

web

CO-Søfart fik 17. februar ny fælles hjemmeside, som er udviklet efterfølgende, og fortsat vil udvikles i de kommende måneder.

www.co-sea.dk

Fagblade

Efter sidste nummer af bladet, skulle dette nummer have været et rent Sø-Restaurations blad. Der er imidlertid ændret beslutninger således at bladet CO-SØFART fortsætter uændret, og ufortrødent, med 6 numre om året - til alle medlemmer. Bladene udkommer i 2006 første (alternativt anden) søndag i lige måneder på nettet (www.co-sea.dk), og fysisk ca. 5 dage senere. Deadline er efter aftale tæt op til udgivelsesdato på nettet.

Der bør nedsættes et talkyndigt udvalg i kontaktudvalgets regi.

Se side 31-34

MAX.
DAGPENGE SATS
2006
667 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



Høringsskema	
Dato: 17. April 2006	
Deltagere:	
Tilgængelige:	
Fraværende:	
Mødtes tidspunkt:	
Mødtes sted:	
Mødtes formål:	
Mødtes resultat:	
Mødtes konklusion:	
Mødtes beslutninger:	
Mødtes forberedelse:	
Mødtes opfølgning:	
Mødtes dokumentation:	
Mødtes evaluering:	
Mødtes afslutning:	



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13
2610 Rødovre

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

Telefon: 36 36 55 85
Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

Formand	Ole Philipsen	26371235
Fag. sekr.	Martin Nielsen	36365592
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Bogholder	Vivi Puge	36365587
Kontorass.	Susanne Jensen	36365593
Kontorass.	Lotte Dehn	36365594
Kontorelev	Barno Jensen	36365585

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

(f.eks.: op@co-sea.dk o.s.v.)

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

FTF-A (A-kasse) 70 13 13 12

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

Lotte Dehn 36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen (ansvarshavende)

Ole Strandberg (opsætning)

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.500 eksemplarer.

Forsiden: Billeder fra Jannik N. Madsens rejseri, se rejsedagbog side 24.



REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 2. april 2006

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 9. juni 2006
på nettet (www.co-sea.dk) d. 4. juni.

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 24. maj 2006.

INDHOLD

Leder.....	3
Søfartens Ledere åbner dørene.....	5
Spodsbjerg-Tårs, hvad er det.....	8
MS-internt.....	16
DSRF-internt	
Årsregnskab.....	18
Generalforsamling.....	22
Bestyrelsesvalg.....	22
Skovtur Bornholm.....	24
Klip fra Jannik Madsens rejsedagbog...	24
Nye maritime bøger.....	26
RBF's medlemmer sagde ja til 3F.....	28
Færre ansatte end vi regnede med.....	31
Høring om den mindre skibsfart	35
Norsk skatterapport bør begraves.....	36
Regeringens handlingsplan	38
Ferier, lukkedage og Albert Engström..	40

LEDER

Den 1. juli 2005 var det officielle startskud for CO-Sea. Her godt 8 måneder efter startskuddet er det vel for tidligt at evaluere på vores beslutning om et kartelsamarbejde mellem de 2 organisationer. Dette til trods har det været en turbulent tid for det maritime Danmark med mange overordnede politiske spørgsmål på dagsordenen, så der har været rigeligt at se til, både hvad angår de overordnede politiske spørgsmål og det daglige arbejde i forbindelse med fagretlige sager og andet medlemsrelateret service.



Allerede kort efter etableringen afholdt vi fælles konference mellem tillidsrepræsentanterne fra Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurationsforening. Konferencen blev afholdt på Metalskolen Jørlunde den 7. – 8. oktober 2005. Her redegjorde vi for de visioner, der lå bag den nye karteldannelse. Samtidig fik tillidsrepræsentanterne fra begge organisationer mulighed for dels at komme med deres ønsker til, hvor det nye kartel i fremtiden skulle prioritere deres arbejdsindsats, og dels gav konferencen selvfølgelig også mulighed for, at tillidsrepræsentanterne fra de 2 organisationer kunne lære hinanden noget bedre at kende med de kulturelle forskelle, der selvfølgelig er, når 2 forskellige organisationer mødes.

Allerede den 7. – 8. februar i år var det så tiden til en ny konference, hvor der var mulighed for at se tilbage på det første godt halve år med det nye kartel. Der er ingen tvivl om, at der i det maritime erhverv er brug for en styrket faglig indsats. Det blå Danmark og rederiernes fortsatte fremgang med større og større indtjening har ikke på samme måde afspejlet sig i beskæftigelsen og lønningerne i det maritime erhverv. Tværtimod har vi oplevet, at efterhånden som pengestrømmen i redernes kasser bliver større og større, bliver rederne mere og mere grådige, og kampen for vore medlemmers beskæftigelse, løn og ansættelsesforhold er bestemt ikke blevet mindre i takt med, at rederne har øget deres indtjening. Derfor har der også været kamp til stregen i alle de faglige sager, som har været kørt, og i forbindelse med indgåelse af den nye DIS hovedaftale var der bestemt heller intet ekstra fra rederne.

Rederne i dag føler helt klart, at de har vinden og regeringen i ryggen, hvilket vi da også har set i en række helt unødvendige initiativer fra regeringens side for at bakke op om redernes ønsker. For det første det helt unødvendige lovindgreb om indførelse af promillegrænser til søs, hvor de søfarende nu med en promille på 0,2 gøres

Fortsættes side 4

kriminelle, selvom de ligger og sover i deres kahyt, når resten af landet kan køre rundt på gader og veje med en promille på 0,5 ganske lovligt. Her ville det have været rart, om lønmodtager- og arbejdsgiverparterne kunne have fremsendt en fælles indstilling, således at det var de samme regler, der var gældende for alle. Der er ingen tvivl om, at regeringen ville have lyttet til en sådan fælles indstilling fra organisationerne, især når der jo intet er til hinder for, at rederierne kan indføre 0 promillegrænse i kraft af deres ledelsesret. En overskridelse vil i så tilfælde alene være et forhold mellem rederen og den enkelte medarbejder, som højst vil kunne få ansættelsesmæssige konsekvenser, og dermed ikke kriminalisere medarbejderen på samme måde, som regeringens forslag vil gøre det.

Et andet helt uacceptabelt eksempel på et lovforslag, som lige så godt kunne have været skrevet af Danmarks Rederiforening, er regeringens netop fremsendte forslag omkring bjærgeløn. Forslaget vil medføre, at besætningen på skibe, som ikke traditionelt er bjærgeskibe, men som regelmæssigt udfører bjærgningsopgaver eller er udrustet hertil, ikke vil kunne kræve bjærgeløn. Lovforslaget tager således direkte penge op af lommerne på den søfarende og giver dem til rederne, som må siges at have nok i forvejen.

Hvis der skal ændres på aftaler om bjærgeløn, som fraviger lovgivningen, kan dette ske gennem ordinære overenskomstforhandlinger, og ikke som nu ved at regeringen ensidigt tilgodeser rederne. En overenskomst er et samlet resultat, som indeholder en række aftaler herunder også økonomiske, og som er indgået mellem 2 parter. Såfremt den ene part afhængig af, hvem der har regeringsmagten, forumshopper med hensyn til, hvem det bedst kan betale sig at indgå alliancer med, lægger man en tikkende bombe under den danske model og dermed det maritime Danmark.

Keld Bækkelund Hansen

DANMARKS FØDEVAREFORSKNING



Bådfører med teknisk baggrund.

2 stillinger som bådfører med teknisk baggrund ved Afdeling for Virologi, som er beliggende på øen Lindholm i Stege Bugt, er ledige til besættelse 1. juni 2006. Stillingerne omfatter sejlsopgaver uden for normal arbejdstid, men hovedopgaverne er drift og vedligeholdelse af tekniske anlæg og bygninger. Kvalifikationer er maritim uddannelse med duelighedsbevis i sejls og motorpasning med sejltid samt håndværksmæssig uddannelse inden for el eller metal.

Yderligere information fås på DFVF's hjemmeside www.dfvf.dk

SØFARTENS LEDERE ÅBNER DØRENE FOR MASKINOFFICERER

”Vi kan tilbyde maskinofficererne en faglig organisation, som er i tæt dialog med sine medlemmer, og som både fremfører og gennemfører deres synspunkter, bl.a. ved at lytte til medlemmer og talsmænd,” siger formanden for Søfartens Ledere, Jens Fage-Pedersen. Beslutningen er truffet efter flere års frugtesløse fusions-forhandlinger med Maskinmestrenes Forening. Dermed er borgfreden mellem de to store maritime organisationer forbi.

Af Peter Jürgensen

Søfartens Ledere, det tidligere Dansk Navigatørforening, har i forbindelse med sin generalforsamling i begyndelsen af marts besluttet, at tilbyde medlemsskab for de omkring 2000 sejlene medlemmer af Maskinmestrenes Forening. Hermed er der for alvor lagt op til markante ændringer i de to store maritime organisationers sammensætning, lige som beslutningen betyder, at den hidtil nogenlunde fordragelige tone mellem de to foreninger er blevet mindre urban. Samtidig - og ikke mindst - er de underliggende kulturforskelle nu blevet trukket frem i lyset.

”Vi har længe arbejdet for, at der blev dannet en fælles officersforening for de to grupper samt for de nye dualofficerer, og derfor har vi gennem flere år forhandlet med Maskinmestrenes Forening om en

fusion”, fortæller formanden for Søfartens Ledere, Jens Fage-Pedersen. ”Forhandlingerne førte til, at Maskinmestrenes Forening besluttede, at afgørelsen om en eventuel fusion skulle ske ved en urafstemning. Imidlertid blev MF’s medlemmer aldrig præsenteret for det oplæg, der var blevet udarbejdet.

Overenskomstsituationen i 2004 viste ydermere, at der herskede meget modstridende synspunkter mellem os og maskinmestrene vedrørende skattereformen samt overenskomstdækningen af de duale medlemmer. Det medførte, at der ved vores generalforsamling i 2005 kom et medlemsforslag om, at vi skulle omdanne Søfartens Ledere til en samlet fagforening for maskinmestre, navigatører og duale skibsofficerer”, siger Jens Fage Pedersen.

”Forslaget blev vedtaget med den bemærkning, at vi fortsat skulle forsøge at få et formaliseret samarbejde med Maskinmestrenes Forening med sigte på en senere fusion. I det år der er gået siden da, har det imidlertid været meget vanskeligt for os at få en udmelding fra MF, lige som det heller ikke har været muligt for vores bestyrelse at komme i dialog med bestyrelsen i Maskinmestrenes Forening. Her henviser man blot sagen til møder på formandsniveau, og det mener vi ikke, fører til noget. Såfremt der skal være seriøse og troværdige forhandlinger, må disse foregå





Jens Fage-Pedersen vurderer, at Danmark med tiden får én samlet maritim organisation for alle skibsofficerer, og at Maskinmestrenes Forening udelukkende bliver en forening for landbaserede maskinmestre.

Samtidig afviser han dog heller ikke helt muligheden for, at fusionsforhandlingerne mellem de to foreninger på et tidspunkt bliver genoptaget.



mellem bestyrelserne. Derfor er dén beslutning, som vores generalforsamling nu har truffet, baseret på en afgørelse, vi allerede traf for et år siden”, siger formanden for Søfartens Ledere.

Mere end to tredjedele af medlemmerne af Maskinmestrenes Forening er i dag ansat på land. Derfor har foreningen, efter Jens Fage-Pedersens opfattelse, ikke den fornødne fokus på den søfarende del af deres medlemskreds, hvorimod Søfartens Ledere qua sin medlemsprofil udelukkende har fokus på maritimt ansatte.

