

Med A.P.Møller-Mærsk's handling den 5. februar, satte rederiet den tillid som var opbygget under et voldsom pres. I lang tid fremover vil de faglige organisationer i kontaktudvalget og andre sammenhænge, have et spøgelse i baghovedet, og det kan betyde at den generelle støtte vil være mere tilbageholdende.

Leder, side 3

Bare vi lige får lagt den holdning ned, at de ikke kan, så tager vi over, og så **kan** de pludselig, hvis de vil. Jeg kan ikke tvinge dem ind på skolen, de skal komme indenfor frivilligt, bare inden for døren, så skal vi nok tage os af dem."

**Skagen Skipperskole
side 4-13**

ALLE HOVMESTRE,
DER MÅTTE ØNSKE
AT BLIVE OMSKOLET
TIL STYRMAND, BE-
DES KONTAKTE FOR-
ENINGEN HURTIGST
MULIGT...

Side 15

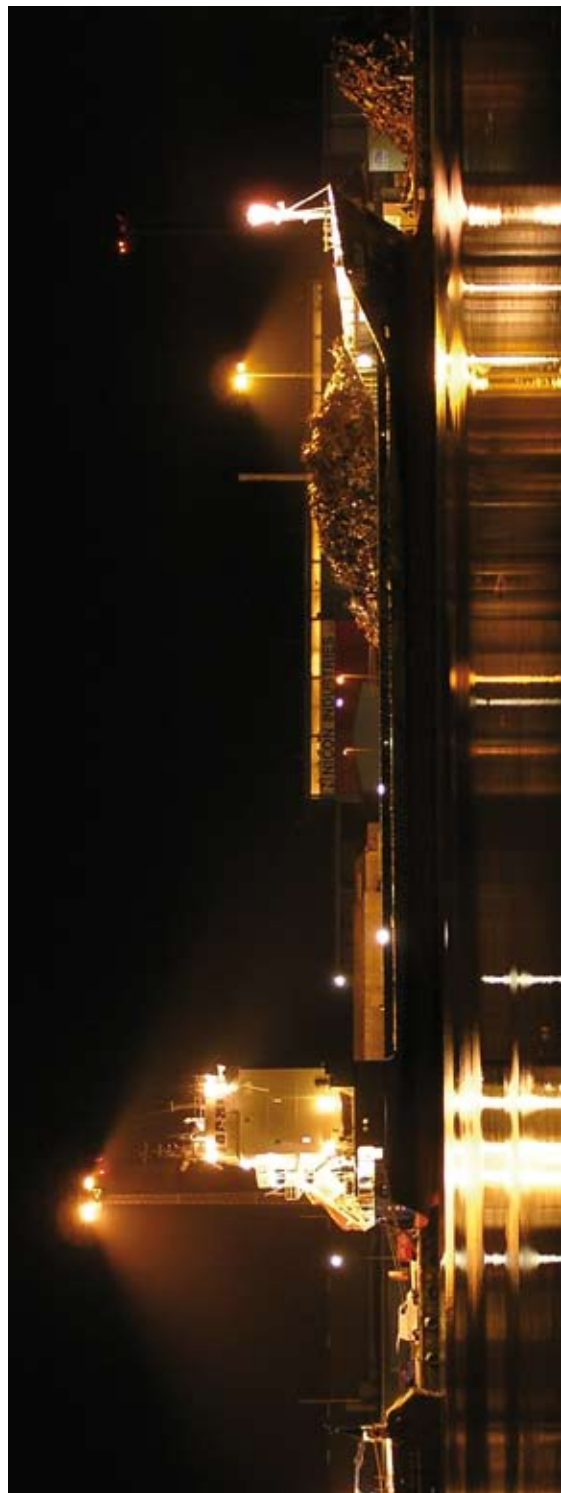
MAX.
DAGPENGE SATS
2008
703 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN



SØ-RESTAURATIONEN



METAL SØFART



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: 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 36365585
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586
Fag. kons. Jannik N. Madsen 36365595
Advokat John Ibsen 36365592
Kontorass. Susanne Holmblad 36365593
Økonomiass. Barno Jensen 36365590

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

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

fax 33322795

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Jannik N. Madsen, red.

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.122 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



Vippefyret på Grenen ved Skagen, er Danmarks ældste vippefyrr med åben brændekurv. Det er fra 1627 og genopført i 1913 som tro kopi, og igen rekonstrueret i 1958. I dag tændes det hvert år til Sankt Hans.

