

# Fagbladet CO-Søfart



Fondsstøtte i DFDS:  
**-Det er jo for godt  
til at være sandt**  
> 12 - 14



*CO-Søfart ønsker god jul og godt nytår*

**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  
Jesper H. Sveegaard, faglig konsulent

### Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

### Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

### Deadline

Læserbreve og artikler til næste nummer,  
skal være redaktionen i hænde senest  
27. januar eller efter aftale.

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

### Næste nummer

udkommer 24. februar  
og er samtidig tilgængeligt på  
hjemmesiden www.co-sea.dk

### Forsidefoto

Klargøring til julebuffet  
om bord på 'Pearl Seaways'  
Foto: Hanne Hansen

### Oplag

2.350

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

# Indhold

Faglige sager og noter 4-9

Siden sidst:  
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7

Dagpengereform 2017 10



Maersk Lotto 11

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond: 12-14

Mols-Linien om besejlingen af Bornholm 15

Bjørnøfærgeren:  
Øboerne driver selv færgeren 16-18

MLC virker: Skib tilbageholdt i Kolding 19-20

Jul til søs - og fransk julepostej 20-21

Anmeldelse: I fremmed havn 22

Nyt om navne 23

Efterlyser top til ny fane 24

## Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

**Kontoret holder lukket:** Fra 22. december kl. 12.00 til og med 1. januar 2017

**Ferie:** Kirsten Østergaard 2/1 - 6/1  
Corlis Hansen 2/1 - 6/1

# Løsninger gennem forhandlinger

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

## Leder

Onsdag den 23. november afsluttede Højesteret de 4,5 år lange sager, som Søfartens Ledere havde anlagt mod DFDS A/S og Staten om skattekompensation for DIS-søfarende.

Direktøren i Søfartens Ledere giver i de forskellige kommentarer, som han er fremkommet med efter dommen, udtryk for, at vel er den retslige kamp nu afsluttet, - men en ny politisk må påbegyndes for at ændre DIS-loven.

Man kan kun respektere udmeldingen om, at Søfartens Ledere anerkender domstolens afgørelse, og alle organisationer/personer har i et demokrati ret til at kæmpe politisk for at ændre på en lovgivning, som findes uretfærdig.

### Lodret forkerte påstande

Med forundring har vi dog også bemærket, at organisationen efter dommene vedblivende fremturer med lodret forkerte påstande om andre organisationers holdning til skattekompensation og beklagelser over, at disse ikke ville støtte Søfartens Lederes retssager.

Hvis Søfartens Ledere havde holdt behørigt udkig både før, under og efter retssagerne, så ville de være fuldt orienterede om, at de øvrige organisationer - herunder Metal Maritime - er enige

i kravet om skattekompensation.

Og beklagelserne om manglende solidaritet kan vel afprøves med et enkelt regnestykke. Hvis én ud fire vælger at køre solo. Hvem er det så, der er usolidarisk?

Søfartens Ledere valgte som den eneste organisation i 2012 at gå retsens vej, mens vi andre fastholdt, at løsningen skulle findes ved forhandling. Forhandlinger, der gik i stå, i det øjeblik Søfartens Ledere rejste sagerne.

At påstå noget andet, må bero på enten lemfældig omgang med sandheden eller stærkt nedsat syn.

Den blinde vinkel i Havnegade hos Søfartens Ledere har tilsyneladende dækket for, at vi er en hel del, der ikke betragter deres tilgang til problemløsninger som værende geniale.

CO-Søfart vil arbejde for en løsning af problemet, sammen med de øvrige organisationer som fravalgte den retslige kamikaze-vej, vel vidende at det ikke er blevet nemmere med de foreliggende Højesteretsdomme. Samtidig må vi acceptere, at 4,5 år er passeret, hvor det ikke har været muligt at forhandle pga. retssagen.

### Forhandlinger forude

Her på falderebet af 2016 er det tydeligt, at forhandlinger på alle fronter vil sætte sit præg på de kommende måneder. Skattekompensationen er blot ét af mange områder, hvor løsningerne skal findes rundt om bordet med erhvervets parter som deltagere.

Krisen i offshore-branchen har

allerede kostet alt for mange opsigelser af danske søfarende. Og meget tyder på, at denne kritiske udvikling næppe er afsluttet.

Krisen har samtidig betydet, at rederierne presser endnu mere på, for at regeringen udvider DIS til offshore-området.

Emnet har gentagne gange været oppe de senere år, men uden fundne løsninger.

Vi støtter op om en udvidelse af DIS til offshore, men kun hvis det samtidig sikrer øget dansk beskæftigelse og uddannelsesstillinger.

Her må løsningen findes gennem forhandlinger. Brede forhandlinger i erhvervet - og i Folketinget. Der er tradition for, at politiske tiltag for Det Blå Danmark bygger på brede, parlamentariske flertal. Flertal, der alene kan skabes gennem forhandlinger.

### Klar til at tage ansvar

Forude venter også forhandlinger om overenskomster. CO-Søfarts medlemsorganisationer Dansk EL-Forbund og Metal Maritime skal forhandle nye officersoverenskomster med Danmarks Rederiforening for elektrikere, navigatører, maskinister og hovmestre, samt alle overenskomster i Rederiforeningen af 2010.

Vi er klar til at deltage i det samarbejde, som forhandlinger er. Og vi er klar til at tage ansvar for såvel egen indsats som de løsninger, forhandlingerne fører os frem til.

## DFDS: Manglende regulering af team-koordinatorer

På grund af en fejl i DFDS' lønsystem, har team-koordinatorerne - TC'erne i daglig tale – ikke fået betaling for overtid på skiftedage, ligesom de heller ikke i første omgang fik reguleret deres grundhyre med tilbagevirkende kraft fra 1. marts. Nu skulle det med grundhyren være på plads, ligesom rederiet har lovet at den manglende overtid vil blive udbetalt med lønnen for november.

cp

## OK-forhandlinger med Svitzer

Overenskomstforhandlinger med Svitzer 28. september for skibsassistenter og skibsmekanikere forløb stille og roligt. Vi er ved at lægge sidste hånd på overenskomsten og forventer, at medlemmerne reguleres med udgangen af november 2016 med tilbagevirkende kraft til 1. marts 2016, for så vidt angår lønstigninger og stigninger på pensionen. På medlemssiden på hjemmesiden vil vi skrive om de enkelte forbedringer i overenskomsten, da disse ikke er endelig på plads og godkendt af bestyrelserne ved bladets deadline først i november.

køj

# Måske farveblind og uskikket til udkig

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent, CO-Søfart

**Forkert vejledning fra Søfartsstyrelsen var tæt på at koste et medlem en opsigelse. Heldigvis kontaktede rederiet faglig afdeling i DMMA.**

Medio oktober blev vi kontaktet af et rederi, som har ansat et af vores medlemmer. Medlemmet er forholdsvis nyansat i dette rederi som skibsassistent. Ved den to-årige, lovpligtige lægeundersøgelse for søfarende, blev skibsassistenten erklæret uskikket til udkig på grund af "måske" farveblindhed.

Rederiet havde derfor spurgt Søfartsstyrelsen om vejledning. Søfartsstyrelsen meddelte rederiet, at sømanden ikke kunne være skibsassistent længere. Heldigvis ringede rederiet her til DMMA/CO-Søfart for at få vejledning, idet rederiets repræsentant havde læst i et af vores tidligere fagblade, at vi kunne anke sådan en sag.

Naturligvis vil vi anke sagen, da medlemmet har vagtholdbevis og altså ikke har været konstateret "måske"

farveblind før nu. Medlemmet skal til en specialundersøgelse hos en øjenlæge, så han kan få en klar diagnose.

### Søfartsstyrelsen dementerer

Det er fortvivlende, at Søfartsstyrelsen meddeler rederiet, at skibsassistenten ikke længere kan være skibsassistent. Det er selvfølgelig skibets besætningsfastsættelse, der bestemmer, hvor mange af skibsassistenterne, der skal være skikket til udkig. I dette rederi er det et fåtal, der behøver at være dette. Derfor havde Søfartsstyrelsens vejledning nær kostet vores medlem en opsigelse, hvis ikke rederiets repræsentant havde kontaktet os for vejledning. Vi har derfor bedt Søfartsstyrelsen om at dementere deres udtalelse over for rederiet og dette er nu sket.

## Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

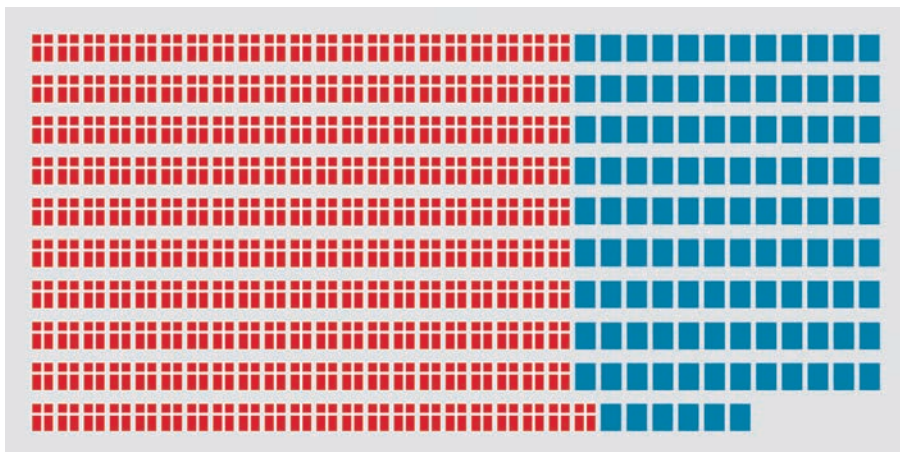
Virker indmeldelsespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt at finde vej i alle felterne på hjemmesiden, så få hjælp til indmeldelsen. Vi er klar til at hjælpe dig.



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



eller ring på tlf. 36 36 55 85



Danske søfarende er i seneste fyrringsrunde i Maersk Supply Service hårdt ramt. Af i alt 325 opsigelser blev de 211 afleveret til danskere. Fordelingen af opsigelser mellem danske søfarende og andre nationaliteter ser ud, som illustreret her.

# Opsagte i Maersk Supply Service vejledes om uddannelsestilbud

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent, CO-Søfart

**Uddannelsesmulighederne for de opsagte i MSS er mange, og systemet kan være kompliceret at finde rundt i. For menige er der i DMMA's overenskomster yderligere muligheder.**

De opsagte medlemmer i Maersk Supply Service (MSS) er i fuld gang med at finde ud af hvilke uddannelser, de skal have opgraderet hhv. tilvalgt, inden de forlader rederiet. Det er en jungle for den enkelte at finde ud af uddannelsessystemet, dels pga. overenskomsttekster og dels pga. rederiets "35.000 kr." tilbud til de enkelte opsagte.

## Frit valg på alle hylder

Spørgsmålene drejer sig for flertallet derfor om hvilke kurser, der kommer under hvilke ordninger. I modsætning til opsigelsesrunden i starten af 2016 hvor MSS tilbød maritime uddannelser, er der denne gang ikke krav om at de 35.000 kr. skal bruges til udelukkende maritime uddannelser. Den enkelte kan vælge stort set frit fra alle hylder. Har man været ansat i mere end et år, har man mulighed for fire ugers AMU-kurser. Her gælder det, at man - senest en måned før man fratræder sin stilling - skal gøre rederiet opmærksom på, at man ønsker at bruge



Fra DMMA's medlemsmøde i oktober for opsagte i MSS.

## Medlemsmøder afklarer spørgsmål og muligheder

-Jeg er positivt overrasket over, at jeg faktisk har ret til mere, end jeg selv troede, lød bemærkningen efter DMMA's medlemsmøde i oktober for opsagte i Maersk Supply Service. Ti medlemmer deltog i mødet, der blev afholdt i lånte lokaler hos Metal Odense.

Mandag 5. december afholdes næste runde af medlemsmøder. Denne gang for opsagte i A2Sea om formiddagen og for opsagte Maersk Supply Service om eftermiddagen. På hjemmesiden [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk) under nyheder ligger nærmere omtale af både kommende og afholdte møder.

alle fire uger. Man skal ligeledes meddele MSS hvilke kurser, man ønsker at deltage i og hvor og hvornår. Årsagen til denne frist skyldes, at hvis man dokumenterer i alt fire ugers AMU-deltagelse, vil man få forlænget sin opsigelsesperiode med 14 dage.

Hertil kommer så den sidste mulighed for yderligere uddannelse, som også udspringer af DMMA's overenskomster for menige. Har man været ansat i fem

år i MSS, har rederiet indsat 2 gange den enkeltes månedsløn i en pulje. Denne pulje fordeles via DMMA og rederiet. Dette betyder, at har man lyst til yderligere uddannelse ud over de to ovennævnte muligheder, ja så skal man tage kontakt til os, så kigger vi på ønskerne og bevilger pengene hertil. Brug nu dette tilbud, intet er næsten for stort eller for småt at ansøge om, pengene skal jo bruges af de berørte medlemmer. ●

Siden sidst:

# Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

**Det vælter ind med dårlige nyheder. Senest har RAL raslet med sablen, og vi afventer fortsat, hvad samarbejdet med islandske Eimskib, som notorisk sejler med udenlandsk besætning, vil betyde for det hæderkronede rederi. Der er dog enkelte lysglimt. Det var dejligt at læse, at A2Sea – truet af salgsrygter – fik hevet en stor kontrakt hjem i England.**

## Fjord Line - overenskomst

I sidste blad var jeg så naiv at tro, at vi ville have haft overenskomsterne på plads for længe siden, når dette blad udkommer.

Det endte med, at vi måtte en tur ind i Danmarks Rederiforening, hvor vi tilbragte lidt tid med at skændes om, hvordan lønsummen i catering skulle beregnes.

Diskussionen udmundede i, at vi fik ret, og de fik fred.

Efterfølgende tog vi et møde hos rederiet i Hirtshals, hvor vi fik de sidste knaster af vejen – troede vi.

Vi skrev både til TR'erne og på hjemmesiden, at nu var den i hus - men nej.

I skrivende stund her først i november afventer vi fortsat svar på en korrespondance, som lå i rederiets indbakke for efterårsferien. Vi har nu taget det lidt usædvanlige skridt, at vi har skrevet og beregnet alle overenskomsterne, og fremsendt dem i underskrevet tilstand,

for at gøre processen lidt kortere.

Så med fare for endnu engang at tage grusomt fejl, så er jeg sikker på, at I har fået overenskomsten, og ellers kan læse den på hjemmesiden, når dette blad udkommer.

## Fjord Line – julesejlad

Tørn-ændringen, som skyldes et ønske om, at ikke samme hold skulle tage jul/nytår hver gang, har givet anledning til en del spørgsmål.

Vi afholdt møde med de fleste TR i Århus allerede først på året, hvor vi fik samlet ønskerne fra jer medlemmer sammen og prioriteret dem, så vi kunne tage dem med til forhandlingerne.

På dette møde var ét af de mange ønsker en ændring af tørnen, så man ikke fast havde jul/nytår. Et ønske, der blev prioriteret som højt.

Rederiet var indforstået med en løsning, da de godt kunne se problematikken.

Vi lagde det underskrevne referat fra forhandlingerne på den interne del af hjemmesiden 6. april 2016. Af referatet fremgik, at dette var aftalt og ville blive implementeret i overenskomstperioden.

Hvordan rederiet konkret ville løse problematikken, blev ikke drøftet på mødet, da det jo er en del af ledelsesretten.

Det syntes alligevel at komme bag på en del af medlemmerne, da det blev varslet over to måneder før af rederiet.

Mange mente ikke det var varslet korrekt, og nogle mente ikke, det var et generelt ønske fra medlemmerne.

Vi har naturligvis fuld forståelse for, at dem der pludselig ikke stod til at have fri både jul og nytår, syntes det var træls, men det er vores oplevelse, at de fleste i bund og grund fandt det rimeligt.

Der er ikke krav om varsel om ændring af tørnen, men vi har altid ment, at det skal ske så tidligt som muligt, og gerne med tre måneders varsel.

Det er dog ikke en bestemmelse i overenskomsten. Hvis der sker VÆSENTLIGE ændringer i ens ansættelsesforhold, skal dette naturligvis varsles overfor den enkelte med dennes individuelle opsigelsesvarsel.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

### Det Blå Vækstteam

Også denne regering har nedsat et vækstteam for "Det Blå Danmark", og også denne gang, har vi valgt at byde ind med vores egne forslag.

Sammen med Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel, har vi påpeget, at sejltilid opnået i søværnet burde kunne meritoverføres til den civile handelsflåde.

Samtidigt har vi også peget på, at anvendelse af civile kokke, elektrikere, skibsmekanikere og andre søfarende i områder, hvor der ikke er chance for brug af militære magtmidler, burde kunne lette manglen af mandskab i søværnet.

Vi peger også på, at Danmark kan benytte sig af muligheden for at lave særregler i indenlandsk territorium, som fraviger STCW-kravene. Her tænkes særligt på at afbøde det øgede krav om sejltilid til befarne skibsassistenter.

Man kunne ved bemandingsfastsættelser i fremtiden, efter Søfartsstyrelsens skøn og ansøgning fra rederierne, lade ubefarne indgå i driftsbesætningen på lige fod med de befarne, således at disse ækvivalerer.

Det vil give den ubefarne mulighed for at "opspare" sejltilid, således at denne på et tidspunkt kan blive befaren, og dermed kan indgå i besætninger i international fart.

### FOA & Søfartsstyrelsen

Vi har afholdt et møde i den langtrukne kostpenge-problematik.

Det ville nok være at overdrive, hvis jeg skrev, at vi var tæt på hinanden i vores syn på sagen, men mødet afhjalp en del misforståelser, og vi fik konkretiseret præcist, hvad vi ønskede svar på fra styrelsen.