Var det også disse forskelle, som blev tydeliggjort under de nu strandede fusionsforhandlinger?

”Nej, det synes jeg egentlig ikke. Det oprindelige oplæg til en fusion tog vidt-

gående hensyn til, at der var tale om to forskellige grupper, en maritim gruppe samt naturligvis en stor gruppe maskinmestre, der er ansat på land”, siger Jens Fage-Pedersen.

Arbejdet burde være afsluttet

”Det triste var, at vi var næsten færdige med det fælles arbejde, og dermed i realiteten var kommet væsentlig nærmere en fusion. Men da oplægget skulle behandles i Maskinmestrenes Forenings bestyrelse, meldte denne desværre aldrig ud med, hvad de ønskede. Personligt havde jeg meget gerne set, at de to bestyrelser havde gjort deres arbejde færdigt, så et endeligt forslag om fusion kunne være blevet forelagt medlemmerne af de to foreninger”. Jens Fage-Pedersen vurderer

dog, at Danmark med tiden får én samlet maritim organisation for alle skibsofficerer, og at Maskinmestrenes Forening udelukkende bliver en forening for landbaserede maskinmestre. Samtidig afviser han dog heller ikke helt muligheden for, at fusionsforhandlingerne på et tidspunkt bliver genoptaget.

Lyt til medlemmer og talsmænd

”Jeg kan dog ikke se nogen grund til, at maskinofficererne ikke skulle søge medlemskab hos os. Vi kan jo tilbyde dem en faglig organisation, hvor der er tæt dialog mellem foreningen og dens medlemmer, og hvor foreningen ønsker at fremføre - samt gennemføre, medlemmernes synspunkter. Men det forudsætter, at der lyttes til medlemmer og talsmænd. Maskinmestrenes Forening var efter min vurdering ikke i overensstemmelse med deres egne medlemmer vedrørende f.eks. skatteprotokollatet - eller den manglende

udbetaling af de 442 kr. - eller for den sags skyld den manglende overenskomst for de duale skibsofficerer,” siger Jens Fage-Pedersen.

I øvrigt er han heller ikke i tvivl om, at globaliseringen vil medføre et stadig større behov for velkvalificerede skibsofficerer som de danske.

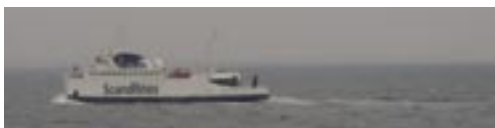
”Derfor bør rederierne i deres egen interesse også gøre alt hvad der er muligt, dels for at fastholde eksisterende skibsofficerer, dels for at rekruttere nye, og en sådan opgave forudsætter, at vi har en handlekraftig faglig organisation, som kan varetage alle skibsofficerers, såvel maskinmestrenes, navigatørernes som de duale skibsofficerers interesser.”

CO-Søfart har kontaktet formanden for Maskinmestrenes Forening, Per Jørgensen, med henblik på et interview, men denne har imidlertid ikke ønsket at udtale sig til bladet.



SPODSBJERG-TÅRS

hvad er det for en fugl?



Vinterrejse fra København til Tårs

Det er marts 2006. Kold indædt vinter, uden at være det meteorologerne kalder isvinter. Koldt og snuskehvidt, men uden format. Det er hverdag, trist, overskyet og med lavt tidslangt snedække over landskabet. Røg"frit" bumletog fra Københavns Hovedbanegård til Nykøbing Falster, og herfra bus 800 med Odense som endestation via Tårs-Spodsbjerg overfarten mellem Lolland og Langeland. Busturen tværs gennem Lolland, med Saksøbing, Maribo og Nakskov, afslører et Danmark i stille fortvivlet forfald. Ens små rødstenshuse uden vedligehold og tavse fabriksbygninger i provinsbyernes omegn. Tårs færgeleje er - som Spodsbjergs på Langelands-siden, også en ensom sag, med en tom varmestue og et toilet som eneste bebyggelse. Men der er lastvognstog - og vores enlige bus med 5 passagerer, opmarcheret til at trille ind i færgens varme.

Færgen sejler fra kl. 5 morgen til kl. 10 om aftenen.

Metal Søfart's tillidsrepræsentant

Preben Sørensen er født 1954 i Svendborg, og Svendborg har været hele livets base. Efter realeksamen kom Preben i 1971 ud som messedreng i Olav Line, men kom hurtigt i lære som maskinarbejder på Svendborg Værft. Efter endt læretid fortsat arbejde som maskinarbejder på værftet indtil 1981. I forbindelse med en skilsmisse, bodeling og alt sådan noget, skulle der tjenes noget ekstra og Preben sejlede ud som reparatør med Bechrederierne fra Horsens.



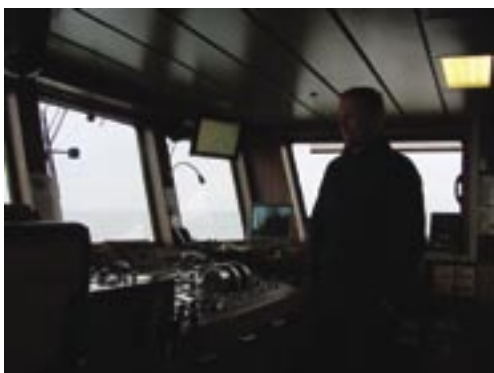
Et nyt ægteskab i 1984 førte igen til arbejde på værftet frem til 1991-92, hvor lysten til skibe med vand under kølen bragte Preben til 11 ugers skibsassistentkursus i Frederikshavn. Herefter er det mest indenrigssejlads frem til i dag. Først Korsør-Lohals ruten, og derefter Fåborg-Gelsing frem til lukningen i 1999. Gik ledig en måneds tid og nød livet (det må man vist ikke sige højt i vore dage!) og fik derefter job på Svendborg Motorværksted indtil ansættelse i Scandlines Sydlyng i 2002. På motorværkstedet blev de faglige kvalifikationer udnyttet og vedligeholdt, men sukker Preben, det gør de desværre ikke rigtig ved Scandlines.

Udover arbejdet, har Preben "tumlet rundt" på en 3 måneders orlovstur i USA, hvor der blev fartet på kryds og tværs i en lejet bil, sammen med kone og en kammerat.

Scandlines Sydlyng. "Det er en rimelig god arbejdsplads, men den har været bedre. Efter seneste indskrækning med minus en skibsassistent er det blevet mere besværligt det hele. Før gik vi og malede og vedligeholdt hist og pist, nu nås kun alt det sikkerhedsmæssige og strengt nødvendige. Men ellers er der godt kammeratskab, og ingen der gør livet surt".

Ombord

Fra snakken ombord var der ingen tvivl om den afslappede stemning som herskede mellem de kun 6 besætningsmedlemmer. Men kosten fik sig et ordentligt hak i tuden. Enkelte mindedes hvordan der for 13-14 år siden var restauratør ombord, og Preben fremviste en fuldgældig kabys som nu bruges til at vaske tøj og mindes. Nu kan der købes mad fra den lille skibscafe til halv pris, og varm mad fremstilles af færdigvarer fra Tyskland som ligger op til 3 uger i køleskab, og består af de samme 3



retter, igen og igen.

Fra anden snak fremgik det at mange undrede sig over byggeriet af nye lejer i de to havne. Byggeriet blev påbegyndt netop 3 dage før sidste licitationsrunde blev afsluttet, - og, ingen af de nuværende skibe vil kunne bruge lejerne. Bygningen foregår i de gamle reservelejer som kunne anvendes når vejr og vindretning krævede det. Nu vil man i disse særlige situationer få problemer med at lægge til. Og - ruten sejler efter en snorlige timeplan med samtidig afgang fra Spodsbjerg som Tårs og 45 minutters overfartstid. Den sammenhæng klør man sig lidt i nakken over.

Om sommeren udvides kundegrundlaget. Sommerlandet "Lalandia" ved Rødbyhavn, Knuthenborg dyrepark ved Maribo og ikke mindst sommerhusområderne med mange tyskere, trækker ekstra sæsonkunder.

Besætning og arbejdstørner

Den faste besætning består (nu!) af 6 mand:

Skipper

Overstyrmand

Maskinchef

2 skibsassistenter (3 før 20/1-2006)

1 cateringassistent

Tørnerne er sådanne at man møder ud en dag kl. 13:00 og går hjem den efterfølgende dag kl 13:30. Herefter er de 2 efterfølgende kalenderdøgn fridage før man efterfølgende dag igen møder ud kl. 13:00. Det betyder i praksis at der er 4 hold pr. skib, og altså ca. 10 skibsassistenter incl et par afløsere. Det betyder også at Scandlines sparede 10 stillinger, med besætningsreduktionen.

Forholdet mellem skibsassistenter fra Sømændenes Forbund og Metal Søfart, er efter de gamle hyreanvisningsaftaler som 7:1. An-

visningsaftaler af denne art bliver ulovlige efter lovforslag mod eksklusivaftaler i Danmark.

Overenskomstaftalerne for de 2 grupper er ens, bortset fra bestemmelse hos Metal Søfart om tillæg for skibsmekaniker. Aftalerne forhandles hver for sig, men der sikres at de lander ens.

Ruten og skibene

Oplysninger fra den nyudgivne: "Færger og passagerskibe i Danmark - se boganmeldelser side 26:

Historien om ruten går tilbage til 1556 med en kongeligt privilegeret færge- og postrute fra Tårs til Spodsbjerg. I 1869 blev ruten startet med dampskib og Sydfynske Dampskibsselskab har siden sin stiftelse i 1869 haft overfarten som en hovedrute mellem Nakskov og Spodsbjerg, hvilket førte til en retssag som en færgemand vandt i Højesteret. Først i 1876 blev sagen forligt efter ruten fra Tårs forlængst var indstillet.

I 1930 indsatte Sydfynske Dampskibsselskab en bilfærge Nakskov-Spodsbjerg, som flyttede tilbage til Tårs i 1975, hvor der både var bygget nyt færgeleje og tilhørende motortrafikvej på Lolland. Sejltiden kunne nu afkortes til 45 minutter.

