hvidløg på og masser af revet citronskal på kødet. Krydr med salt og peber.
- 6 Rul så stegen sammen og bind garn om den en 6-8 steder, så den holder formen.
- 7 Gnid sværen med salt.
- 8 Så skal den bare på grillen og stege 4-5 timer. Hvis man er til røg kommes små træstykker ovenpå kullene – tør, ubehandlet harpiksfrit træ. Mens den steger, overvåger du stille og roligt og pensler den med lidt øl et par gange i timen, ellers hygger du bare med lidt læsestof og din farvoritdrik.
- 9 Servér med lidt forskellige salater og dampede grøntsager, lidt brød og en stærk tomatsovs og iskold rosé eller italiensk rødvin.



Det samlede hold af skibssassistenter, der dimitterede i Svendborg her 2. juni. Herunder overdragelse af CO-Søfarts flidspræmie til Kevin Hansen (tv). Fotos: Svendborg Søfartsskole

Mønsterbryder på Svendborg Søfartsskole præmieret

At gå forrest i bestræbelserne på at skabe en positiv stemning lønner sig som oftest på den lange bane. Også til søs. Den evne - blandt mange andre - besidder Kevin Hansen, og derfor modtog han CO-Søfarts flidspræmie ved dimissionen på Svendborg Søfartsskole først i juni.



Klubberne



**Region Hovedstaden
Klub 8**

Besøg på Bakken
Onsdag 6. juli kl. 13.00

Vi mødes på Klampenborg S-station kl. 13 og bevæger os gennem Dyrehaven til forlystelsesområdet, hvor vi indtager plads på et af traktørstederne. Kom med og få nogle hyggelige timer

Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

Kevin Hansen modtog ved dimissionen på Svendborg Søfartsskole 2. juni CO-Søfarts flidspræmie. Præmien tildeles "bedste holdspiller" og opgaven med at finde den helt rette modtager blandt dimittenderne var også i år lagt i hænderne på personalet på Svendborg Søfartsskole. Herfra har det ikke været forbundet med større hovedbrud at lade valget

falde på Kevin Hansen.

-Udover at vi ser Kevin som en holdspiller, så er han også valgt, fordi han er mønsterbryder, hedder det i motivationen fra skolen, der fortsætter:
-Kevin har en god energi i klassen og er med til at højne det sociale niveau – ikke kun i klassen, men på tværs af klas-

> fortsætter næste side

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

> fortsat fra forrige side

serne. Han er en glad, humørfyldt og frisk ung mand; altid høflig. Han er god til at skabe positiv stemning i en klasse. Han har et højt energiniveau, som han forstår at bruge til sin fordel. Kevin ser kun det gode i mennesker, og han går foran, når det kræves. Han er loyal og tager gerne én for holdet. Hvis Kevin kan hjælpe andre, gør han det gerne og vil også gerne lære fra sig. Samlingen af positive ord omfatter dog ikke kun Kevin Hansens sociale kompetencer. Superlativerne hober sig også op fra skolen, når det gælder det faglige: -Han har præsteret rigtig godt fagligt og kæmper sig igennem dagligdagen trods sine udfordringer. Kevin er med til alle timer, stiller spørgsmål og interesserer sig for emnerne der gennemgås. Hvis han er i tvivl, er han ikke bange for at åbne munden og spørge. Og når Svendborg Søfartsskole i motivationen skal summere det hele sammen, så lyder det sådan: -Kevin er en super dejlig dreng – stadig en stor dreng under rivende udvikling med et stort potentiale, og vi er sikre på, at han bliver en rigtig god sømand. Fra CO-Søfart var rejsesekretær Barne Jensen til stede ved dimissionen og forestod præmieoverrækkelsen. Vi ønsker Kevin Hansen og alle hans kolleger til lykke med den vel overståede eksamen og dimissionen. God vind til jer alle. hanh



Vi mindes

Jørn Hansen

f. 20. december 1945
er afdøet ved døden 4. marts 2016

Nyt om navne

Dansk Metals Maritime Afdeling

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. juli - 31. august 2016

FØDSELSDAG

Catering

50 år

Pekka Heikkinen, 29. juli

60 år

Jette Lund Jensen, 9. juli
Benedikte Kogut Larsen, 8. august
Lisbeth Nielsen, 26. august

65 år

Rita Kirsten Jensen, 5. august

70 år

Henrik Voss Kjærsulf, 11. juli
Børge Carl Skovgaard Christiansen, 17. juli

75 år

Jørn Rasmussen, 22. juli
Kirsten Sørensen, 3. august
Søren Peter Jensen Schou, 22. august

85 år

Ellinor Emma Jeppesen, 2. juli
Else Borup Thomsen, 15. august

Dæk og Maskine

50 år

Claus Clemmensen, 31. juli
Steff Ellermann Rikken, 9. juli
Kim Neble, 10. august
Karsten Jensen, 22. august

60 år

Johnny Lund, 19. juli
Brian Fabritius, 12. august

70 år

Kurt Ingolf Nielsen, 14. juli
Niels Sørensen, 24. juli

75 år

Villy Kristian Knudsen, 3. august

80 år

Charib Abdulla Juma, 9. juli
Pentti Johannes Kaven, 26. august

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Catering

25 år

Karen Margrethe Larsen, 1. juli
Anni Marcussen, 3. juli

Dæk og Maskine

50 år

Otto Jensen, 7. juni
Erik Teddy Christensen, 14. august
Per Skov Jensen, 19. august
Tonny Bernhard Jensen, 21. august

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



1 Kaffe på dækket.



2 Gevindskæring i et beslag.

Hverdagsbilleder

Det kan være en pestilens at blive nomineret til et eller andet tåbeligt påhit på de sociale medier. Men der er lyspunkter i mørket. For tiden flourer nomineringer til at tage syv hverdagsbilleder, og det er jo en god anledning til at tage billeder af det, man ellers ikke går og fotograferer, som for eksempel alt det daglige. Jørgen Klindt-Andersen, skibsassistent og medlem af DMMA's bestyrelse benyttede nomineringen til at fotodokumentere hjørner af hverdagen om bord på 'Svitser Mars' i perioden fra 1. - 7. juni. Og på forespørgsel fik vi lov til her på bagsiden at låne billedhistorien med Jørgen Klindt-Andersens korte billedbeskrivelser.



Tekst: Hanne Hansen • Foto: Jørgen Klindt-Andersen

3 Knagen er næsten overbelastet af sikkerhedsudstyret til den moderne arbejdsplads.



5 Selvom det er søndag sover søfolkene ikke.



6 Gangvejen er på.



4 Morgenproduktion af kartoffelsalat til aftensmaden.



7 På job mellem kl. 02-05 tirsdag morgen i Kalundborg.