Vi er fortsat forundrede over, at styrelsen synes at mene, at en tilsynsforpligtigelse er opfyldt, hvis rederiet blot

oplyser, at man overholder reglerne.

Det svarer i vores optik til, at man bliver stoppet af politiet, der blot lader en køre igen, når man overfor dem har oplyst, at man skam altid overholder færdselsloven.

Vi afventer i skrivende stund et skriftligt svar fra Søfartsstyrelsen.

### Kompetencefond

Fonden er nu nået i mål for så vidt, at der er en underskrevet fundats.

Lige nu mangler vi en bestyrelsesbeslutning på opkrævning af de mange penge, og når den er i hus, skulle fonden gerne være klar til at modtage ansøgninger.

For at være helt på det rene med, hvad det er man kan søge til, så citeres der lige fra fundatsen:

"...at give medarbejderen kompetencer, som enten styrker virksomhedens konkurrenceevne, eller fremmer medarbejderens mulighed for beskæftigelse..."

Det ligger derfor implicit, at det man søger til, skal øge ens mulighed for beskæftigelse indenfor erhvervet, og ikke et ønske om fx at blive tandlæge eller cykelsmed.

### Danbor

I forlængelse af vores møde med virksomheden, fik vi lejlighed til at kigge på den juridiske vinkel af, at virksomheden har opsagt medarbejderne, men så ad flere omgange forlænget dem i kortere perioder.

Spørgsmålet i faglig afdeling var, om man dermed også fik krav på et nyt opsigelsesvarsel, da virksomheden ikke havde overholdt det, medlemmerne havde modtaget.

Svaret er, ganske kort, at det er der ikke krav om, så længe virksomheden kan godtgøre, at opsigelsen var reelt begrundet på tidspunktet, og at forlængelsen skyldes ændrede omstændigheder, som er kommet til siden.

### DFDS og Fjord Line:

### Fridøgn- og løntjek trækker ud

Vi arbejder fortsat med at gennemgå lønsedler fra Fjord Line og DFDS. Specielt fra Fjord Line er der kommet mange, da man fra januar indførte et nyt lønsystem og dermed nye lønsedler, som ikke er helt ligetil at forstå. På grund af det store antal - og særligt på grund af travlhed med andre opgaver - har det trukket ud med gennemgangen af lønsedlerne, men vi arbejder på sagen og giver besked til de enkelte medlemmer så hurtigt som muligt.

cp

### Løntræk under sygdom i Aramark

Vi blev gjort bekendt med, at Aramark i flere tilfælde har trukket tre dages løn, når medarbejdere ikke er mødt ud pga. sygdom. En gammel bestemmelse i overenskomsten giver dem i visse tilfælde muligheden for dette.

I de nævnte tilfælde har der dog været tale om, at de pågældende er blevet sendt hjem fra riggen af medic pga. sygdommen. Når medarbejderne så fortsat var sygemeldte næste gang, hvor de skulle være mødt ud, så har Aramark trukket dem tre dage. Dette har vi protesteret imod, da vi ikke mener, at bestemmelsen finder anvendelse i disse tilfælde. Aramark har nu erkendt, at det var forkert og de pågældende medlemmer får tilbagebetalt beløbet.

cp

## Feriepenge fra VBMS ApS lang tid undervejs

Flere medlemmer blev efter lukningen af CT Offshore, tilbudt arbejde hos VBMS ApS. Rederiet har ifølge CVR-registret adresse i Odense. Medlemmerne fik i september melding fra Feriekonto om, at VBMS ikke har indbetalt feriepenge løbende siden første ansættelsesdag og at firmaet var rykket op til flere gange og at medlemmerne nu skulle tage kontakt til deres fagforening for at få VBMS til at indbetale de lovpligtige feriepenge.

### Evighedskø i telefonen

Vi forsøgte at komme i kontakt med VBMS på telefonnummeret i Odense, med blev ved med at stå nummer ét i køen, uden dog nogensinde at komme igennem. Et medlem havde heldigvis gemt en mail med en vedhæftet lønseddel og denne mail kom fra et stort advokatfirma i København. Vi forsøgte så via advokatfirmaet at få kontakt til VBMS. Efter langt tids tavshed, delte advokatfirmaet, at de intet havde med sagen at gøre, men at de havde meddelt VBMS, at vi ønskede kontakt. Dertil kom det dog aldrig, for pludselig blev feriepengene indbetalt til feriekonto, og vi har til dags dato endnu ikke talt med, eller hørt fra en repræsentant for VBMS, - meget mystisk. køj

## Nye tillidsfolk

Kaj Mølvang Petersen er valgt som tillidsrepræsentant for dæk og maskine på DFDS fragtskibet 'Magnolia Seaways'. På 'Crown Seaways' er der pt. valg til TR og suppleant for cateringpersonalet. Thomas Langhoff Nielsen, Dorte Heide og Kenneth Otte er opstillet. cp

## Faglige sager

## & noter

# Forslag i høring: Søfartsbogen bliver elektronisk

Søfartsstyrelsen er kommet med to forslag, som CO-Søfart har kommenteret i høringsfasen.

### Søfartsbog og sejltilid

Det ene forslag er en ændring i reglerne om indberetning af fartstid og en delvis afskaffelse af Søfartsbogen. Søfartsstyrelsen foreslår, at den søfarende fremadrettet selv skal indtaste sin fartstid - hvilket skal ske ved hjælp af NemID og for alle udenlandske søfolk ved hjælp af en særlig kode.

Vi mener, at denne nye digitale løsning er et rigtig godt initiativ. Dog må Søfartsstyrelsen finde på en løsning, således at de mange udenlandske søfarende ikke mister fremtidige rettigheder til fx social pension eller andre ydelser, hvor dokumentationskravet beror på den respektive sejltilid.

### Problematiske forslag om lønerstatning fra LG

Det andet forslag handler om "forsikring eller anden garanti til dækning af rederens ansvar over for de søfarende og skibsføreren i tilfælde af misligholdelse af ansættelsesforholdet". Konkret tænkes der på tilfælde af konkurs og lignende.

Forslaget indebærer at rederiet skal tegne en forsikring (eller stille anden sikkerhed), til dækning af:

- 1) Fornødent underhold eller økonomisk støtte i fremmed havn.
- 2) Hjemrejseomkostninger
- 3) Tilgodehavende løn, herunder løn under opsigelse.

Forsikringen skal dog ikke dække de lønkrav, som den søfarende har ret til at få betalt af Lønmodtagernes Garantifond.



Søfartsbogen i papir står med et nyt forslag fra Søfartsstyrelsen overfor afskaffelse. Fartstid bliver TastSelv i en digital løsning.

En stor del af de søfarende i den danske handelsflåde er udenlandske statsborgere, og CO-Søfart finder det urimeligt, at en f.eks. filippinsk søfarende skal rejse hjem, med henvisning til, at vedkommende kan søge refusion for tilgodehavender hos Lønmodtagernes Garantifond. Den udenlandske søfarende kommer ikke hjem til et land med et socialt sikkerhedsnet, hvor der kan lånes eller bevilges penge fra f.eks. et kommunalt kontanthjælpssystem.

Det skal påpeges, at praktiske vanskeligheder (f.eks. har det store antal søfarende fra Asien intet CPR-nummer), og sagsbehandlingstider hos særligt Lønmodtagernes Garantifond, kan hense til egen og familiens underhold i månedsvi.

Vi foreslår konsekvensmæssigt, at der indsættes en særlig bestemmelse for udenlandske søfarende, hvorefter det pågældende forsikringsselskab har pligt til at udbetale sådanne lønkrav, mod transport af kravene fra den søfarende til forsikringsselskabet. Redaktionen



Danbor har opsagt DMMA's TR på 'Maersk Resolve'. Efter et fællesmøde er der indgået forlig om ekstra godtgørelse.

Foto: Maersk Drilling

## Danbor-opsigelser

Det går stærkt på Nordsøen – og desværre i den forkerte retning for tiden. Jeg skrev i sidste nummer, at Danbor, hvor vi har overenskomst for cateringpersonalet, er gået fra fire rigge først på året til kun at have én rig med catering tilbage i starten af det nye år. Nu tyder det desværre på, at Danbor fra næste år kan ende med slet ikke at have flere rigge tilbage med cateringansatte. Derfor har man nu også udsendt opsigelser til medarbejderne på den sidste tilbageværende rig 'Maersk Resilient'. Det er dog planen at 'Resilient' bliver på dansk område, så cateringten overtages af en anden virksomhed, og dermed vil der fortsat være behov for cateringpersonale på riggen.

### Tillidsrepræsentant opsagt

I forbindelse med opsigelserne på 'Maersk Resolve' har Danbor valgt at opsigte vores tillidsrepræsentant, hvilket vi har protesteret imod, da der på det tidspunkt fortsat var andre rigge i virksomheden. Efter afholdelse af fællesmøde hos Danbor, indgik vi forlig, som betyder at tillidsrepræsentanten får udbetalt en ekstra godtgørelse i forbindelse med fratrædelsen.