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 6. april 2008

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 13. juni 2008

på nettet (www.co-sea.dk) d. 8. juni.

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 29/5-2008.

INDHOLD

Leder	3
Skagen Skipperskole	4
Hans Gert Nielsens historie	11
Mærsk-møder i Nyborg	14
Aftalen med Mærsk Line.....	15
MS-Internt	18
Månedens foto	20
DSRF Internt	22
DSRF regnskab 2007	24
A-kasse orientering, Ove Larsen	26
PFA orientering	28
Udenlandske arbejdsskadesager 4	30
Faglige sager og noter	32
Dom fra gamle søfartsdage	37
Hjemmeside	39
Ferier, lukkedage og Albert Engström ..	40

CO-Søfart er efter forhandlinger nået til enighed med A.P.Møller-Mærsk, om tilbagetrækning af de massive opsigelser rederiet den 5. februar varslede overfor DSRF's og Metal Søfarts medlemsgrupper. Der er i stedet lavet aftale om frivillige fratrædelsesordninger m.m.

Men uanset at det lykkedes at få trukket opsigelserne tilbage, står de søfarende og deres faglige organisationer tilbage dybt frustrerede, desillusionerede - og ikke mindst forvirrede.

CO-Søfarts medlemsorganisationer går ind for DIS. Vi er enige i at det er en fordel for Danmark at vi kan bevare og udvikle en stor handelsflåde med dansk flag agten, som er konkurrencedygtig med andre landes. Selv om vi ikke er enige i DIS lovens § 10 stk. 2 & 3, så har vi ved et gensidigt tillidsfuldt samarbejde med rederierne og deres organisationer i DIS-kontaktudvalget, opnået den forståelse, der har været med til at udvikle dansk søfart gennem de sidste 6-8 år. Dette har indebåret en forståelse mellem udvalgets parter, om en balance mellem danske og udenlandske søfarende i denne handelsflåde, uden denne balance ligefrem har været kvotereguleret.

MEN hvis det er en dansk handelsflåde uden danskere, som man måske drømmer om, så må man også indstille sig på, at den er vi sådan set ligeglade med, og den gider vi ikke ofre ressourcer på at støtte, hverken nationalt eller internationalt. Tværtimod.

Med A.P. Møller-Mærsk's handling den 5. februar, satte rederiet den tillid som var opbygget under et voldsom pres. I lang tid fremover vil de faglige organisationer i kontaktudvalget og andre sammenhænge, have et spøgelse i baghovedet, og det kan betyde at den generelle støtte vil være mere tilbageholdende.

Det skal dog siges, at det samtidig var en glæde at opleve at mange andre rederier sluttede op om samarbejdet, og i det skjulte leverede en stor indsats for at APMM skulle forstå, hvad det var de var ved at sætte overstyr.

I Business.dk den 17. marts udtaler en ekspert, at APMM's direktør Niels Smedegaard Andersen, også i Carlsberg har prøvet at "modernisere selskabet uden at ånden går tabt". Nu ved jeg ikke hvordan eksperten kan vide noget om ånden i selskaberne, men hvis han hører det, som vi andre hører fra de ansatte i APMM, så afgik en stor del af den korpsånd og stolthed som APMM gennem mange år har opbygget hos de søfarende, ved en brat og pludselig død kl. 10.30 den 5. februar 2008. Og det ikke kun hos de berørte søfarende, men også hos dem man - indtil videre - gerne vil beholde.

Det bliver spændende at se om man er interesseret i at genopbygge tilliden, eller om det hele bare går op i lommeregner- og handelsskole-logik.

FORUDSÆTNINGER

Aftale mellem Søfartsstyrelsen og DSRF om forudsætninger for hovmester/kok for at komme i gang med uddannelsen som navigatør:

- 1) 36 måneders dokumenteret fartstid som hovmester/kok.
- 2) 10 ugers "svendekursus" på MARTEC (kan muligvis oprettes som et specielt 10 ugers "hovmesterkursus", hvis vi kan samle en gruppe til et helt kursushold).
- 3) 3 måneders fartstid som overtal- lig styrmands aspirant med uddannelsesbog (alternativt 6 måneders fartstid som ubefaren skibsassistent med uddannelsesbog) - alle Mærsk-ansatte er sikret aftale om sådan fartstid, hvis de vælger fra- trædelse med henblik på at blive styrmand.

Ovenstående kan sammenlignes med at det for andre ville kræve 20 ugers MARTEC-kursus plus 12 måneders fartstid som overtal- lig styrmands aspirant eller plus 18 måneder som ubefaren skibs- assistent.