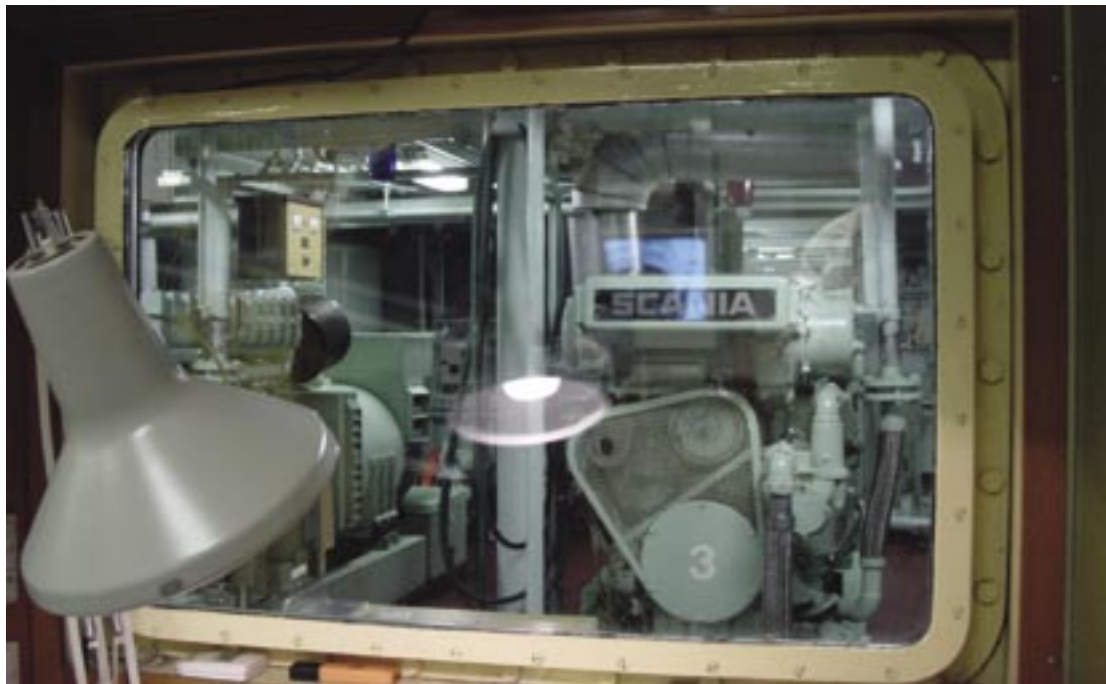
Færger:

M/F "Frigg Sydfyen" - søsat 1984, kapacitet 350 pax, 50 biler (sejler året rundt)

M/F "Odin Sydfyen" - søsat 1982, kapacitet 340 pax, 50 biler (sejler året rundt)

M/F "Spodsbjerg" - søsat 1972, kapacitet 300 pax, 48 biler (afløsning og sommerforstærkning).





Scandlines Sydfynske og vilkår for ruten.

*Oplysninger refereret fra Informationschef
Gert Jacobsen - Scandlines*

I 1996 købte Scandlines det Sydfynske Dampskibsselskab, og fortsatte selskabet som 100% ejet datterselskab af Scandlines A/S - senere Scandlines Danmark. Datterselskabet Sydfynske A/S omfatter udover Spodsbjerg-Taars også ruterne Bøjden-Fynshavn og Esbjerg-Fanø. Spodsbjerg-Taars fik støtte fra 1998 som en konsekvens af Storebæltsbroen, hvor loven foreskrev at der skulle sikres færgeruter nord og syd for broen. Støtten skulle dog af hensyn til EU-reglerne ændres til at ske via en licitation, som Scandlines vandt i 2000 for en fem-årig periode. Ifølge aftalen fik Scandlines et årligt tilskud fra Storebælts-konsortiet ("Sund og Bælt"), der for 2004 beløb sig til ca. 6 millioner kroner. I slutningen af 2004 kom det

næste udbud for en femårig periode med start 1. april 2005.

Da licitationen for perioden fra 1. april 2005 blev afgjort, skete det i hård konkurrence med det tyske Förde Reederei. Scandlines lagde derfor et særdeles godt bud på bordet, som indebar at rederiet sejlede videre med uændrede priser, sejlfrekvenser og tider - og uden tilskud. Eftersom der ikke skulle ydes tilskud, valgte "Sund og Bælt" at frigive sejladsen uden det dog førte til nye rederier på ruten.

Men historien holdt ikke vand. I 2005 valgte politikerne at sænke priserne på Storebælt fra 14. juni, og fra det øjeblik faldt økonomien fra hinanden. Scandlines besluttede at give det en chance sammen over, og sagde for sikkerheds skyld hele personalet op med virkning fra 1. januar 2006. Alle kræfter blev lagt i, men i august stod det klart at ruten ikke længere kunne drives uden tilskud. En lynlicitation

blev udbudt med materialer klar i december, og igen skete det i konkurrence med bl.a. tyske Förde Reederei. Licitationen blev afgjort 26. januar til gunst for Scandlines, og med virkning fra 1. maj 2006 gives der igen tilskud til ruten.

Sagen om 2 eller 3 skibsassistenter

Oplysninger fra kendelse og den offentlige procedure:

11. november 2005 ansøgte Scandlines om ændring af besætningsfastsættelsen med reduktion af 1 skibsassistent som konsekvens. Der blev argumenteret med sikkerheds- og driftsmæssige opgraderinger i form af:

- *** automatiske sprinkleranlæg.
- *** lokalt brandslukningsudstyr i maskinen.
- *** adresserbart brandmeldeanlæg.
- *** fjernbetjening af vandtætte døre fra styrehuset.
- *** styretiller og selvstyrer ved manøvreplad på broen.

Samme måned indleverede Sømændenes Forbund et foreløbigt høringssvar og protesterede mod ansøgningen, med henvisning til at der efter dæksbesætningernes opfattelse, allerede var for få besætningsmedlemmer til at klare krisesituationer, særlig i relation til brand, evakuering eller brug af MOB-båden. December meddelte CO-Søfart/Metal Søfart at man ikke kunne tiltræde ansøgningen af sikkerhedsmæssige grunde. Søfartens Ledere protesterede ligeledes, medens Maskinmestrenes Forening ønskede belyst hvorledes reduktionen ville indvirke på maskinchefens arbejdsopgaver. Efter en afklaring om at arbejdskraft ville blive stillet til rådighed som ønskeligt til sikkerhedsmæssigt vedligehold, havde maskinmestrene ikke yderligere kom-





mentarer.

Efter godkendelse af ruller meddelte Søfartsstyrelsen nye besætningsfastsættelser for de to skibe 9. januar 2006. Herefter er der lidt småkludder i historien på grund af tekniske uoverensstemmelser, som bevirkede at Søfartsstyrelsen annullerede besætningsfastsættelserne den 10. januar, afholdt praktisk øvelse den 18. januar, og igen udstedte nye besætningsfastsættelser den 20. januar.

24. januar indbragte Sømændenes Forbund besætningsfastsættelserne for Ankenævnet for Søfartsforhold. Der blev samtidig anmodet ekstraordinært om at klagen fik opsættende virkning og der blev begæret offentlig procedure.

Efter en høringsrunde blev det afvist at

give klagen opsættende virkning. Offentlig procedure blev indkaldt i nævnet den 27. februar.

Under proceduren argumenterede Morten Bach fra Sømændenes Forbund, bl.a. med at ansøgningen var en direkte konsekvens af den seneste licitation, som krævede besparelser for at Scandlines skulle have en chance for at vinde. Med andre ord at sikkerheden blev ofret på profittens alter. Forbundet havde allerede i sommeren 2005 været kaldt til møde med rederiet med henblik på at aftale overenskomstforringelser, af hensyn til at styrke rederiets situation i en licitationsrunde. Da det ikke lykkedes....

Herefter blev den konkrete sikkerhedsmæssige situation gennemgået i detaljer incl. en række sikkerhedsrapporter, og Morten Bach konkluderede frustration over man-

gel på lydhørhed for sikkerhedsspørgsmål i styrelse og rederi.

Scandlines procedør på sin side forsvarede det sikkerhedsmæssigt forsvarlige, og mente ikke der var noget revolutionerende i ansøgningen henset til tilsvarende situation andre rederier andre ø-sejladser.

Den "morsomste" del af den offentlige procedure handlede om konkrete sikkerhedsrapporter, hvor rederiet henviste til at der var gået selvsving i de tænkte situationer. Det var efterhånden svært at finde på nyt, og indimellem tog fantasien over med komplekse situationer som aldrig var tænkelige i den virkelige verden.

Den efterfølgende votering fra de til lejligheden 9 nævnsmedlemmer, medførte et afstemningsresultat med 6 stemmer for Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelser, og 3 stemmer imod.

De 9:

4 for arbejdsgiverorganisationer:

Michael Wengel Nielsen (Bilfærgernes Rederiforening)

Hans Henrik Petersen (Danmarks Rederiforening)

Susanne Bloch (HH Ferries)

Gunnar Sørensen (Rederiforeningen af 1895)

4 for arbejdstagerorganisationer

Fritz Ganzhorn (Søfartens Ledere)

Henrik Amdi Madsen (Maskinmestrene)

Martin Nielsen (CO-Søfart/Metal Søfart)

Søren Sørensen (Sømændenes Forbund)

og opmanden var landsdommer Marianne Levy

OleS



MS-internt

Runde fødselsdage i perioden 9. april 2006 til 16. juni 2006

(på grund af de ændrede blad-systemer gentages fødselsdage for perioden efter 9. april)

Tillykke med 50 år

Jan Dalhuijsen - 12. april

Peter Bach Nielsen - 14. april

Tillykke med 60 år

Jens Erik Knudsen - 9. april

John Ingemann Jørgensen - 22. april

Kristjan Hafstein - 25. april

Poul Visti Sørensen - 1. maj

Thomas Christian Kinch - 22. maj

Tillykke med 65 år

Bent Just Jensen - 16. april

Kai Laurits Nielsen - 21. april

Johnny Neumann Jensen - 22. april

Ivan Kyhnau - 23. april

Carsten K. Vrdlovec - 6. maj

Kurt Juul Andersen - 14. maj

Ole Tommy Hansen - 19. maj

Kaj Aage Lund - 7. juni

Tillykke med 70 år

Bent Hentz Jensen - 27. april

Vincente Marino Rivas - 21. maj

Pauli Nielsen - 29. maj

Tillykke med 85 år

Svend Christensen Fønsskov - 9. april

BERIGTIGELSE

Redaktionen blev ringet op efter udgivelsen af sidste medlemsblad af Svend Fønsskov. Svend meddelte, at han meget gerne ville blive 95 år, men han ville altså kun blive 85 den 9. april.

Der var trykt fejl i bladet, og redaktionen beklager.

Svend Fønsskov var formand for det nuværende "Metal Søfart", fra 1966-1986, med Svend Borg ved sin side som næstformand. Det længste formandsskab nogensinde i foreningens historie.



MARTINS REJSESCHE- DULE TIL AFDELINGER:

24/4	Esbjerg
25/4	Ålborg
22/5	Esbjerg
23/5	Ålborg

DISTRIKTSKLUB 8 SØFART

Medlemsmøde afholdt 10. februar i lokale "Metal København".

Vi drøftede klubbens nuværende og fremtidige aktiviteter. Der blev diskuteret løst og fast - godt nok, men vi lider stadig under ikke at have et lokale/udgangs punkt. Det bliver ikke anderledes, så vi må få det bedste ud af det.

Umiddelbart kunne det virke skuffende med de fåtallige fremmødte, alle havde ellers fået tilsendt indbydelse pr. post. Vi vender det positivt og glæder os over, at så mange er aktive (i arbejde) eller forhindret på anden vis.

Flere af de trofaste mødedeltagere er blevet "voksne" og har forladt os til fordel for METAL SØFARTS SENIOR-KLUB, hvor de nu er blevet fuldværdige medlemmer - men, vi ser dem nok i 8'eren.

Kommende aktiviteter vil blive meddelt i næste nr. af CO SØFART.

Som i de forgangne år kan interesserede Metal Søfart-medlemmer, mødes om for-



Fra venstre mod højre: Poul Valøe P (bestyrelsesmedl.), Filip, H.C. Rossen (formand/kasserer), Helmuth (næstformand/sekretær)



middagen 1. MAJ i foy'eren (kælderen) afd. København-Metal, Nyrupsgade 25.