## 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.

### Ansøgning skal indeholde:

Oplysning om navn og fødselsdato

### Vedhæft følgende som dokumentation:

Kopi af kvitteringen for gebyret

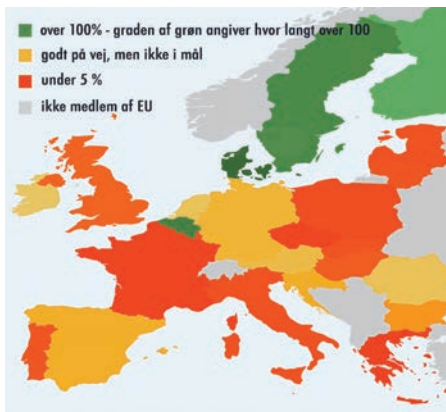
Kopi af sønæringsbeviset



Send ansøgning til:  
cosea@co-sea.dk

**FOR  
MEDLEMMER  
AF DMMA**

Refundering  
af gebyr til  
sønæringsbevis



Tilslutningen til Fair Transport underskriftindsamlingen svigtede i store dele af EU.

## Fair Transport nåede ikke i mål - men kampagnen fortsætter

Underskriftindsamlingen for at sikre EU-borgerinitiativet "Fair Transport" nåede ikke i mål med at nå minimum 1. mio. underskrifter, inden fristens udløb midt i september. Knap 200.000 underskrifter i alt blev det til i hele EU. For hvert EU-land var der udstukket et mindste-antal, der skulle nås, og flere lande nåede end ikke i nærheden. Herhjemme gik det rigtig godt med at samle underskrifter, og vi nåede i Danmark op på 26.736 i alt, hvilket er 274 pct. målt i forhold til mindste-antallet. Mindste-antallet blev også nået i Belgien, Sverige og Finland. Men overordnet har kampagnen sat spot på problemer med social dumping og skævvridning af konkurrenceforhold i transportsektoren i hele EU og den indsats fortsætter. hanh

## Ole Philipsen valgt som næstformand i ITF Offshore Group

Formand for CO-Søfart og DMMA, Ole Philipsen, er på et konstituerende møde i ITF Offshore Task Force Group valgt som næstformand for gruppen, der skal iværksætte og lede tiltag mod den stigende sociale dumping i offshore-branchen. Med valget får han også plads i ITF's Fair Practice Steering Group, som er forretningsudvalget for ITF's FoC-indsats og internationale politikker. Det konstituerende møde blev afholdt i London med deltagelse af repræsentanter fra hele verden. hanh

# Min A-kasse informerer om: Dagpengereform 2017

**Ændringerne i Dagpenge-reform 2017 indføres i to tempi. Første del træder i kraft 2. januar, mens anden del indføres 1. juli. Min A-kasse gennemgår her ændringerne i første del. Vi bringer i næste fagblad ændringerne, der indføres i juli.**

**Af Maria Hamilton**  
kommunikationskonsulent i Min A-kasse

Dagpengesystemet er blevet kigget efter i sømmene af politikerne, og det medfører en række ændringer under den samlede betegnelse 'Dagpengereform 2017'. En lille portion af ændringerne træder i kraft allerede 2. januar 2017, mens den største portion træder i kraft første juli 2017.

Vi har her lavet en gennemgang af de to portioner af ændringer i dagpengesystemet. Vi har ikke taget alle detaljer med, men har fokuseret på det, der er vigtigst for flest. Du er altid velkommen til at kontakte Min A-kasse, hvis du har spørgsmål til, hvordan reformen påvirker netop din situation.

Følgende ændringer træder i kraft 2. januar.

### Ny mulighed for at forlænge din dagpengeret

Du får fra 2. januar 2017 mulighed for at forlænge din dagpengeperiode med op til et år ved at veksle løntimer til dagpenge. En løntime veksles til to dagpengetimer.

### Eksempel

Hvis du har haft vikararbejde i 37 timer, kan du vælge at veksle timerne til 74 dagpengetimer, som du kan bruge, når din dagpengeret ophører.

I første omgang bliver regnskabet

administreret i a-kasserne. Fra juli 2017 kommer der fælles tællere, så alle kan følge med i deres egen 'beskæftigelses-konto'. Fra januar til juli føres regnskabet stadig i hele uger. Fra juli ophører den regnemetode, for herfra bliver dagpengeperioden nemlig opgjort i timer.

### Nye regler for nyuddannede

For, at man kan blive berettiget til dagpenge som dimittend, skal den uddannelse, man har taget, fremover være normeret til 18 måneder. Som det er nu, skal uddannelsen både være normeret og praktisk udført på 18 måneder. Fra 2. januar 2017 kan dagpengeretten opnås, selvom den praktiske udførsel er kortere end uddannelsens normering. Dagpengene kan dog først udbetales efter de 18 måneder, der markerer uddannelsens afslutning. De nye regler gælder for uddannelser, der afsluttes fra og med den 2. januar 2017.

### Ændring af dimittendsats

Fra 2. januar 2017 ændres måden, man udregner dagpengesatsen på, for dimittender. Satsen bliver nemlig afhængig af, om man er forsørger (forsørgerpligt overfor barn/børn under 18 år) eller ikke-forsørger. Som det er nu, får dimittender 82 pct. af dagpengesatsen. Ændringen består i, at dimittender, der ikke er forsørgere, falder i sats. Fra januar 2017 får alle dimittender, der ikke har forsørgerpligt 71,5 pct. af satsen. Det giver et fald på 88 kroner pr. dag og 1.760 kroner for en dagpengeperiode på fire uger (2016-tal). Ændringen gælder desværre også dem, der er på dimittendsats nu.

### G-dage – fra tre til en dag

En G-dag er en ledighedsdag med dagpengegodtgørelse på op til tre dage, som arbejdsgiveren skal betale, hvis du bliver opsagt. Det nye består i, at arbejdsgiveren fra januar 2017 kun skal betale for din første ledige dag. Det gælder, når du har været ansat mindre end tre måneder. Har du været ansat mere end det, skal arbejdsgiveren betale 3 G-dage. ●



Dette efterår har hver uge bragt nye vindere og tabere i job-rotationen hos Maersk.  
Tegning: Jens Julius



## Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

oprettet af DFDS og DMMA

Kok Odd Thanomsak Kass og smørrebrødsjomfru Dorte Birkebæk sejler begge i DFDS. I to år har de været på nedsat tid af helbredsmæssige grunde. Med støtte fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond har de kunnet gå ned i tid uden lønnedgang. De er nu tilbage på fuld tid, og fortæller her hver især om deres erfaringer med fonden.

HVAD  
STØTTER  
FONDEN  
?

HVEM  
HVORFOR  
HVORDAN  
?

SE SIDE  
14

## -Alle har haft forståelse for det

**En diskusprolaps har flere gange forsøgt at sætte en stopper for Odd Thanomsak Kass' arbejde som kok i DFDS.**

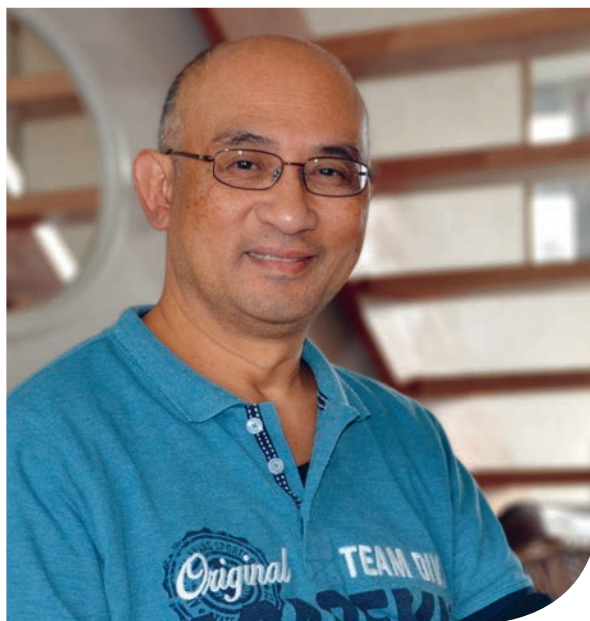
57-årige Odd Thanomsak Kass er tilbage på fuld tid i sit job som kok hos DFDS, hvor han har været i 23 år. To år på nedsat tid har givet ham ro til at komme sig ovenpå flere rygproblemer. Støtte fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond har sikret, at han trods nedsat tid har haft det samme i løn.

-Ja, jeg vil rigtig gerne arbejde, smiler han.

Den indstilling gjorde, at han efter en operation for diskusprolaps i 2012 begyndte at arbejde igen et par måneder før, han egentlig burde efter de lægelige anbefalinger.

-Men mit liv er at sejle. Jeg er glad for mine kolleger. Vi er som en familie om bord, fortæller han om tilværelsen på 'Pearl Seaways'.

Rygskaden pådrog han sig ved et løft om bord i 2011. Ryggen bliver aldrig som ny. Men med en times træning hver dag, kan han holde den fit for fight.