SKIBSASSISTENTER

Befarne skibsassistenter opfylder umiddelbart kravene om fartstid for at blive optaget på navigations- eller skipperskole med henblik på ud- dannelse til navigatør (kystskipper, voksenstyrmand, sætteskipper, skibsfører).

HAR DU VILJEN

SKAGEN S

Bankvej 1 · 9990 Skagen · Danmark · Tele

Inmarsat-C 4 219 05510 · E-mail

Den berømte udbryderkonge Carl Lorentzen, vandrede ind og ud af fængsler fra sin første dom i 1926 til sin død i 1957. I 1946 blev han varetægtsfængslet på ubestemt tid i Horsens Statsfængsel. Tre år efter genlød alverdens aviser med overskriften "Hvor der er en vilje, der er der også en vej". Det var lykkedes Lorentzen under sit ophold at grave en tunnel ud fra fængslet, og til de måbende fængselsbetjente efterlod han et papskilt med denne overskrift lillejuleaften 1949.

Lorentzen's valgsprog, er også valgsprog for forstander Jørgen Chr. Jensen, som har været lærer på Skagen Skipperskole siden 1973, og forstander siden 1988.

På baggrund af den nye situation for for- eningens hovmestre, besøgte vi Skagen Skipperskole den 14. marts, og fik et langt interview med den entusiastiske forstan- der.

Her bringes et uddrag af interviewet, hvori også deltog hovmester Hans Gert Nielsen, som for tiden er ved at tage styrmands/sæt- teskippereksamen.

Efterfølgende interviewet er et selvstændigt indlæg fra Hans Gert Nielsen, som har en ganske særlig sø- og kokkekarriere, og for hvem søfart er en større overskrift i livet, end det at lave mad.

OleS



MARITIM FORBEREDELSES EKSAMEN

Hvis man **ikke** har 10. klasse, eller det der er højere, skal man have maritim forberedelses-eksamen for at blive styrmand eller sætteskipper. Den kan på Skagens Skipperskole tages rimeligt fleksibelt. Der skal bestås en eksamen, men det meste kan principielt læres derhjemme. Der er eksamen to gange om året, i juni og december.

Eksamensfagene er:
Matematik, Fysik, Kemi, Engelsk, Dansk

De fag svarer samtidig til indholdet i 10. klasse i folkeskolen. Man skal have minimum 6 i hvert enkelt fag for at bestå.

”Jeg kan godt sige dig, hvor det er det virkelig gør ondt. Det er engelsk, og det er jo så der hvor hovmesteren siger, jamen det er jeg jo god til, det er ikke noget problem, jeg er vant til at snakke med agenter osv. Men bare de kommer på skolen, så skal

MARITIM FORBEREDELSE

Et grundskoleniveau man skal være på for at kunne blive alt andet end styrmand af 4. grad (kystskipper).

Svarer til 10. klasse i det ordinære skolesystem i de grundlæggende fag, men uden visse folkeskolefag.

Hvis man i forvejen har 10. klasse fra folkeskolen, eller højere uddannelse, skal man selvfølgelig ikke have det.

Man behøver ikke nødvendigvis have uddannelsen når man påbegynder uddannelsen til navigatør, det er muligt at tage den sideløbende.

(se i øvrigt interview med Skagen Skipperskole).

STYRMAND AF 4. GRAD

Med eksamen som kystskipper får man bevis som styrmand af 4. grad.

En kystskipper kan:

a) Sejle som styrmand i skibe op til 500 BT i kystfart.

b) Efter 12 måneders fartstid som styrmand, kan man få **sønæringsbevis** som kystskipper, med ret til at være skibsfører i skibe på op til 500 BT i kystfart.

Uddannelsen varer ½ år.

STYRMAND AF 3. GRAD

a) Voksenstyrmand (1 år)

Der er egentlig ikke noget der hedder det, men det er et begreb Søfartsstyrelsen bruger for det 1-årige uddannelsesforløb for "voksne mennesker", der falder ind under en voksenuddannelses-bekendtgørelse hvorefter man - hvis man er over 25 år - kan få støtte efter SVU-loven (som den eneste navigatøruddannelse). ***Det er dette forløb der er påtænkt hovmestre/kokke.***

En "voksenstyrmand" kan:
Sejle 1. og 2. styrmand i alle skibe alle have

For at blive overstyrmand, skipper eller skibsfører kræves yderligere uddannelse (se nedenfor).