Vi ses

Bestyrelsen

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2006

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.176 kr. og derover	Kr. 960,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.175 kr. og derunder	Kr. 600,00	
DAS-hyre	13.157 kr. og derover	Kr. 960,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
DAS-hyre	13.156 kr. og derunder	Kr. 600,00	
Dagpengesats	547 kr. og derover	Kr. 960,25	
Dagpengesats	546 kr. og derunder	Kr. 600,00	
Lærlinge		Kr. 190,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 389,00	

DSRF-internt



Dansk Sø-Restaurations Forening Resultatopgørelse 1. januar - 31. december 2005



	2005	2004
Kontingentindtægter	5.618.957	5.671.694
Salg af bøger og artikler	15.912	6.138
Tilskud fra Rederiforeningen til dækning af administration af feriepenge	8.000	10.000
Indtægter	5.642.869	5.687.832
CO Søfart	1.438.250	0
Faglige omkostninger	652.000	970.967
Personaleomkostninger	1.201.707	1.936.183
Lokaleomkostninger	167.078	15.066
Administrationsomkostninger	376.216	549.201
Diverse medlemsomkostninger	296.534	248.424
Fagbladet	103.485	154.962
Omkostninger	4.235.270	3.874.803
Resultat før afskrivninger	1.407.599	1.813.029
Afskrivninger	-175.657	-127.778
Resultat for finansielle poster	1.231.942	1.685.251
Finansielle indtægter	239.307	259.220
Finansielle omkostninger	-33.278	-2.419
Urealiserede kursreguleringer	-138.173	1.931
Realiserede kursgevinster	131.000	560
Resultat for ekstraord. poster og skat	1.430.798	1.944.543
Godtgørelse ved forlig	30.000	155.000
Resultat før skat og hensættelser	1.460.798	2.099.543
Skatter og afgifter	-109.913	-160.723
Årets resultat før hensættelser	1.350.885	1.938.820
Årets hensættelser	-760.000	-1.000.000
Årets resultat	590.885	938.820

Kommentarer til regnskab bet fra bestyrelsen:

Indtægter:

Kontingentindtægterne er faldet en smule i forhold til 2004, hvilket skyldtes at 3 borerrigge forsvandt ud af den danske del af Nordsøen først i 2005, med det resultat at foreningen mistede ca. 60 medlemmer. Medlemsnedgangen er indhentet igen i løbet af året.

Udgifter:

Udgiften til CO-Søfart modsvares af store reduktioner i de øvrige udgifter, fordi CO-Søfart har overtaget en stor del af udgifterne til personale, faglige udgifter, fagblad og administrationsomkostninger.

Aktiver og passiver:

Ombygningen af ejendommen er afsluttet og ejendommen har nu en værdi af 4,4 mill. kr - der er ingen lån eller andre forpligtelser på ejendommen.

Af overskuddet på 1.35 mill. er 790.000 henlagt til generalforsamling, 100 års jubilæumsfest i 2007, samt midlertidig ansættelse af rejsesekretær i 2006.

Tilbage er 591.000 i overskud, kontingentet har været holdt i ro siden 1998, og der planlægges ingen stigninger.

Foreningens egenkapital er på 9,9 mill. og foreningens aktiver på 11,4 mill, hvilket giver foreningen en selvfinansieringsgrad på 87%.



Dansk Sø-Restaurations Forening Balance 31. december 2005



	2005	2004
Ejendom	4.403.357	3.495.685
Driftsmateriel og inventar	204.272	334.685
Materielle anlægsaktiver	4.607.629	3.830.370
Obligationer	4.678.760	4.538.703
Aktier	372.006	750.165
Finansielle anlægsaktiver	5.050.766	5.288.868
Anlægsaktiver	9.658.395	9.119.238
Mellemregning Uddannelsesfonden	18.913	0
Tilgodehavende skat	19.532	14.324
Diverse tilgodehavender	166.944	101.861
Periodeafgrænsningsposter	67.875	132.799
Tilgodehavender	273.264	248.984
Likvide beholdninger	1.595.258	2.341.547
Omsætningsaktiver	1.778.522	2.590.531
Aktiver i alt	11.436.917	11.709.769
	2005	2004
Egenkapital	9.925.389	9.334.504
Reserver	760.000	1.000.000
Byggekredit	212.136	879.286
Gæld til CO Søfart	143.342	0
Feriepenge rederiforeningen	39.820	27.318
Anden gæld	356.230	468.661
Kortfristet gæld	751.528	1.375.265
Gæld	751.528	1.375.265
Passiver i alt	11.436.917	11.709.769
Garanti- og leasingforpligtigelse		

Runde fødselsdage i perioden 09-04-2006 16-06-2006



Jens Christian Raassi Andersen – Dalen
10, 6700 Esbjerg – fylder **60 år d. 22.
april**

Karin Arndt Sørensen – Vingaardsgade
15, 9000 Aalborg – fylder **60 år d. 22.
april**

Jan Knud Splidsboel Møller – Rørkjærsgade
12, 1-104, 6700 Esbjerg – fylder
50 år d. 29. april

Marianne Kofod Jensen – Røvej 5,
Olsker, 3770 Allinge – fylder **50 år d. 10.
maj**

Iris Juul Schlichting – Tofte 6, 3790
Hasle – fylder **50 år d. 10. maj**

Poul Erik Wurtz Andersen – Ullmannsvej
5, 8900 Randers – fylder **70 år d. 12.
maj**

Bo Hedemann Nielsen – Jernbanevej 21,
3.tv., 4300 Holbæk – fylder **70 år d. 14.
maj**

Johanne Christensen – Rørbyvej 3, 9900
Frederikshavn – fylder **85 år d. 18. maj**

Anna Marie Storm Gundestrup – Løkkebovej
4/1, 5600 Faaborg – fylder **70 år d. 22. maj**

Rita Thomsen – Prinsessegade 23, 1.th.,
9400 Nørresundby – fylder **50 år d. 29.
maj**



Jeg vil gerne takke foreningen for de
meget smukke lysestager, som jeg modtog
i forbindelse med min 60 års dag.

*Med venlig hilsen
Yvonne Ravn*

Tak for gaven jeg modtog i anledning af
min fødselsdag, den blev jeg meget glad
for.

*Med venlig hilsen
Ervin B. Nielsen*

Vi mindes



Aksel M.W. Jespersen, f. 23/8 1945, er
afgået ved døden d. 11/1 2006.

Niels Holger Hansen, f. 18/6 1942, er
afgået ved døden d. 4/2 2006.

Karl Dinesen, f. 29/9 1933, er afgået ved
døden d. 24/3 2006



JUBILÆUM I perioden 09-04-2006 16-06-2006

Sigurd Bak Lauridsen har den 1/5 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Lizzie Nielsen har den 1/5 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Frank Thunø har den 1/5 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Ursula Hede Kristensen har den 10/5 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Ellinor Emma Jeppesen har den 1/6 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Folmer Lindberg har den 1/6 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Marianna Inge Christiansen har den 1/6 2006 været medlem af foreningen i 25 år.

Henning Barnkob Pedersen har den 1/6 2006 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Ole Steen Hansen har den 1/6 2006 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Hermed takker jeg mange gange for den flotte gave jeg modtog til mit 40 års medlemskab af foreningen, og det med tilbageblik på mange gode år i dansk sø-

farts historie, medens der endnu var fred og ro ude omkring i den store verden. En hilsen, om jeg må, sender jeg til mine gamle kollegaer, specielt fra "Dansk-Fransk"
Jeg ønsker foreningen god vind fremover.

*Med venlig hilsen
Ole Albrechtsen*

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud januar 2006

Ind	39
Ud	18
Netto	<u>21</u>

Ind/Ud februar 2006

Ind	31
Ud	17
Netto	<u>14</u>

GENERALFORSAMLING

INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING I DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING



Moltkes Palæ er beliggende på hjørnet af Dronningens Tværgade og Bredgade, tæt ved Kongens Nytorv.

Fredag den 22. september 2006 kl.

13.00 afholder Dansk Sø-Restaurationens Forening ordinær generalforsamling j.f. foreningens vedtægter § 9

Generalforsamlingen afholdes i Moltkes Palæ, Dronningens Tværgade 2, 1302 København K.

Dagsorden efter vedtægterne.

Forslag som ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være foreningens kontor i hænde senest onsdag den 10. maj kl. 12.00.

Bestyrelsen

BESTYRELSESVALG

Ved næste ordinære generalforsamling i DSRF, som afholdes den 22. september 2006, skal en ny bestyrelse for foreningen tiltræde.

Den nuværende bestyrelse skal opfordre alle medlemmer som har lyst til at gøre en indsats, og tage del i ansvaret for foreningens ledelse og fremtid, til at opstille som bestyrelseskandidat **senest onsdag den 10. maj 2006**.

Valgbare er alle aktive medlemmer under 65 år.

Hvis du har lyst og mod på opgaven, så udfyld nedenstående blanket og indsend den til foreningen, **så den senest er foreningen i hænde den 10. maj 2006**.

Vedtægterne siger følgende om bestyrelsen:

BESTYRELSEN § 13

Bestyrelsen består foruden formand af 12 medlemmer, der vælges for 2 år ad gangen. Der er valg til bestyrelsen i lige år.

For at bestyrelsen skal være et repræsentativt udsnit af foreningens medlemmer, sammensættes bestyrelsen af følgende valggrupper:

HOVMESTRE	2 personer
FAGLÆRTE	2 personer
MENIGT CATPERS.	4 personer
SUPERVISOR/OLDF	1 person
ØVRIGE	3 personer

Hvis der ikke stiller nok op i en af grupperne, indvælges den som har modtaget flest stemmer uden at opnå valg, uanset valggruppe.

Valg til bestyrelsen foregår ved urafstemning. Opstilling af kandidater skal være foreningen i hænde senest den nærmeste forudgående 10. maj før generalforsamlingens afholdelse. I tvivlsspørgsmål er folketingsvalglovens almindelige bestemmelser gældende.

Hvert aktive medlem af foreningen har 5 stemmer ved valg til bestyrelsen, der må kun afgives 1 stemme i hver af valggrupperne.

Udtræder et bestyrelsesmedlem af sin valggruppe, forbliver vedkommende som bestyrelsesmedlem indtil førstkomende almindelige bestyrelsesvalg.

Som suppleant indtræder den i hver valggruppe, som har opnået flest stemmer uden at opnå valg. Hvis der ikke er flere tilbage i en valggruppe indtræder den der har modtaget flest stemmer uden at opnå valg, uanset valggruppe.

Valgbar til bestyrelsen er ethvert erhvervsaktivt medlem, der har været medlem af foreningen i mindst et år ved opstillingsfristens udløb. Skifter et medlem af bestyrelsen status fra aktiv til passiv udtræder vedkommende af bestyrelsen.

Ved det fyldte 65 år, skal alle fratræde deres bestyrelses- og tillidsposter. Ingen der fylder 65 år inden en valgperiodes begyndelse, kan opstilles eller genopstilles til valg.

Hvervene som medlemmer af bestyrelsen er ulønnede tillidshverv.

Bestyrelsesmedlemmerne modtager dog dækning af rejseudgifter ved deltagelse i møder, samt diæter under rejser inden for Danmark med undtagelse for Grønland og Færøerne.

Der afholdes mindst 5 mødedage årligt i bestyrelsen, samt efter begæring af 4 bestyrelsesmedlemmer eller formanden. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, hvis formanden og mindst 4 bestyrelsesmedlemmer er tilstede.

Bestyrelsen træffer beslutning ved simpelt stemmeflertal, hvis der er stemmelighed har formanden den afgørende stemme.

Der føres referat fra hvert bestyrelsesmøde, dette underskrives af bestyrelsen og opbevares tilgængelig for medlemmerne på foreningens kontor.