Odd Thanomsak Kass har ikke følt det som et nederlag at modtage støtte fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond. -Alle om bord har haft forståelse for det, siger han.

Men i foråret 2014 gik det galt. -Der var glat, da jeg kom ud fra messen og ud i skylleriet. Jeg gled, og det var, som om benet forsvandt under mig, fortæller han. Dermed var han slået hjem igen.

Der fulgte igen et par måneders sygemelding og hård genoptræning. Med en

skinne på benet, meldte han sig atter klar til udmønstring.

-Men det var hårdt for mig fysisk. Jeg var virkelig på vej til ikke at kunne klare det, erkender han og fortsætter:

-Jeg havde aldrig hørt om fonden, da min chef om bord en dag foreslog, om det ikke var en ide, at jeg søgte støtte til at kunne være på nedsat tid et stykke tid, fortæller han.

-Hvis ikke jeg træner, så kan jeg mærke det med det samme, forklarer han og demonstrerer, hvordan han både ude og hjemme med enkle remedier kan lave de mange rygøvelser.

### Gled i skylleriet

Operationen var gået godt, og han syntes jo selv, at det langstrakte forløb med genoptræningen skred rigtig godt fremad. Så han meldte sig rask og var tilbage i kabyssen.

> fortsætter side 14



"Always look on the bright side," er Dorte Birkebæks motto. Det hjalp hende gennem en kræftoperation, men underbevidstheden var stresset. Efter to år på nedsat tid er hun ovenpå til igen at køre på fuld kraft i cateringafdelingen på 'Pearl Seaways'.

## -Det er jo **for godt** til at være sandt

**Dorte Birkebæk vidste godt, at Den Sociale Arbejds-markedsfond var der, men hun havde ikke set sig selv, som bruger af den. I dag er hun glad for, at hendes chef opfordrede hende til at søge og gå på nedsat tid.**

-Det er fantastisk, at den fond er der. Det er et rigtig godt tiltag, og vi kunne godt betale meget mere til den, end de få kroner, det er hver måned, siger 60-årige Dorte Birkebæk.

Hun har netop afsluttet to år, hvor støtte fra Den Sociale Arbejds-markeds-fond har gjort det muligt for hende at sejle på nedsat tid uden at gå ned i løn.

-Det er næsten for godt til at være sandt, udbryder hun.

I julen 2012 gennemgik hun en kræftoperation, og vendte forholdsvis hurtigt tilbage til jobbet som smør-rebrødsjomfru på 'Pearl Seaways'.

### **Always look on the bright side**

-Jeg følte mig ikke syg. Appetitten fejlede jo ikke noget. Og jeg har for længe siden gjort Monty Phytons motto om "Always look on the bright side" til mit, siger hun og tilføjer:

-Men måske kunne mine chefer se noget, jeg ikke selv så – det tror jeg. De opfordrede mig til at søge fonden om støtte til at sejle 10/20 i stedet 14/14. Jeg

var noget betænkelig ved at skulle gå ned i tid. Hvad skulle jeg dog bruge al den tid til?

-I dag kan jeg se, at min underbevidsthed den gang var stresset, og jeg har virkelig haft gavn af de her to år, fortæller hun.

### **Slidt efter 35 år til søs**

-Efter 35 år til søs er man jo også brugt og slidt. Jeg vidste godt, at fonden var der, men jeg så ikke mig selv som bruger af den, siger hun og fortsætter:

-Da jeg blev foreslået at søge, tænkte jeg, at det kunne da ikke være rigtigt, at man kan gå ned i tid og så få den samme løn.

-Jeg havde så en snak med mine chefer, og de understregede, at det eneste jeg sådan set ville gå ned i, det var tid. På de betingelser indvilgede jeg i at være en slags forsøgskanin, smiler hun.

Tiden har hun ikke haft besvær med at få til at gå i de to år. Sygdom og et brækket ben har brugt en del af tiden.

Organsatorisk har der i perioden

været forskellige knolde på vejen. Dels om bord i fordelingen af kamre og dels administrativt i beregningen af fridage.

-Men sådan er det at være "forsøgskanin". Det har i det store billede været små ting, og jeg forventer, at de sidste løse ender administrativt nu løses, siger hun.

Dorte Birkebæk erkender, at hun heller ikke helt har kunnet undsige sig for at have haft lidt dårlig samvittighed - især i begyndelsen.

-Så har folk sagt, at jeg efter 32 år i DFDS med hårdt arbejde har fortjent det, bemærker hun.

Dorte Birkebæk holder af livet om bord og har især en forkærlighed for det kolde køkken. Det har hun altid haft i alle årene, siden hun blev uddannet i land i 1976.

-Om bord er vi jo "multitalenterne," slår hun fast med glimt i øjet.

Arbejdet i buffet-restauranten med kundekontakt kan hun også godt lide. Og hun vender nu tilbage på fuld tid midt i juletravlheden med julebuffeterne.

Tørnen i messen er hun ikke vild med - eller rettere rodehovederne i messen.

-De får mig til at blive en sur gammel kælling. Nej, det kolde køkken, det er min favorit, erklærer hun.



## Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

oprettet af DFDS og DMMA

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond blev oprettet af DFDS og DMMA ved overenskomstforhandlingerne i 2012. Målet var at tilføje forholdet mellem rederi og ansatte et socialt aspekt. Fonden supplerer og udvider med andre ord det offentlige sikkerhedsnet.

Fonden skal økonomisk hjælpe ansatte i DFDS, der er omfattet af DMMA's overenskomster til f.eks. at kunne fastholde ansættelse i rederiet trods svigtende helbred, nedslidning eller forhold, der påvirker den enkelte medarbejder. Fonden kan også give tilskud til evt. at komme videre i job udenfor DFDS ved f.eks. nedslidning.

### Hvem kan søge?

Alle ansatte i DFDS, der er på DMMA-overenskomst, er omfattet af fonden og kan søge om støtte.

### Hvad har fonden støttet?

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond har efter ansøgning ydet støtte til:

- at medarbejder på grund af dårligt helbred kunne gå på nedsat tid
- opretholdelse af job trods alvorlig sygdom
- psykologbistand
- orlov, så medarbejder kan passe kræftsyg hustru
- hjemmeservice til kræftsyg samlever, så den søfarende med god samvittighed kan varetage sit job
- omskoling til andet maritimt job efter rutelukning

### Hvordan søger jeg?

Det er ligetil og nemt. Kontakt DMMA og få et ansøgningsskema. Eller udfyld en ansøgningsformular på DMMA's hjemmeside på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk) - her det direkte link:

[www.co-sea.dk/dfds-dmma-fond.47870.aspx](http://www.co-sea.dk/dfds-dmma-fond.47870.aspx)



## ... forståelse for det

> fortsat fra side 12



Hjemme har Odd Thanomsak Kass' familie nydt godt af hans forlængede hjemmepårer. Men nu ser han frem til at være tilbage på fuld tid om bord.

Business Leader Dorte Slynghborg hjalp med at lave ansøgningen til fonden, og glad var Odd Thanomsak Kass, da han fra fonden fik besked på, at ansøgningen var imødekommet.

I stedet for at sejle to uger ude og være to uger hjemme, skulle han nu kun være ude i 10 dage og hjemme i 20 dage.

-Og det uden at gå ned i løn. Ja, jeg har haft meget glæde af at kunne spare på kroppen og have god tid til træningen, fortæller Odd Thanomasak Kass og tilføjer:

-Om bord har der været stor forståelse, og jeg har aldrig oplevet det som et nederlag at modtage støtte. Havde jeg ikke fået den mulighed, ved jeg ikke, om jeg kunne beholde arbejdet.

-Det har været en rigtig stor hjælp. Fonden er en god ting. Ja, den er godt for alt, smiler han.

Smilet bliver endnu større, når han fortæller om den ingefærchutney og chilipasta, som han har lovet kollegerne at lave, når han igen kommer om bord.

# Mols-Linien om fremtidens besejling af Bornholm

## Opfølgning fra sidste fagblad

Vi bragte i Fagbladet CO-Søfart nr. 5 flere artikler om fremtidens færgebetjening af Bornholm, som Mols-Linien overtager 1. september 2018.

Mols-Linien nåede til sidste blad ikke at besvare alle fremsendte spørgsmål, hvilket vi også noterede i bladet. Siden da har Mols-Linien besvaret en del af spørgsmålene, og vi bringer her svarene uredigeret.

redaktionen



## Hvilke færger har Mols-Linien kontraheret til hvilke ruter?

Bornholmerne vil få en helt nybygget, specialdesignet færge på ruten mellem Rønne og Køge. På ruten Rønne-Ystad indsættes hurtigfærger, der ligesom på Mols-Liniens ruter på Kattegat vil være kendetegnet ved stor regularitet, god komfort samt servicekoncepter af høj kvalitet om bord. Dertil overtager vi den legendariske bornholmerfærge, Povl Anker, som bliver reservefærge på ruten Rønne-Køge, og som også kommer til at sejle på Rønne-Sassnitz, hvor vi forventer at skrue op for volumen.