En voksenstyrmand kan fortsætte til sætteskipper og det varer ½ år ekstra.

b) Sætteskipper (1½ år)

Uddannelsen varer først et halvt år til kystskippereksamen og derefter plus et år til sætteskippereksamen.

En sætteskipper kan:

a) Sejle 1. og 2. styrmand i alle skibe alle have

b) Efter 24 måneder sejltid som styrmand, heraf 12 måneder som overstyrmand, kan han sejle som skibsfører i skibe på op til 3000 BT, i fart på alle have.

Uddannelsen er SU-berettiget.

vi nok lære dem det de virkelig skal kunne. Jeg skal jo have lokket dem til at gøre den bedste investering de overhovedet har foretaget i livet - nemlig en (ny) uddannelse. Vi har ikke haft så mange hovmestre endnu, og det er måske ikke så slemt med det engelske der, det er mere vores fiskere, de kan have svært ved det."

"Dumper man i et enkelt fag eller to, så er det ikke slut med det, man kan gå det ene eller de to fag om og f.eks. læse op i juleferien. Der skal gå mindst en måned efter eksamen før man kan gå om, og skolen tilstræber at det kan ske så tidligt som muligt efter eksamen. Hvis man dumper til to ekstra eksamener i træk, så først falder hammeren, så skal man gå det hele om hvis man vil prøve igen. Skyldes det særlig alvorlige forhold, dødsfald og lignende, så skriver man et tårevædet brev vedhæftet nødvendige kleenex til mig, og så beslutter skolens ledelse om der er særegne grunde som gør, at vedkommende skal have en fjerde chance. Men det er heldigvis meget sjældent. Der går 10 år imellem at vi har en som dumper 3. gang."

"For dem som mener de har seriøse boglige problemer, så er det vigtigt der ud af din pen kommer budskabet, *har du viljen, kender vi vejen.*

HAR DU VILJEN - KENDER VI VEJEN

"Men det er netop det seriøse budskab. Og det er netop hovmestre som ofte har et seriøst problem med bøger, men de skal ikke lade sig skræmme. Bare vi lige får lagt den holdning ned, at de ikke kan, så tager vi over, og så **kan** de pludselig, hvis de vil. Jeg kan ikke tvinge dem ind på skolen, de skal komme indenfor frivilligt, bare inden for døren, så skal vi nok tage os af dem."

Hans: "Og der er en utrolig hjælpsomhed eleverne imellem også. Det er jo voksne mennesker, men det må jeg sige, det blev jeg paf over. Der dannes nogle uformelle grupper elever imellem



STYRMAND AF 2. GRAD

Kræver skibsførereksamen som varer yderligere 1 år for en sætteskipper.

STYRMAND AF 1. GRAD

Forudsætter 12 måneders fartstid efter bestået skibsførereksamen.

helt automatisk, hvor kemien passer.”

”De som ønsker det, de kan få materialet til den maritime forberedelsehistorie tilsendt, og tage det som selvstudie, helt eller delvist, derhjemme, eller mens de er ude og sejle. Dem som har seriøse problemer, de skal selvfølgelig ikke gøre det på den måde. Et samlet undervisningsforløb her det vil så tage mellem 10 og 12 uger. Men selv for dem som vil deltage i undervisningen, er det en god ide at få sendt materialet tidligere, så det kan blive afmystificeret. Og her hjælper vi så hinanden, og eleverne imellem, og det gør at det er meget få som ikke består. Det er ikke fordi vi er afsindigt dygtige, men vi skaber rammerne om, at vi skal knagen sparkme igennem dether.”

”De som har tunge problemer, de får en IT-rygsæk, som de mod et depositum får stillet til rådighed, og hvor der er en masse hjælpeværktøjer. F.eks. kan de indstille den til at læse hvert eneste ord eller sætninger op, og der er ordbøger og en hel masse andet, og det er en ”rygsæk” til en 25-30.000 kroner. Vi har den store glæde at nogle af dem som har fået den, kommer helt impulsivt op og siger det er alletiders. Og bagefter, hvis en bliver afhængig af den, ja, så anskaffer han selv den samme pakke og tager med ombord.”