UNDERTEGNEDE ØNSKER AT OPSTILLE TIL BESTYRELSESVALGET

Navn:

Personnummer:

Stilling:

Rederi/Arbejdsgiver:

SKOVTUR BORNHOLM

LØRDAG DEN 27. MAJ
FRA KL. 13:00



Tilmelding senest 18/5 til kontoret. Pris 100 kr for aktive, gratis for passive.

Så er det tid til hygge og fest på Bornholm. Turen starter fra Snellemark ved det røde pakhuis hvortil vi returnerer kl 16:30.

Efter lidt tid til smuksering er det tid til at mødes på restaurant "China" kl. 18:30 til spisning og dans.

På foreningens vegne: Jesper

KLIP FRA REJSESEKRETÆR JANNIK MADSEN'S DAGBOGSNOTER

7/3-06

"Atlantic Traveller" i Fredericia tørdok:

Stor travlhed fordi kun 24 timers ophold i dokken. Modtaget af ny tillidsrep. Lars Christensen som orienterede om stort og småt fra de foregående 2 uger. Indkvarteret og god snak med hotelmanager. Tingene er begyndt at glide og rutinerne på plads. Indmeldelse af nye besætningsmedlemmer.

Senere til bowlinghallen med nogle ansatte som fik sig en hyggelig aften på tværs af afdelingerne.

Kørte fra skibet næste morgen kl. 07:15.

8/3-06

Scandlines i Spodsbjerg:

Smuttede forbi den lokale efter kage til kaffen. Skibet stævnede ind med en storsmilende Preben Sørensen på dækket klar til fortøjring. Fik en snak i messen og rundvisning på skibet med fortællinger om skibets storhedstid, da der både var hovmester og smørrebrødsjomfruer i den nu nedlagte kabys. I maskinrummet skinnede kærlig vedligeholdelse igennem. Det er der ikke længere tid til efter nedskæring



af besætningen.

Stak næsen mod Rudkøbing hvor Ærøfærgerne ventede, og sejlede med til



Marstal. God snak med skibets maskinist, som af uddannelse var maskinchef.

Videre til Ærøskøbing. Fandt en hyggelig beværtning hvor kokken serverede den bedste æggekage jeg har fået i mange år. Fik en snak med de lokale hvoraf største-



parten var ex-sømænd. Væggene fyldt med gamle billeder af skibe.

Sejlede med til Svendborg, med lystig snak i skibets messe om hvem der havde sejlet sammen med hvem i tidernes løb.

9/3-06

Esbjerg lufthavn - offshore:
Skiftedag for 2 rigge hvor vi har overenskomst. Mødte ny tillidsrepræsentant Tina Jørgensen som fik et lift til Randers hvor vi fik snakket offshore. Der er brug for vi plejer området bedre.



10/3-06

Kontordag i Rødovre.

11/3-06

"Princess" i Göteborg:

Skibet netop tilbage efter 1 måned på den engelske kanal, en tur de fleste havde nydt som et kærkomment afbræk fra den sædvanlige rutine.

Nye ankomsttider giver store ændringer i hvornår man kan være hjemme ved afløsning. Stemningen på nulpunktet og mange søger måske væk. Lidt kludder med senior-ordningen samt skiftedagen i Ijmuiden. Forlod skibet 01:00.

14/3-06

BHT

"Villum Clausen" 08:30 i Ystad og sejlede med frem og tilbage på aftenuren. Løs og fast meget snak, mest om skatteforhold og teknik.

15/3

Samsø Linien

Medlemsmøde på "Kyholm". Vi fik løst lidt op i snak om fortiden, og vendte derefter OK-2007 med forskellige forslag. Aftalte at holde et nyt møde i nærmeste fremtid.

16/3-06

Mols Linien

Snakkede med forskellige.

17/3 - 18/3

"Princess"

Sviptur til Kristianssand. Tillidsrep. Henrik-bager var ude, netop hjemvendt fra sin årlige tur til Australien. Nyrenoveret dagrum til besætningen.

20/3 - 21/3

Kursus i arbejds- og ansættelsesret med professor Ole Hasselbalch.



23/3

Algeciras.

Besøgte "Tåsinge Mærsk", hvor ingen dansk hovmester. Rundvisning i sømandskirkens nye lokaler som indvies 14. april.

24/3

Algeciras:

Besøg "A.P. Møller" og "Laura Mærsk"

Senere på dagen var jeg på Gibraltar, hvor man kan se skibene ligge som perler på en snor under passage af strædet.

25/3

Algeciras:

Besøg "Lica Mærsk"

Hovmester Jørgen Damgård Sørensen som har været 5 år på Grønland er fuld af gode historier.

Fortalte bl.a. om nu afdøde telegrafist, forfatter Knud Fischer som havde brækket armen, og det eneste man kunne hjælpe med var norske brystdråber. Efter 2 liter ville han ikke have mere. Der gik 4 måneder før han kom til læge.



Alt afhængigt af størrelsen var der et antal af messer, der svarede til "rangklasserne" ombord. Lavest i hierarkiet var søfybødermessen, hvis der var en sådan, derefter matrosmessen, så kom maskinpersonalets messe, så restaurationspersonalets og sidst den fornemste messe nemlig officerSmessen, for



Niels Duus, Udgivet af Casa Grafika

ISBN 87-990646-2-6, Kr. 129

Niels Duus har igen udgivet en lille velfortalt bog med historier

fra virkelighedens sømandsliv, dennegang fortalt om drengen fra Klaksvig der som 17-årig startede på navigationsskole som telegrafistelev, og som 48-årig begyndte omskolingen til skolelærer.

Færger og passagerskibe i Danmark.

Anders Riis

Stift bind og rigt illustreret

528 sider, kr. 350

ISBN 87-90924-25-8

Forlaget Nautilus, 2006.

Bogen kan købes direkte fra forlaget:

Tlf. 47725539, www.forlagetnautilus.dk

Bogen har fået fine anmeldelser, f.eks. i "Søfart" og "Bornholms Tidende". Særlig sidstnævnte dagblad kan næsten ikke rose bogen nok, og kalder den "fantastisk", måske fordi en af de nye ro-pax'ere har fundet vej til forsiden.

"Søfart" bruger lejligheden til at diskutere Søfartsstyrelsens "bureaukratiske" definition af skibstyper, som er fulgt i bogen, og som har betydet at alle slags pax-skibe er med, fra de største til de mindste lystbåde, hvilket betegnes som både skidt og godt.

Her på redaktionen kan vi dryppe en anden malurt i bægeret. Vi brugte bogen som opslagsværk for Spodsbjerg-Tårs ruten, og var passende irriterede over at rute-oplysningerne overlappende skulle findes to forskellige steder i bogen. Det er noget med systematikken som selvfølgelig er et valg, men efter vores mening kunne



være fiksure. At der så også var en grov fejl i opgørelsen af pax-tallet for et af skibene er en anden sag. Vi tror på den tilfældige svipser som ramte uheldigt.

Men det er, en flot bog for de maritime samlere og "aktører".



ATLANTSEJLERNE

af Per Herholdt Jensen, er en anden imponerende nyudgivelse, om flådens inspektionsskibe i 100 år.

Den er udgivet på Aschehoug's forlag 2005, og har ISBN-nummer: 87-11-16729-7

Bogen omtales nærmere i næste nr. af fagbladet.

RBF's MEDLEMMER SAGDE JA TIL OPTAGELSE I 3F

Lav stemmedeltagelse

Af: Peter Jürgensen

”Det var det bedste, der kunne ske for os, fordi der er et klart misforhold mellem de opgaver vi står overfor, og de ressourcer, vi råder over”, siger faglig sekretær i RBF”, Bent Moos

Fra den 1. juli bliver RBF en del af Fagligt Fælles Forbund, 3 F. De ca. 20.000 organiserede inden for hotel- og restaurationsbranchen bliver dermed medlemmer af Danmarks største fagforbund med ca. 385.000 medlemmer.

Da stemmesedlerne ved RBF's urafstemning var talt op medio marts, viste det sig, at 61,8 procent havde sagt ja til fusionen. Med i billedet hører dog, at kun 29 procent af de stemmeberettigede medlemmer havde valgt at afgive deres stemme.

Faglig sekretær i RBF med ansvar for de søfarende medlemmer, Bent Moos, var i sin tid forbundets første formand - i perioden 1990-94, og han var dengang stærkt involveret i den vanskelige opgave at sammenlægge fire mindre fagforbund.

”Det er ikke situationen til søs, der har haft betydning for, at vi nu har søgt optagelse i 3F. I dag har vi overenskomstdækket samtlige søfarende medlemmer. Samtidig har vi aktive tillidsfolk samt godt styr på tingene i denne del af vores forbund,” siger Bent Moos.

”Beslutningen skal ses på baggrund af, at hovedparten af vores medlemmer - i modsætning til f.eks. CO-Søfart - er organiseret i landbaserede virksomheder, og det er med baggrund i de meget vanskelige vilkår i hotel- og restaurationsbranchen, at man skal forstå vores situation. Her har vi at gøre med nogle meget hårdnakkede



arbejdsgivere. Det er således mere reglen end undtagelsen, at disse arbejdsgivere snyder deres ansatte. Blandt arbejdsgiverne er der stor modstand mod overhovedet at indgå overenskomster. Vi har erkendt, at der er brug for langt mere slagkraft og styrke, hvis vi virkelig skal have styr på hotel- og restaurationsbranchen, og herunder have en effektiv overenskomstdækning af ”bunden” i denne sektor, mener Bent Moos.

Branche med stort gennemtræk

”Branchen er samtidig kendetegnet ved en voldsom vækst med mange og meget forskelligartede arbejdspladser. Derudover er der et stort gennemtræk og mange løst tilknyttede, som ikke har nogen faglig tradition. Derfor er der et klart misforhold mellem de opgaver vi står overfor, og de

ressourcer, vi har til rådighed i RBF. Når vi derfor netop har valgt at tilslutte os 3F, er det netop, fordi denne organisation besidder en stor styrke. Ikke mindst i det øjeblik, der skal indgås overenskomster. 3F har jo blandt andet mulighed for at lave sympatikonflikter inden for transport- byggeri- og industriområdet. Dertil kommer, at vi nu bliver optaget i den branchegruppe i 3F, der hedder Privat Service, hvor vi bliver langt den største gruppe, og dermed får en betydelig synlighed, og dermed indflydelse,” siger han.

”Med i billedet hører også, at vores søfartende medlemmer ikke bliver overført til Sømandenes Forbund eller Transportgruppen under 3F. De forbliver derimod sammen med deres kollegaer fra hotel- og restaurationsbranchen på land, idet vores uddannelser jo er fælles, og der er stor fleksibilitet mellem at arbejde på land eller til søs”

Stor ledighed

Bent Moos erkender, at medlemstilbagegangen på ca. 10 procent siden 1998 – har bevirket, at ressourcerne ikke længere står mål med mængden af opgaver, men mener dog ikke, at medlemstallet i sig selv er afgørende for, om man er i stand til at løse opgaverne.



Næstformand for RBF i Region Syd, Carsten Bröner, havde hellere set at forbundet blev inddelt i færre, men større afdelinger.

”Vores største udfordringer har bestået i, at vi ikke har haft den økonomi og de ressourcer i øvrigt, som en moderne A-kasse skal bruge.” Det siger Carsten Bröner, der er næstformand for RBF i det

”Dertil kommer, at vi desværre har Danmarksrekord i ledighed (15 procent). Det medfører, at vi bruger alt for mange penge på at drive A-kassen – også selv om det faktisk, at vi overhovedet har vores egen A-kasse, giver os stor indflydelse.”