## Hvordan ser Mols-Linien fremtidens sejlads / frekvens på ruterne: Rønne-Ystad, Rønne-Køge, Rønne-Sassnitz

Vi kommer til at læne os op ad de retningslinjer, der ligger fra transportministeriets side vedrørende frekvens. Men når det er sagt, så spår vi, at de billige billetter vil ændre folks rejseadfærd og måske skabe nogle nye rejsemønstre, der kan rykke på frekvenserne. Med billetter fra 199 kroner og en genomsnitpris på 318 kroner bliver det markant billigere at sejle til Bornholm, og det er et stærkt fundament for eksempelvis at tiltrække endnu flere turister til øen og skabe endnu bedre forhold for pendlere.

Vi har stor erfaring i at tilpasse et sejlprodukt til kundernes ønsker og markedets behov. Denne indsigt vil vi bruge til at skabe den bedste transportløsning for bornholmerne og de mange gæster, som besøger Bornholm i ferie- og fritidsregi. Dertil har vi en solid erfaring inden for moderne færgedrift, der nu vil komme bornholmerne til gode. Vi har igennem årene opbygget ruterne over Kattegat til at være et naturligt led i den danske infrastruktur, og vi har bidraget væsentligt til at styrke sammenhængskraften i Danmark. Bornholm skal hænge endnu tættere sammen med resten af Danmark, og den opgave glæder vi os meget til at løse.

## Vil der være tale om en "virksomhedsoverdragelse", så nuværende ansatte følger med over i det nye koncept?

Det er et nyt rederi, der kommer til øen, så der er ikke tale om en virksomhedsovertagelse. Mols-Linien vil naturligvis så vidt muligt fastholde relevante og rutinerede medarbejdere.

Vi er meget bevidste om, at Bornholmstrafikken har en helt særlig plads på og for Bornholm. Transportåren er en livsnerve for øen, ikke kun i kraft af at sikre transport mellem landsdelene, men i høj grad også som arbejdsplads.

## Ligger der en tidsplan nu for processen frem mod overtagelsen af færgebetjeningen af Bornholm 1. september 2018?

Ja, der ligger en tidsplan. Vi forventer blandt andet at kunne give en klar melding om den kommende organisation på Bornholm i slutningen af 2017, hvilket også vil give medarbejderne god tid til at forholde sig til eventuelle forandringer.

## Vil færgebetjeningen af Bornholm ske i Mols-Linien eller i et selvstændigt datterselskab?

Færgebetjeningen på Bornholm vil være en del af rederiets samlede forretning, og Mols-Linien vil fortsat have hovedkontor i Aarhus. Men vi vil naturligvis have en stærk tilstedeværelse på Bornholm, ligesom vi ikke har planer om at trække navnet Mols-Linien ned over hovedet på bornholmerne.



'Lillebjørn' forbinder Bjørnø med Fåborg og har plads til 20 passagerer.

## Færgeoverfart

Skipper Anders Høj Andersen og formand for færgeselskabet Bjørnø-færgen a.m.b.a., Hanne Berg Kelm.



### Bjørnøfærgen

# Øboerne driver selv færgen

De 32 beboere på Bjørnø er alle andelshavere i fær- geselskabet Bjørnøfærgen a.m.b.a. 'Lillebjørn' fragter alt fra bryllupsgæster til levende kvæg, og skipper klarer også postruten på øen.

-Man skal kunne være i det. Og enten så kan man, eller også kan man ikke, bemærker skipper Anders Høj Andersen.

Agterude ligger Fåborg i tung oktober- dis, mens havnen på Bjørnø nærmer sig.

Et kvarter varer overfarten – det vil sige, at skipper godt kan finde på at forlænge oplevelsen med et minut eller to.

-Vi vil gerne spare på dieselolien, og det ene minut kan altså betyde en del sparet olie, forklarer han.

To passagerer plus en hund er med på denne tur til Bjørnø. Hunden indtager hjemmavant styrehuset, og observerer sejladsen med snuden ud af døren.

Opholdsrummet under dæk står tomt,

for de to passagerer foretrækker ligesom hunden også styrehuset i dag. Det giver mulighed for udveksling af de sidste nyheder.

Anders Høj Andersen kan rigtig godt være i jobbet som skipper på Bjørnøfærgen.

Han begyndte som afløser for fem år siden og blev fastansat i juni sidste år. I alt er de fire ansatte. To faste på fuld tid og to afløsere.

Tørnerne er en uge ad gangen. Fra fredag morgen til torsdag aften sent.

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

> fortsætter næste side



Styrehuset er kompakt og skipper Anders Høj Andersen har det hele inden for rækkevidde. Og mens han gør klar til ankomst i Faaborg, betjenes en kunde i telefonen.

Hver ting på rette plads på styrehusets agterkant. Værktøj, brandmateriel, posttaske, redningsinstruks og den obligatoriske kalender af den slags, hvor månedsoversigten har overladt 90 pct. af papiret til en kun let påklædt fotomodel.

## > fortsat fra forrige side

-Vi styrer det hele selv. Skal man ha' ferie spørger man afløserne. Og ellers så bytter vi indbyrdes, hvis der er noget, man skal, fortæller han.

Færgeselskabet ejes og drives af øboerne. En bestyrelse på fem varetager den daglige drift, hvor bestyrelsesformand Hanne Berg Kelm varetager det overordnede ansvar. Hun er som pendler selv med færgen hver dag.

Arbejdsfordelingen mellem skipperne og bestyrelsen er helt klar. Bestyrelsen løser det administrative, mens alt det

tekniske og maritime i forbindelse med driften varetages af skipperne.

## Som en familie - alle ved alt

Opholdet på Bjørnø er kun et par minutter. Papircontainerne rulles i land. To passagerer skal med fra øen. En sommerhusgæst, der er på vej hjem til København og en pendler, der er på vej på job. -Man kender jo alle, siger Anders Høj Andersen og tilføjer:

-Det er som en familie. Alle ved alt.

Han bor selv i Faaborg og har nemt på arbejde, da færgen ligger over på Fynssiden.

-Skal man et ærinde ind imellem turene, så kan man sagtens ordne det. Og til frokost kører jeg hjem og spiser. Det er frihed under ansvar, og det har jeg det rigtig godt med, siger han.

"Posttasken" i form af en sort Fjällräven med påsat, rødt postskilt ligger i styrehuset. Der var ingen post denne mandag.

Postomdeling på Bjørnø er en del af arbejdsopgaverne for skipperen.

-Vi er serviceminded - det gælder det hele. Også postturen. Vi går ikke med aviser, men jeg kunne ikke drømme om at cykle ud til ham, der bor yderst på øen med post, uden at tage hans avis med, forklarer Anders Høj Andersen.

I vinterhalvåret er der god tid til at være serviceminded.

-Om vinteren kan vi nå det hele. Om sommeren skal vi godt nok løbe stærkt, siger han.

Turiststrømmen til Bjørnø kan om sommeren give en del ekstra ture.

-Vi sejler til kajen er tom. Sådan er det. Vi lader ingen stå tilbage, forklarer han.



To tømte papircontainere og en enkelt trailer er med på turen til Bjørnø under CO-Søfarts besøg.

> fortsætter side 18

## ... Bjørnøfærgen

> fortsat fra side 17

Men færgespersonalet sætter stor pris på at være forhåndsorienteret, når der holdes fest på øen, og de mange gæster skal frem og tilbage.

### Alt fragtes på færgen

Alt til og fra Bjørnø fragtes på færgen. Det gælder også levende køer, såsæd og gødning, dieselolie og brændsel. Kornhøsten på øen fragtes også på færgens dæk. 400 tons om året, pakket i bigbags.

Kranerne i land på begge sider betjener skipperne også.

Levende dyr leveres ved færgen i kasser – bortset fra hunde altså. De er "selvkørende".

Hundene er noget af et diskussions-emne, eller rettere billetprisen for hunde er.

Med statstilskuddet til gods er prisen for at sejle en ko over nede på godt otte kr. Til gengæld er billetten til en hund "hundedyr". 30 kr., og det arbejdes der på at få lavet om, fortæller formand for bestyrelsen Hanne Berg Kelm.

Færgebetjeningen løses på kontrakt for Faaborg-Midtfyn Kommune.

I det hele taget har sensommerens takstnedsættelser givet Bjørnøfærgen flere udfordringer.

-Overfartstiden er jo så tilpas kort,



Fra færgeløbet i Fåborg har 'Lillebjørn' kort vej til havnens udsejling.

at turister kan opfatte færgen som en turboat. Det giver altså problemer, når der kun er plads til 20 passagerer, fortæller hun.

Derfor er der indført den regel, at passagerer, der er med fra Fåborg, skal stå af på Bjørnø og der stille sig bag i køen, hvis der er kø.

### Ulønnet bestyrelse

Alle i bestyrelsen arbejder frivilligt og ulønnet.

-Man skal som øbo brænde for det. Vi er 32 beboere og med vandværk og det hele, så er der seks bestyrelser, fortæller hun.