Uddannelsessteder:

Man kan finde links til alle maritime uddannelsessteder på vores hjemmeside på denne adresse:

www.co-sea.dk/seeems/975.asp

Skoler hvor man kan blive voksenstyrmand, skipper eller skibsfører:

Skagen Skipperskole (voksenstyrmand og skipper):

www.skawskip.dk/forside.htm

Marstal Navigationsskole (voksenstyrmand, skipper eller skibsfører):

www.martec-fhavn.dk



OPGIVE

”Der er selvfølgelig også nogen som opgiver, men det er ikke så voldsomt mange. Og det er typisk ikke selve skolen de opgiver på, nej, men vi har sådan et ”minefelt” som ligger lige overfor Sømandshjemmet, og det kan være den front som får en for stor indflydelse, og så får man ikke lov til at vise at man rigtig havde viljen.”

BOPÆL

”De studerende kan under opholdet i Skagen bo på Sømandshjemmet, hvor de kan få specielle aftaler om månedspriser, men først og fremmest har vi vores ungdomsboliger, med et eller to værelser i en lejlighed med alle mulige variationer. Det er skolen som har foranlediget boligerne bygget.”

STYRMAND OG SÆTTESKIPPER

Hans blev færdig med den maritime forberedelseseksamen december 2007, og er nu påbegyndt forløbet til fiskeskipper af 1. grad, fordi han har ”fisketiden”, med sejlads i færøske fiskeskibe i minimum 2 år.

(Hans) ”Hvis man nu ikke har fisketid som jeg har, og er hovmester, så er det Søfartsstyrelsen er gået ind og har lavet en særlig fordelagtig aftale med foreningen. Man skal have mindst 3 års sejltid som hovmester, så man ved hvad der er op og ned på et skib, og har en vis indlevelse i sømandshalløjet. Så skal man have skibsassistentkurset på MARTEC som varer 10 uger, og derefter mindst 3 måneders fartstid som overtalig styrmandsaspirant. Derefter kan man gå direkte i gang med styrmandsuddannelsen.

(Hans:) ”Jeg kan da fortælle at flere rederier har været på besøg på skolen, Esvagt og andre, og selv DFDS er blevet interesserede i sætteskipperne. Senere kan man fortsætte, og det kan godt være at det varer to år at tage det der ene ekstra år til skibsfører, men man skal nok nå det, hvis man vil. Mærsk har lige været på besøg, men de forstår det ikke. De mener at man kan tage sætteskipper-eksamenen og putte i skraldespanden og

Relevante love og bekendtgørelser:

Lov om maritime uddannelser:

www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=25853

Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere og om sønæringsbeviser:

www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=27299

Bekendtgørelse om uddannelse til styrmand for voksne erhvervsfiskere og skibsassistenter:

www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=25771

Andre link:

Søfartsstyrelsen ”Fuld skrue frem”:

www.fuldskruefrem.dk

SVU = Statens Voksen Uddannelses støtte:

www.svu.dk

SU = Statens Uddannelsesstøtte:

www.su.dk



så begynde forfra som aspiranter hos dem. Hvis Mærsk havde været smarte, så havde de sagt, når I er færdige her, så tager vi jer ud som 2. styrmænd, og efter en tid, så fiser I af til Marstal og tager skibsførereksamenen. Så havde de fået nogle loyale folk med økonomien i orden. Den er ikke sevet ind hos Mærsk, de vil bare have folk på SIMAC.”

”Det sidste halve år som jeg gerne vil lokke dem til at tage med (til sætteskipper), det behøver ikke være på skolebænken heroppe. Hvis der f.eks. er tre som bor på Fyn, så kan de lave et Fyn-team og arbejde hjemme, sådan at Fyn er det primære, og hvis de vil kan de komme herop fra tid til anden. Og hvis de vil have noget arbejde ind imellem og strække undervisningen, så kan de bruge et år i stedet for et halvt. Vi er så fleksible at det er til at blive dårlig af. Prisen for fleksibiliteten er at nogle dropper ud fordi de mister det ene eller det andet.”

IKKE LADE SIG SKRÆMME

”Uden det helst skal tendere hjernevask, så er det vigtigste, at de ikke lader sig skræmme. Men de skal heller ikke bare tro, at dether det er fuld drøn på radioen med cigarer på, sådan er det ikke, der skal arbejdes med det, men det kan lade sig gøre.”

”Det skal ingen hemmelighed være at min anbefaling er, at de hovmestre vi snakker om, de skal nøjes med at se et år ud i fremtiden (voksenstyrmand). Når så de kommer, så bliver de selvfølgelig udsat for en massiv påvirkning fra vores side, at de fortsætter og tager en sætteskipper for deres egen skyld. For så er verden åben. Men det er ikke det samme som at sige, at styrmandsuddannelsen ikke er god nok. Det er den, men det jeg frygter ved en styrmandsuddannelse, det er at de hovmestre som er vant til at sejle i de store skibe, kommer ned i noget som har en helt anden status og ligner en livbåd. Det risikerer at blive en fiasko, fordi det er for småt for dem.”