Om den lave stemmeprocent ved urafstemningen og den relativt beskedne interesse for at deltage i de forudgående medlemsmøder, siger Bent Moos, at stemmeprocenten ved den aktuelle urafstemning trods alt var højere, end den var ved forbundets urafstemning i forbindelse med overenskomstfornyelsen i 2004.

Men stemmeprocenten var dog for lav, erkender Bent Moos, og han tror, at årsagen hertil skal søges i, at det har været vanskeligt for medlemmerne at tage stilling.

”Vores udfordring som faggruppe består i, at vi har nogle gode og spændende uddannelser som bl.a. kokke, tjenere og receptionister, og hvis vi havde haft mulighed, ville vi derfor gerne bruge langt flere kræfter på at udvikle et positivt jobindhold og gode, velfungerende arbejdspladser. Men jeg ved da også godt, at problemerne ikke automatisk løses blot ved at vi bliver optaget i 3F. Til gengæld får vi større mulighed for at løse vores faglige problemer mere effektivt”, siger Bent Moos.

sydlige Jylland, og herunder har ansvaret for forbundets ansatte i den omfattende offshore-industri.

”I virkeligheden har vi fire former for A-kasser: En decentral, som befinder sig i Århus, Region Syd, (der omfatter Vejle, Sønderjyllands samt Fyns og Storstrøms amter) en central A-kasse for resten af landet, samt en særlig A-kasse for vores

medlemmer i København. Det vil sige, at vi har fire forskellige administrative systemer, som vi skal holde rede på, og det er bestemt ikke billigt.

Derudover har vi også savnet nogle medarbejdere i forbundet, der besad særlige kompetencer, som f.eks. socialrådgivere samt sagsbehandlere, som kunne tage sig af arbejdsskadesager. Netop fordi vi ikke har sådanne medarbejdere, er vores A-kasse gennem de senere år blevet pålagt en lang række nye og komplicerede opgaver”, siger Carsten Bröner, som tilføjer, at hele offshore-delen, hvor en række af forbundets kokke, stewarder og medhjælpere er ansat, kræver en faglig medarbejder på fuldtid.

”I juli 2004 kom der således et helt nyt skotsk offshore-firma på banen, som ikke kendte vores overenskomster og som ikke besad det fornødne administrative apparat til overhovedet at administrere disse overenskomster. Derfor har vores ressourcer været spændt til bristepunktet”

Carsten Bröner mener imidlertid ikke, at det var den rigtige beslutning, at RBF valgte at tilslutte sig 3F. I stedet havde han foretrukket, at RBF trimmede sin egen organisation. ”Det kunne ske ved at vi i stedet for at have en afdeling i hvert amt, konsekvent besluttede at lægge flere mindre afdelinger sammen. Dette har vi f.eks. gjort i Vejle, Ribe og Sønderjyllands Amt, hvilket har frigjort en masse arbejde, også selv om det da har givet os nogle lange arbejdsdage.

Kontorbus når hele regionen

”På centralt plan er vores ressourcer blevet



færre. På det decentrale plan har det dog ikke nødvendigvis været ensbetydende med en medlemstilbagegang. Med den måde, vi har struktureret arbejdet på her i vores region, har vi f.eks. ikke kun formået at fastholde medlemstallet, men derimod at øge det. Det skyldes, at vi har været i stand til at bruge vores ressourcer hensigtsmæssigt. F.eks. har vi investeret i en kontorbus, som med faste intervaller kommer ud til 13 forskellige byer i regionen hver 14. dag”.

Markant nej i Sydjylland

Den generelt meget afdæmpede interesse for at deltage i medlemsdebatten forud for urafstemningen, har man heller ikke mærket noget til hos RBF's Region Syd.

”Dels havde vi en ret høj stemmeprocent, dels havde vi det højeste antal nej-stemmer blandt forbundets afdelinger. Med 62,5 procent, som afviste en fusion, var vores ”Nej” således højere end ”landsresultatet, der med 61,8 procent for et ja til fusionen afgjorde spørgsmålet.”

DER HAR VÆRET FÆRRE ANSATTE I DEN DANSKE HANDELSFLÅDE END VI REGNEDE MED

Medio 2004 (fagblad 3-2004 og 4-2004 - tilgængelige på www.co-sea.dk), foretog foreningen en detaljeret analyse af de officielle statistikker, således som de udgives af Danmarks Rederiforening, med baggrund i mønstringsopgørelser i Søfartsstyrelsen. Det overordnede resultat var megen "tvivlsomhed". Bl.a. var det klart for alle, at indberetninger således som de var sket gennem tiderne ved årlige indberetninger fra DFDS, var kilde til ikke uvæsentlige fejl. Officielt mente man imidlertid at det overordnede billede var retvisende, om ikke andet så i relation til aflæsning af tendenser.

Siden vores analyse har der været arbejdet ihærdigt i Søfartsstyrelsen på at rette talmaterialet til noget mere troværdigt. Af samme grund har de kvartalsvise opgørelser nu ikke været offentliggjort siden

marts 2005. Medio marts 2006 modtog CO-Søfart råmaterialet på de reviderede statistikker, og vi har igen sat det op i vores eget system.

Indikationerne fra Søfartsstyrelsen er, at der har været tale om overvurderede tal, og at forskellene principielt skulle findes i tallene for servicepersonalet.

Nedenfor er nogle udvalgte forskelstal fra gamle og nye statistikker, på siderne 32-33 er nogle total-kurver for aktuelt påmønstrede sat op med de nye tal, og på side 34 er en forskelsopstilling for servicepersonale, samt en overordnet ny kommentar.

Ganske vist er kurverne som de fremstår på de 2 efterfølgende sider, "kønnere" end de var i 2004, men der er stadig usikkerhed og mange spørgsmål.

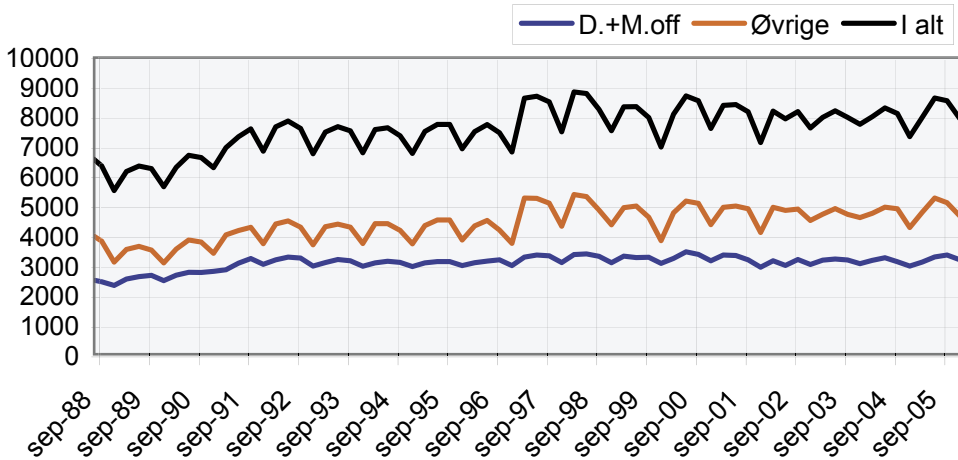
DIS plus DAS	STATISTIK PR PRIMO 2004 PÅMØNSTREDE		STATISTIK PR PRIMO 2006 PÅMØNSTREDE		FORSKEL PÅMØNSTREDE		FORSKEL BESKÆFTIGEDE påmønstrede x 1,6*	
	ALLE		ALLE		ALLE		ALLE	
	I ALT	DANSKERE	I ALT	DANSKERE	I ALT	DANSKERE	I ALT	DANSKERE
jun-90	7.540	6.117	6.824	5.711	716	406	1146	650
jun-95	8.401	6.190	7.844	5.827	557	363	891	581
mar-00	8.699	5.615	8.192	5.450	507	165	811	264
jun-00	9.370	6.111	8.824	5.915	546	196	874	314
sep-00	8.872	5.576	8.628	5.726	244	-150	390	-240
dec-00	8.697	5.425	7.694	4.884	1.003	541	1605	866
mar-01	9.253	5.886	8.481	5.456	772	430	1235	688
jun-01	9.475	5.989	8.511	5.422	964	567	1542	907
sep-01	9.220	5.855	8.261	5.316	959	539	1534	862
dec-01	8.374	5.182	7.223	4.585	1.151	597	1842	955
mar-02	8.898	5.674	8.273	5.356	625	318	1000	509
jun-02	9.134	5.871	8.228	5.385	906	486	1450	778
sep-02	9.409	6.282	8.261	5.554	1.148	728	1837	1165
dec-02	8.256	5.238	7.724	5.048	532	190	851	304
mar-03	8.557	5.414	8.084	5.279	473	135	757	216
jun-03	8.950	5.525	8.305	5.313	645	212	1032	339
sep-03	9.659	6.078	8.086	5.211	1.573	867	2517	1387
dec-03	9.405	5.689	7.870	4.844	1.535	845	2456	1352

* Faktoren 1,6 er fundet ved en relativ vejning af den "officielle" faktor på 1,83 for danskere (indvejet med 60%), samt et valg på 1,3 for øvrige udland (indvejet med 40%).

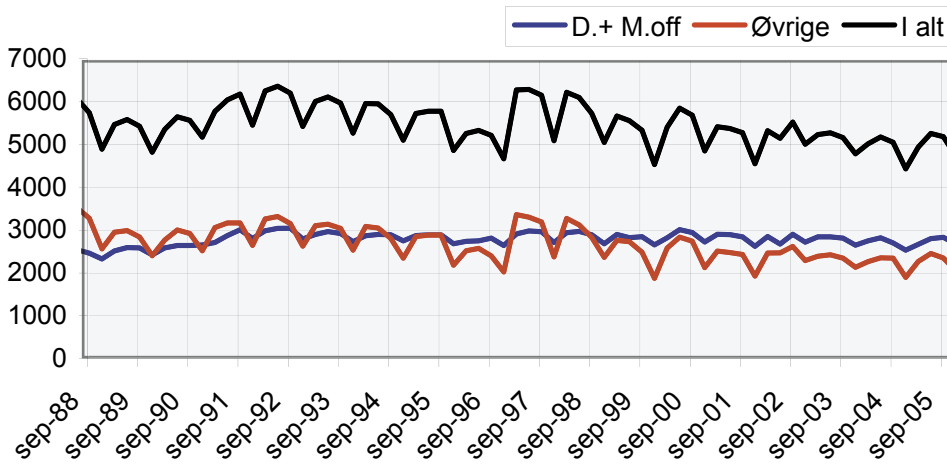
DIS + DAS PÅMØNSTREDE

D. + M.off. = Dæks- + maskinofficerer
Øvrige = Skibsassistenter + servicepersonale.

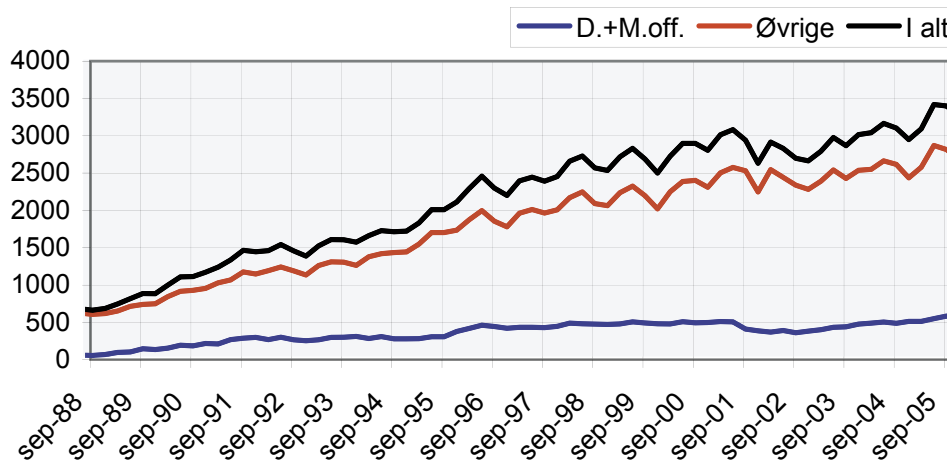
"Hoppene" i 1997 skyldes, at
statsskibene pludselig indgår i
talmaterialet.