Hun har været i færgebestyrelsen i flere omgange tidligere, men ikke som formand.

-Pludselig står man jo som arbejdsgiver. Derfor er det vigtigt, at vi har klare aftaler. Og jeg synes, vi er ved at have det rigtig godt organiseret, siger hun.

Anders Høj Andersen nikker samtykende.

-Jeg har som formand det øverste ansvar, men jeg har jo ikke forstand på alt det skibstekniske for eksempel. Der er jeg helt afhængig af, at skipperne sørger for, at det er i orden, siger Hanne Berg Kelm og fortsætter:

-Vi har stort fokus på arbejdsmiljøet. Det er vigtigt for skipperne, og vi har indført MUS-samtaler.

Dansk Metals Maritime Afdeling overenskomstdækker færgens ansatte.

Et samarbejde, som både Anders Høj Andersen og Hanne Berg Kelm er godt tilfredse med.

Skipperen er selv medlem af DMMA – sådan for en sikkerheds skyld, hvis der skulle opstå problemer.

-Min holdning er, at tingene bare skal være i orden, også når det gælder overenskomsterne, siger Hanne Berg Kelm.

Hjemmevant indtog hunden styrehuset på turen mod Bjørnø, og sejladsen blev observeret nøje.



Det svenskejede skib, 'Lavinia' under bekvemmelighedsflag, blev ved en ITF-inspektion i Kolding Havn afsløret i at snyde den østeuropæiske besætning for en del af hyren. Søfartsstyrelsen tilbageholdt herefter skibet. Foto: Morten Bach, ITF



## MLC virker: Skib tilbageholdt for snyd med hyren

Det svenskejede stykgodsskib 'Lavinia' på 2.400 tons dødvægt blev fredag 21. oktober tilbageholdt i Kolding af Søfartsstyrelsen for brud på MLC (Maritime Labour Convention).

Søfartsstyrelsens inspektion og efterfølgende tilbageholdelse fulgte i kølvandet på en uanmeldt ITF-inspektion, hvor ITF-inspektør Morten Bach afslørede rederiet i alvorlig underbetaling af den syv mand store besætning fra hhv. Litauen og Rusland.

Den ombordværende besætning fik

om mandagen samlet efterbetalt 42.682 USD, hvilket svarer til knap 300.000 danske kr.

'Lavinia', der ejes af det svenske rederi Lupin Shipping i Varberg, sejler under bekvemmelighedsflag, St. Vincent and Grenadine, og har hjemmehavn i Kingstown. Besætningen om bord bestod af tre officerer og fire menige, heraf var de seks fra Litauen, mens en enkelt var russer.

På overfladen var alt om bord tilforladeligt med indgåede overenskomster og

udbetaling af hyre i overensstemmelse med ITF's TCC-aftaler (Total Crew Cost).

En gennemgang af skibets regnskaber afslørede dog, at besætningen slet ikke fik udbetalt den overenskomstmæssige hyre. Når det af det officielle regnskab fremgik, at et besætningsmedlem f.eks. fik udbetalt den overenskomstmæssige månedsløn på 18.000 svenske kr., fik han i virkeligheden kun udbetalt 11.000 kr.

> fortsætter side 20

TEKST Hanne Hansen

## 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](http://tjm-forsikring.dk/bil)

Foto: Scandinavisk Motor Company A/S

Tjenestemændenes Forsikring  
sammenholdt betaler sig

## ... tilbageholdt

> fortsat fra side 19

-Min mistænksomhed blev vakt, da det fremgik, at lønnen blev udbetalt kontant og i US-dollars, og det så viste sig, at skibet slet ikke havde US-dollars om bord i kontanter, fortæller ITF-inspektør Morten Bach.

Besætningen bekræftede, at den reelle løn var mindre, end hvad der fremgik af de officielle regnskaber.

### Søfartsstyrelsen rykkede hurtigt ud

Morten Bach anmeldte skibet til Søfartsstyrelsens MLC/PSC-enhed, der hurtigt kom til Kolding og tilbageholdt skibet.

-Det er vigtigt, at de her sager, der er helt uhyrlige, får konsekvenser for rederiet, og derfor er der også stor ros til Søfartsstyrelsen for at reagere med det samme, bemærker Morten Bach.

Efterbetalingen omfattede kun den ombordværende besætning.

Hvorvidt dobbeltbogholderiet og dermed underbetalingen af mandskabet har stået på også i tidligere år, har ITF ved inspektionen ikke mulighed for at dykke ned i.

### -Glædeligt at MLC virker

I CO-Søfart roser formand Ole Philipsen indsatsen fra både ITF-inspektør Morten Bach og Søfartsstyrelsen.

-ITF-inspektørerne, i dette tilfælde Morten Bach, udfører et vigtigt og helt igennem flot arbejde. Samtidig er der kommet et godt samarbejde i stand med Søfartsstyrelsen, der også i dette tilfælde reagerede både effektivt og hurtigt, siger Ole Philipsen.

-Det er rystende, at disse stærkt kritisable forhold finder sted i et skandinavisk rederi, siger Ole Philipsen og fortsætter:

-Det er glædeligt, at MLC, der trådte i kraft i 2013 for at sikre søfarendes arbejds- og levevilkår, virker. Sagen bekræfter, at det omfattende arbejde, der gik forud for konventionens tilblivelse, har et formål – også når vi taler om rederier, der drives på vore egne breddegrader.



# Jul til søs - og fransk

Juleaften 1929 var den tremastede skonnert 'Nauta' fanget i høj sø mellem Færøerne og Skotland. Skibet sejlede på Newfoundlands-farten, og der var kun begrænsede mængder proviant tilbage. Så det blev ikke en overdådig juleaften: besætningen delte en dåse konserver-slaks under dæk, mens skibet lå underdrejet.

Skipperen insisterede på, at de skulle synge "Dejlig er den himmelblå".

Matrosen Jørgen E. Mortensen erindrer det således: "Den sang lød meget lille på det store hav. Da vi havde siddet lidt, tvang uroen vagten op på dækket, og snart var alt som det plejede. Juleaften var forbi."

Ak, ja det er sømandens lod iblandt at måtte undvære familiehyggen og flæskestegen juleaften. Man kan finde beretninger om jul til søs i bogen "Skibskost i sejlskibstiden – fortællinger fra Marstal" af etnolog og museumsinspektør Mette Eriksen Havsteen-Mikkelsen.

Bogen beskriver levende mad og måltider om bord, ikke mindst gennem adskillige sømænds beretninger. Heri finder man bl.a. et helt kapitel om julemaden til søs - herunder også beretningen om den korte juleaften på 'Nauta'. I samme kapitel får vi dog også beskrevet julemåltider på havet, hvor stemningen er anderledes hyggelig, og hvor det hverdagslige erstattes af en særlig højstemt samhørighed,

og de traditionelle hierarkier opløses, fx berettes det, at hvor skipper og styrmænd almindeligvis spiser for sig selv, så spiser alle uanset rang sammen på denne højtidsaften.

### Skipperen i kabyssen

Det er typisk skipper, der fører an i festlighederne og udviser omsorg for sin besætning i denne fredfyldte stund. I nogle beskrivelser laver skipper ligefrem mad til sin besætning og læser juleevangeliet op.

I andre fornemmer man, at besætningen i fællesskab skaber en særlig og mindeværdig hyggestund. Kokken Frits beretter om en jul i 1933, hvor skibet 'Bonavista' lagde til ved Allinge og provianterede både gås, nødder og dadler: "Jeg var meget heldig med tilberedningen. Den stegte gås, rødkålen og sovsen var helt i top. Vi var fire mand om bord. Der var dækket fint op med hvid dug og juledekoration og over radioen blev der spillet julesalmer. Maden smagte dejligt. Vi var meget længe om at spise."

Man kan lige se de gæve sømænd omkring dette hyggelige og højtidelige måltid, hvor der sikkert også er gået mange nostalgiske tanker hjem til de nærmeste.

> fortsætter næste side



# julepostej

## Rillettes

1 kg kogeflæsk  
1 løg  
4 laurbær  
4 kryddernelliker  
2 fed hvidløg  
10 sorte peberkorn  
1 glas hvidvin  
Kværnet peber, salt

### Tilbehør

Cornichoner, syltede rødbeder  
og ristet rugbrød

- 1 Fjern sværen fra svinekødet eller få slagteren til det. Den laves til sprøde flæskesvær. Sørg dog for ikke at fjerne for meget fedt.
- 2 Skær svinekødet i mindre stykker. Kom det i en gryde. Dæk med vand og kog op.
- 3 Skum suppen, og kom alle krydderier i + hvidvin og hakket løg/hvidløg i gryden.
- 4 Kog ved sagte varme et par timer til kødet er super mørt.
- 5 Tag kødet op, og mos det lidt. Fjern alle ben og al brusk. Vend kødet med lidt salt og peber og kom det i en passende form.
- 6 Sigt suppen, og kog den ind, til der er ca. to deciliter tilbage. Smag til med salt og peber. Den skal være meget kraftig.
- 7 Hæld suppen over kødet. Fedtet vil samle sig i toppen som et konserverende låg.
- 8 Lad den trække til dagen efter, og så er den klar. Den kan fint holde sig en uge i køleskab.