TOTALT



DANSKERE

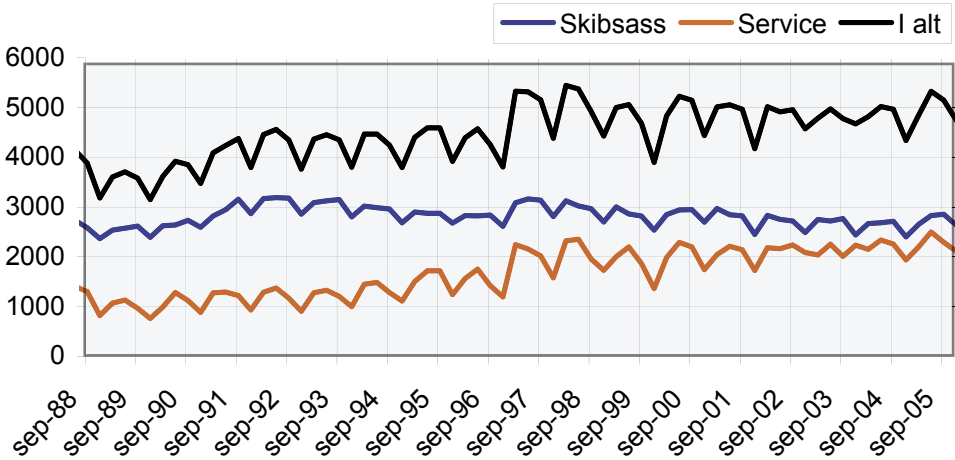


UDLÆNDINGE

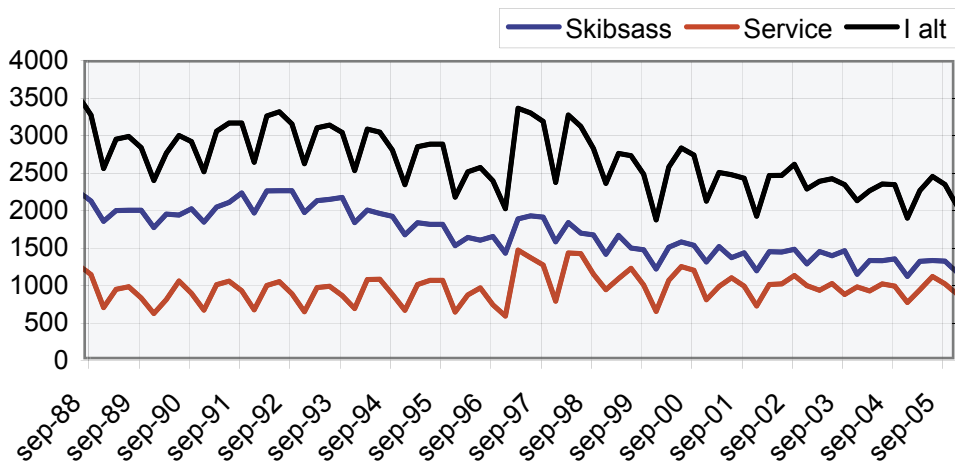
DIS + DAS PÅMØNSTREDE

Skibsass. = Enhedsbesætn. + dæksbesætn. + maskinbesætn.

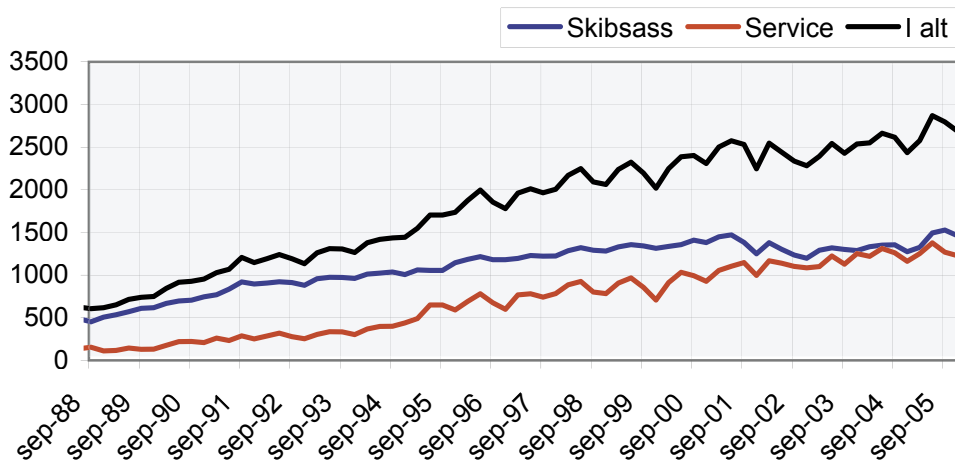
Service = Kabyspersonale (incl. hovmestre/pursere) + servicepersonale + andet personale (andre tjenstgørende + reparatører)



TOTALT



DANSKERE



UDLÆNDINGE

DIS plus DAS	STATISTIK PR PRIMO 2004 PÅMØNSTREDE		STATISTIK PR PRIMO 2006 PÅMØNSTREDE		FORSKEL PÅMØNSTREDE		FORSKEL I % af totaltallene fra side 31	
	Service		Service		Service			
	I ALT	DANSKERE	I ALT	DANSKERE	I ALT	DANSKERE		
jun-90	2.023	1.676	1.218	1.026	805	650	112	160
jun-95	2.733	1.970	1.380	942	1.353	1.028	243	283
mar-00	1.301	745	1.541	974	-240	-229	-47	-139
jun-00	2.513	1.509	1.852	1.167	661	342	121	174
sep-00	2.027	1.175	1.734	1.105	293	70	120	-47
dec-00	2.069	1.154	1.333	751	736	403	73	74
mar-01	2.205	1.297	1.553	903	652	394	84	92
jun-01	2.388	1.407	1.686	1.002	702	405	73	71
sep-01	2.371	1.326	1.622	895	749	431	78	80
dec-01	2.163	1.135	1.252	669	911	466	79	78
mar-02	2.195	1.271	1.536	891	659	380	105	119
jun-02	2.437	1.459	1.516	902	921	557	102	115
sep-02	2.459	1.557	1.612	1.005	847	552	74	76
dec-02	2.123	1.236	1.552	913	571	323	107	170
mar-03	2.193	1.276	1.399	811	794	465	168	344
jun-03	2.722	1.577	1.588	930	1.134	647	176	308
sep-03	2.748	1.531	1.349	774	1.399	757	89	87

Hvis man skulle vove at være tal-filosofisk, klippe et øje, og hugge en tå

1) Jvf. Andrew Drapers artikel side 36-37, er beskæftigelsessituationen en vigtig parameter for rigtig mange, i den overordnede politiske vurdering af DIS, NIS, tonnageskat o.s.v. Kan det "betale sig", eller skal man af samfundsøkonomiske grunde hellere lade det hele sejle sin egen sø?

2) Søfartsstyrelsens talmateriale har altid været indhentet med henblik på registrering af sejltilid til vedligehold og fornyelse af sønæringsbeviser (som rigtig mange ikke har!). Materialet burde **aldrig** have været anvendt til disse statistikker. Der havde været bedre valg, som f.eks. indberetninger over beskæftigede til rederiforeningerne, med efterfølgende kontrol hos

organisationerne.

3) Det er muligt kurverne, generelt set, nu er "kønnere". Men det er f.eks. ikke "kønt" at statskibene har været udeladt frem til 1997, med et hop til følge som skal forklares i al uendelighed.

4) Forskelstallene ovenover for servicepersonalet forvirrer sikkert mange. Når procenten er over 100%, betyder det at tallene for alle øvrige principielt har været tilsvarende "undervurderede".

Der er igen hidsige udsving, og tallene for f.eks. marts 2000 er i de gamle statistikker tydeligvis forkerte.

5) *Der bør nedsættes et talkyndigt udvalg i kontaktudvalgets regi. Vi har brug for pålidelighed og troværdighed i dette materiale, både bagudrettet, og med sikkerhed nu og fremadrettet.*

HØRING I FOLKETINGETS ERHVERVSUDVALG OM DEN MINDRE SKIBSFART

Christiansborg den 8. februar 2006



På talerstolen Kim Andersen fra Venstre, herefter, erhvervsminister Bendt Bendtsen, Niels C. Beier fra Nationalbanken, Michael Wengel fra bilfærgernes og de mindre skibes rederiforeninger, Gunnar Sørensen fra Rederiforeningen af 1895, Ole Philipsen fra CO-Søfart og skibsreder Finn Poulsen fra rederiet J. Poulsen yderst til højre.

CO-Søfarts formand Ole Philipsen var inviteret med i panelet ved en høring på Christiansborg om den mindre skibsfart.

Den røde tråd i Ole's indlæg var at se på erhvervet som en helhed. Det er ikke nok at fokusere på AP Møller og lignende storskibsrederier. **Hele** erhvervet skal plejes omhyggeligt - herunder værft- og reparationsdelen af søfarten.

Set fra denne side af erhvervet er det også vigtigt at udbygge den mindre handelsflåde, for at skabe de uddannelsespladser som man skal bruge, for at kunne rekruttere menige søfarende til de store skibe.



Kim Andersen i samtale med søfartspolitisk ordfører fra Socialdemokratiet, Niels Sindal til højre i billedet.

Bemærkningen "jeg vidste ikke, at vi havde hættemåger ansat", førte i COOP Danmark (Kvickly) til bortvisning for racisme.

HK har anlagt sag mod virksomheden.

Information 13/3-2006

"Jeg har altid været glad for vores ytringsfrihed, selv om jeg aldrig rigtig har brugt den før.

Nu hvor jeg har lyst til at sige en hel masse, ved jeg ikke rigtig om jeg tør.

Læserindlæg i Information debat

NORSK SKATTERAPPORT BØR BEGRAVES

Af: Andrew Draper

En længe ventet redegørelse fra et særligt udvalg, nedsat under den sidste borgerlige regering i Norge, om skatteforhold for rederibranchen har foreslået, at alle former for statsstøtte og subsidier til norsk udenrigssøfart bør afvikles. De maritime organisationer er ikke særlig imponerede: de mener samstemmende, at rapporten bør skrottes. Hvis den blev ført ud i livet, ville det betyde neddroingen af den norske handelsflåde.

Handelsflåden er i forvejen hårdt presset. Ifølge Norges Rederiforbund falder norske rederiers internationale markedspostion hvad angår nybygningsprogram fortsat. Efter en vis afmatning i sidste halvdel af 2004, var januar og februar 2005 de værste måneder i NIS' historie – ikke mindre end 34 skibe, eller 5%, forsvandt fra handelsflåden.

I hele 2005 faldt flåden med 9,3% til 37,1 mio. dwt i den del af flåden som sejler international fart (i både NIS og NOR skibsregistre). I NIS-flåden skrumpede antal skibe med hele 12%.

Hvad betyder dette fald for beskæftigelsen?

Data fra FENSO (sammenslutning af skibsofficerernes organisationer) viser, at antal norske officerer ombord på NIS-skibe har nået et bundniveau. Der er nu kun 912 norske officerer ombord på NIS-skibe, sammenlignet med 1.112 et år tidligere og 1.775 for 15 år siden. Nu udgør de kun 20% af alle officerer mod tidligere 30%.

Omar Jørgensen fra Norsk Sjøoffisersforbund (NSF) understreger, at der er lidt over 10.000 norske officerer, overvejende

i den nationale NOR-flåde. Men faldet i NIS-beskæftigelsen er bekymrende: - Ja, det vækker bekymring at antal NIS-skibe går ned. Nedgangen skyldes, at skibene "melder overgang" til andre flag, blandt andet Singapore. Når det gælder NOR-skibe så er disse i stor grad skibe beskæftiget i indenrigsfart og på norsk sokkel. Her er situationen foreløbig stabil. Sømandsorganisationerne arbejder hårdt for at norske søfolk skal få samme rammebetingelser som konkurrenterne i EU for at forhindre nedgang.

Fagforeninger til kamp mod redegørelsen

De norske maritime organisationer håber på, at det ikke kun bliver dem, der modarbejder skatteredegørelsen. Den rød-grønne regering under statsminister Jens Stoltenberg har selv taget lidt afstand, allerede før den sendte redegørelsen ud i høring. Den har lagt afstand til den forhenværende regerings markedsliberalisering. Den uvidede nettølønsordningen og erklærede sin støtte til en aktiv erhvervspolitik, ikke mindst med hensyn til norsk søfart.

Finansministeriet pegede på, at ikke alle medlemmer af udvalget, som blev ledet af Guttorm Schjelderup, professor ved Norges Handelshøyskole, var enige i arbejdets konklusion, og i stedet gik ind for indførelsen af en tonnageskat på lige fod med den, man finder andre steder i Europa – herunder Danmark.

Oppositionspartiet Høyre (Konservative), som forsynede den sidste regering med den finansminister som i 2004 nedsatte det skatteudvalg der nu har rapporteret, er heller ikke begejstret for udfaldet. Partiets erhvervsordfører Torbjørn Hansen er gået

så vidt: - Flertalsindstillingen bør lægges i makuleringsmaskinen, sagde han. Man kan derfor undre, om redegørelsen vil blive brugt til noget.

De tre norske maritime fagforeninger (Norsk Sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund) udsendte en fælles udtalelse, hvori NSF's fungerende direktør Tore Gjestrum sagde:

- Udvalgets flertal anbefaler slet og ret at nedlægge norsk skibsfart. De må have set noget, resten af Europa ikke har set. Norge behøver, ifølge udvalget, ikke erhvervet eller den værdiskabelse det genererer. Resten af verden konkurrerer om at tiltrække dette erhverv.

- Det første, den rød-grønne regering gjorde, var at udvide nettolønnen for norske søfolk og dermed sikre vigtige arbejdspladser og uvurderlig kompetence langs hele kysten. Regeringen har lagt vægt på, at den vil føre en aktiv erhvervs politik og har udpeget skibsfart til et område, den

vil satse på. Vi forudsætter, at regeringen holder sig til den kurs de har lagt op til. Denne indstilling bør lægges i en skuffe og glemmes, siger Tore Gjestrum.

Sverige skal have bedre vilkår

Også svensk søfart skal have bedre vilkår. Her er også kommet en særlig redegørelse om skatteforhold til regeringen. Landet skal have tonnageskat, som et af de sidste i EU. Rederierne er fornøjede medens fagforeningerne principielt går ind for tonnageskat, men ikke er så glade igen for det forslag, der er blevet lagt frem. Regeringen skal nu overveje rapporten før den kommer med et lovforslag.

Officerernes fagforening SBF mener, at indførelsen af tonnageskat må være betinget af indflagning af skibe. Tidligere skattelettelser og indførelsen i 1999 af TAP-systemet (som tillader beskæftigelsen af op mod halvdelen af en besætning med udenlandsk løn og arbejdsvilkår) har ikke ført til en forøgelse af antal skibe i den svenske handelsflåde.

STATISTIK NIS-SKIBE

Beskæftigede skibsofficerer på NIS-skibe pr 21.11.2005

Kilde: FENSO

	Dec. 1990	Nov. 1997	Dec. 2000	Nov. 2001	Nov. 2002	Nov. 2003	Okt. 2004	Nov. 2005
Nordmænd								
Skibsførere	550	406	406	382	371	366	333	315
Styrmænd	479	524	455	421	395	377	324	266
Maskinoff.	746	757	608	540	496	463	380	280
Andre		193	128	122	115	96	75	51
Totalt	1.775	1.880	1.597	1.465	1.377	1.302	1.112	912
Andel i %	30	32	28	26	25	25	22	20,04396

Udlændinge								
Skibsførere	316	293	354	378	364	355	343	315
Styrmænd	1.813	1.399	1.562	1.579	1.589	1.567	1.504	1.445
Maskinoff.	1.932	1.465	1.652	1.678	1.656	1.662	1.585	1.480
Andre		799	616	529	513	425	416	398
Totalt	4.061	3.956	4.184	4.164	4.122	4.009	3.848	3.638
Andel i %	70	68	72	74	75	75	78	80

Antal skibe	866	699	760	760	735	721	676	634
--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

REGERINGENS HANDLINGSPLAN: DANMARK SOM EUROPAS FØRENDE SØFARTSNATION

"Søfart" har i sit netop udkomne nummer (nr. 13, 31. marts 2006), en temasektion om handlingsplanen med gæsteskrifter, hvor bl.a. CO-Søfarts formand Ole Philipsen har et indlæg.

Vi bringer nedenfor Philipsens indlæg uforkortet, og efterfølgende en kort omtale af hovedessenserne fra de øvrige:

KAN IKKE SE TRÆERNE FOR BAR' SKOV

Det var med stor nysgerrighed og forventning jeg straks gik i gang med at læse regeringens nye handlingsplan for rederierhvervet. Dejlig målsætning. Kan vi virkelig blive så gode?

Handlingsplanen cirkulerer omkring syv indsatspunkter, hvoraf navnlig to har interesse:

- Bedre uddannelse og øget tilgang til "Det blå Danmark"
- Beskatning og udviklingsfinansiering.

Som fagforening er uddannelse og øget tilgang til erhvervet det primære interessepunkt, og på det område bliver man hurtigt desorienteret over et ensidigt og unuanceret oplæg. Det er tilsyneladende ikke rigtig gået op for regeringen at der findes andre grupper af danske søfarende end officerer. Når det gælder officererne, og i særlig grad dualofficerer, kan man finde en række planer og forslag som skal øge rekrutteringen, herunder omskoling af fiskeskippere. Derimod bliver danske menige/faglærte søfarende, ikke nævnt med et eneste ord i handlingsplanen - dem får man tilsyneladende blot leveret på et

færdigt fad, fra udlandet. På samme vis som man i en del indenrigsfarter i dag får leveret frysekost til langtidsbrug.

Og hvad er der så galt i det? Der er det galt at man mister symbioserne. Ikke blot i relation til den enkeltes livskvalitet i arbejdssituationen, men også med amputerede fødekæder som konsekvens. Der er



tale om en fatal fokusering på her og nu gevinst. Hvis vi skal være verdens bedste, så skal vi gøre noget særligt, så skal vi finde "den danske model". Vi skal gøre os rigtig umage, og ikke blot hoppe på det mest nærliggende tog. Den udenlandske søfarende hører med til billedet, men han kan ikke overtage "underskovens" rolle, og han kan ikke lave den sovs som gør at dualofficeren ønsker at være ude mere end 14 dage på langfart - ikke blot forstået bogstaveligt, men nok så meget symbolsk. Vi skal blandes, men i rette doser, også så dualofficeren kan være nabo til skibsmekanikeren i Svendborg.

Uden at vide noget om det, kan man fornemme Danmarks Rederiforenings finger på tastaturet, når man læser handlings-

planens afsnit om beskatning. Generelt er opfattelsen at rederierhvervet har gode rammebetingelser i Danmark, men der kan sagtens opnås højere avancer. Der er forslag om ikke at betale skat på gevinster ved salg af skibe som er omfattet af tonnage-skatte-ordningen, samt udvidelse af denne ordning til at indbefatte kabel- og andre specialskibe. Det virker uforståeligt at man endnu engang overvejer at favorisere de danske redere, til sammenligning med alle andre erhvervsdrivende, uden et eneste modkrav, som f.eks. garantier for dansk beskæftigelse, bred vifte af uddannelsespladser, investeringer i følgeindustrier m.v. Det hele skal ses i lyset af, at danske redere i 2003 betalte 1,3% i selskabsskat svarende til 133 mill. kroner, og til sammenligning med en selskabsskat på 28% for andre erhvervsvirksomheder.

Der er ikke meget nytænkning i handlingsplanen dens omfattende korpus til trods. Den fastholder overordnet tingenes tilstand og lover at opfylde rederønsker om højere udbytte, - uden modkrav. Der mangler fornemmelsen af originalitet som kunne give os alle et skub mod nye horisonter.

Underdirektør Jan Fritz Hansen Danmarks Rederiforening

Dansk skibsfart har allerede fuld fart frem ... klart at danske styrkepositioner skal behandles godt ... Søfart kan ikke sammenlignes med landbrug, IT eller vindmølleindustri.

Sekretariatsl. Michael Wengel-Nielsen Bilfærgernes Rederiforening

Ønsker adgang til registrering i DIS af indenrigsfærger som opererer kommercielt eller som bringes i licitation ... mere

specialiseret uddannelse af menige .. undrer sig over ikke at være inddraget i transportministerens tænketank.

Adm.dir. Thorkil H. Christensen Danske Maritime

Samlet udvikling afhængig af højtuddannet personel og et generelt højt vidensniveau.

Sekretariatsl. Michael Wengel-Nielsen Rederiforeningen for mindre Skibe

Uddannelser skal tilpasses krav og forventninger ... "hvor håndelag og godt sømandsskab har større betydning end teoretisk kunnen".

Direktør Gunnar Sørensen Rederiforeningen af 1895

Savner finansieringsordning til fornyelse af flåden. Foreslår ny anpartsordning med mindstehæftelse på 1 mill. kr.

Formand Per Jørgensen Maskinmestrenes Forening

... mangel på maskinmestre overalt, og der bør uddannes flere hjælp til den mindre skibsfart ...

Formand Søren Sørensen 3F, Sømændenes Forbund

Fint med støtte selv om det i forvejen går forrygende, men den gives forkert fordi den ikke også gavner beskæftigelsen.

Formand Jens Fage-Pedersen Søfartens Ledere

For lidt fokus på den ressource som danske skibsofficerer udgør.

Magasinpost
Id.nr. 12191

Kontorferier:	Lotte Dehn	20/3 til 9/4 + 22/5 til 4/6
	Susanne Jensen	10/4 til 12/4
	Christian Petersen	10/4 til 12/4
	Martin Nielsen	10/4 til 12/4
	Ove Larsen	10/4 til 12/4
	Ole Strandberg	18/4 til 23/4
	Vivi Puge	18/4 til 23/4
	Barno Jensen	29/5 til 30/5

Kontoret lukket: 1. maj
26. maj



Tegning af Albert Engström
i trykte udgave