### > fortsat fra forrige side

Min første jul hjemmefra var, da jeg var 16. Dengang var jeg udvekslingsstudent et helt år i Frankrig og boede hos en dejlig værtsfamilie i Poitiers mellem Paris og Bordeaux. Selvom jeg var meget glad for at være der, var julen alligevel en tid, hvor længslen hjem tog til. I Frankrig er man ikke helt så hyggeagtige som i Danmark i december, og man har ikke den danske tradition med en hel måned med endeløse juleklipperier, æbleskive/gløgg-arrangementer, levende

lys overalt, totalt dekorerede hjem etc. Faktisk plejede man i min værtsfamilie ikke at have et rigtigt juletræ, men nøjedes med et meterhøjt plastiktræ. Det fremprovokerede et så skuffet, modløst udtryk på mit ellers altid glade unge ansigt, at familien tænkte, at de dette år hellere måtte få et rigtigt grantræ. Og jeg fik også lov at lave en dansk julemiddag med andesteg og brunede kartofler. Så det blev alligevel jul og den franske familie syntes også at kunne lide den danske julemad.

På de franske juleborde er det ellers

mere traditionelt med champagne, østers og postejer, ikke mindst lavet af den berømte (og berygtede) opfedede gåselever foie gras, der er ganske bekostelig. Her kommer en anden fransk postejklassiker, rillettes, der også er superlækker, men noget billigere. Den skal være blød og cremet modsat patéer, der skal have en hård og farsbrødsagtig konsistens. Rillettes passer godt til en dansk julefrokost som alternativ til sylten. Og den kan meget fint skylles ned med snaps!

Glædelig jul til lands og til vands!



**I fremmed havn**  
**Danske sømandskirker i udlandet**  
 af Tine Harden og Lone Kühlmann

Forlaget Strandberg Publishing  
 272 sider, rigt illustreret  
 Vejl. pris: 399,95  
 www.strandbergpublishing.dk



Bogen bringer læseren vidt omkring fra slæberen 'Westund' til kabyssen på 'Elly Mærsk', hvor vi følger de udsendte fra sømandskirkerne på besøg.

## ANMELDelse

# I fremmed havn Danske Sømandskirker i udlandet

Den store og flotte bog burde have haft endnu en undertitel, for den rummer meget mere end fortællingen om de ni danske sømandskirker i udlandet. Livet om bord på en række danske skibe indgår som væsentlige side-historier i den store fortælling om sømandskirkerne. I små interviews dukker besætningsmedlemmers syn på liv og død - og alt det, der ligger der ind imellem - op som betydningsfulde brudstykker.

Journalist Lone Kühlmann sætter med både nærvær og indlevelse ord på både den store historie og de mange små sidegrene, som skyder op undervejs. Bag billederne står den prisbelønnede fotograf Tine Harden. Antallet af billeder står hen i det uvisse. Til gengæld er det udenfor enhver tvivl, at billederne i deres ligefremme og direkte stil udgør

> fortsætter næste side

## KLUBBERNE



### Region Hovedstaden Klub 8

## Brød og "gravøl"

Dette vil nok blive sidste møde i Klub 8-regi. Vi kan mødes til lidt "gravøl" og en bid brød samt "kan du huske".

**Mandag 12. december**  
**kl. 12.00**

Mødested: Hovedbanegårdens  
 udgang v/Bernstorffsgade, overfor  
 Tivoli.

God jul og godt nytår til alle

**Helmut**

Konstitueret formand  
 Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

## 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

en både unik og vægtig del af bogen. Det afsløres i øvrigt i forordet, at Tine Harden også står bag ideen til bogen. En ide, hun har talt varmt for i flere år, og som nu er virkeliggjort takket være støtte fra en lang række rederier, virksomheder og fonde. Direkte, og mange steder indirekte, bekræfter mange af de interviewede, at behovet for sømandskirkerne og præsterne øges i takt med, at antallet af danske søfarende bliver færre. Og sømandskirkernes mangeartede tilbud, aktiviteter og skibsbesøg er tiltrængte og nødvendige åndehuller i et erhverv, hvor ensomheden er blevet manges tro følgesvend. hanh



## Vi mindes

### Johannes Nielsen

f. 1. juli 1934  
er afdøet ved døden 27. september 2016

### Annamarie Storm Gundestrup

f. 22. maj 1936  
er afdøet ved døden 28. september 2016

### Ellinor Emma Jeppesen

f. 2. juli 1931  
er afdøet ved døden 29. september 2016

### Anny Marie Petersen

f. 26. marts 1933  
er afdøet ved døden 13. oktober 2016

## NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. januar - 28. februar 2017



**DANSK METALS  
MARITIME AFDELING**

### FØDSELSDAG

#### Catering

##### 50 år

Helle Sørensen, 2. januar  
René John Hansen, 12. januar  
Jesper Erik Andersson, 18. januar

##### 60 år

Ivan Birch Hansen, 16. januar  
Jogvan Spangfeldt, 21. januar  
Jens Jørgen Poulsen, 22. januar  
Hans Herluf Ravn, 17. februar  
Lene Annette Batz Johansson, 20. februar

##### 65 år

Jan Mikkelsen, 16. januar

##### 75 år

Else Draeger, 2. januar

#### Dæk og Maskine

##### 50 år

Claus Michael Nielsen, 9. januar  
Heine Schjørring, 14. januar  
René Holmstrøm, 24. januar  
Kurt Breinholm Beck, 7. februar  
Christian Schwartz, 18. februar

##### 60 år

Jimmy Jørgensen, 18. januar

##### 65 år

Claus Trier, 10. januar  
Johnny Mailann Skjødt, 16. januar

##### 70 år

Per Trane Jensen, 9. januar

##### 75 år

Jaime Leopoldo Cruz Narvaez, 2. januar  
Hans-Werner Semmelhaack, 5. januar  
Niels Erik Oldau Krull, 12. februar  
Povl Valløe Pedersen, 26. februar

##### 80 år

Jan Archibald Galbraith, 26. januar

### JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

##### 25 år

Annamarie Hansen, 1. februar  
Anette Brigitte Rasmussen, 1. februar  
Marianne Astrid Duelund, 20. februar

##### 40 år

Jørn Kristian Hansen, 1. januar  
Stig Hansen, 1. februar

##### 50 år

Erik Nielsen, 29. januar  
Jørgen Kjær, 26. februar

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

# Efterlyser top til **ny fane**

For 70-årige Filip Pedersen går den røde fane aldrig af mode. -Nej, for f.... da, den betyder ret meget, siger han.

Fra han begyndte at sejle først i 60'erne var han medlem i Søfyrbødernes Forbund. Og fanen er ifølge Filip Pedersen symbolet på sammenhold og fællesskab. Faner er magtfulde.

-Ja, den gamle fane var med til at vælte Hartling-regeringen i 1974, fortæller han.

Den aktive tilværelse til søs er fortid - det samme er navnet Søfyrbødernes Forbund. Forbundet skiftede i 1976 navn til Dansk Maskinbesætningsforbund og blev fem år senere - i 1981 - sammenlagt med Metal og blev til Metal Søfart. I 2011 fusionerede Metal Søfart med Dansk Sø-Restaurations Forening til Dansk Metals Maritime Afdeling.

Men Filip Pedersen har de sidste mange år hvert år hentet søfyrbødernes fane på Arbejdersmuseet og luftet den til demonstrationer og hvert år til 1. maj i Fælled-

parken. En regnbyge 1. maj i år tog imidlertid livet af den gamle, møre fane.

-Ja, den faldt helt fra hinanden. Det så ikke godt ud, fortæller han.

## Ny fane klar

Nu er en afløser til gengæld klar. Helt ny, og en tro kopi af den gamle. Toppen på fanestangen mangler dog. Og i stedet for at montere en standardtop, håber Filip Pedersen, at der kan findes en metaltop, der matcher maskinrumspersonalets gamle metier.

-Jeg forestiller mig noget med en propel og et tandhjul. Men det kan også være en top med årstallet for forbundets start i 1897, forklarer han.

Fanen har allerede været til demonstration ved Christi-

Filip Pedersen med Søfyrbødernes Forbunds nye fane. Han efterlyser en top til fanestangen - en top, der symboliserer maskinrumspersonalets metier i form af f.eks. en propel i kombination med et tandhjul.



ansborg. Og Filip Pedersen tilbyder at stille op med fanen ved højtideligheder og ved gamle søfyrbøder-medlemmers sidste rejse.

Henvendelser ang. top til fanen eller forespørgsler ang. fanens deltagelse ved højtideligheder kan rettes til Filip Pedersen på tlf. 91 66 92 15.



Mens den gamle fane var håndbroderet, er den nye produceret ved tryk efter kopi af den originale. Et projekt, som Dansk Metals Maritime Afdeling har betalt.