SKAGEN SKIPPERSKOLE

”Vi har hele tiden et sted mellem 70 og 80 elever med et maksimum på ca. 100. Vi har ikke ventelister og jeg kan ikke stave til ”nok” elever. Hvis vi mangler plads så lejer vi os ind på sømandshjemmet hvor vi også kan gennemføre undervisning. Hvis hovmestrene kommer som jeg håber, så er der plads til dem, og jeg regner med de vil kunne slutte deres undervisning af på den nye skole.”

”Ca. 2 tredjedele af eleverne lykkes det

os at få til at fortsætte fra en kystskipper til at blive sætteskipper af 1. grad. Den nærmeste "kollegaskole" er Marstal, og det er på handelsskibssiden, der er ingen tilsvarende skole når det gælder fiske-skibsuddannelserne."

"Har vi været lukningstruede? Det har du slet ikke papir nok til at skrive om. Skolen skulle have været flyttet til Frederikshavn i 1988, og siden da har den været lukningstruet 3 gange. Nu skal der bygges en ny skole og lidt længere væk fra havnens minefelt. "

Der er i dag 13 ansatte på skolen, heraf 5 i service/administrationsafdelingen og 8 i lærerstaben.

(Hans:)"Alderssammensætningen på skolen er blandet. Der er de helt unge fiskere, mens de fleste ligger i alderen 30-50 år, og aldersforskellen falder fuldstændig væk når først man begynder at arbejde."

"Vi er nok den skole i landet som har den højeste gennemsnitsalder, og vi har folk der er gået ud af 7. klasse, og vi har folk som har en universitetsuddannelse. Det bliver til et helt mekka at øse af. Vi lægger også meget vægt på at fiskere og handelsskibsfolk går sammen. Der er nogle myter om hvem der er dumme, ikke overholder søvejsreglerne, drikker og aldrig holder vagt. Når vi så får

blandet dem sammen i denneher gryde, så giver det forståelse derude. Det giver også en hovmester forståelse for "et gammelt krumbøjet egetræ", og jeg glæder mig vildt til at få hovmestre på skolen, for de havde simpelthen ikke klaret sig til søs, hvis de ikke havde de egenskaber der skal til. Man skal være rummelig og man skal have lidt af et plejegen. Der er nemlig altid noget galt med maden uanset hvor god den er!"

KYSTSKIPPER

(Hans):"Man skal heller ikke glemme at man kan komme langt med en kystskippereksamen, bare det er skibe under 500 tons.

Mange af dem som kommer her sejler jo i slæbebåde og alt muligt andet. Der er masser af muligheder."



HOVMESTER HANS GERT NIELSENS EGEN HISTORIE

Jeg er 55 år og bosiddende på Færøerne. Jeg er gift og har tre voksne børn på henholdsvis 16, 22 og 26 år.

Jeg var første gang til søs, med M/S "Tjaldur", i sommerferien 1967 som opvasker. Det var så stor en succes, for undertegnede altså, at realskolen blev slemt forsømt, med det resultat at jeg i sommeren 1968 fik min vilje, og kunne mønstre som koksmath i M/S "Tjaldur". Det har sikkert været til stor lettelse for skolens lærerstab, men sandsynligvis også et nederlag for mine forældre at jeg ville til søs, men jeg var himmelsk glad over at kunne slippe af sted.

Den "Tjaldur" jeg mønstrede i som koksmath, var ikke det skib jeg havde været med året tidligere, men et erstatningskib indkøbt fra BDS, idet det først omtalte skib i efteråret 1967 var solgt til den Chilenske marine. Den nye "Tjaldur" var bygget i 1941, i Finland, og var noget gammelt bras.

Den var bl.a. udstyret med oliefyret kabys, med dobbelt oliefyr af mærket "Orkan" som larmede noget så ukristeligt. Herudover skulle man huske at vende stegene, idet varmekilden kun var på den ene side. Hvis man glemte det, fik man stege der var rå på den ene side, og slemt solbrændte på den anden, og så en skideballe fra chefkokken i tilgift. Der var også en pantry elevator som havde en aldrig svigtende teknik, den fungerede altid, men det var måske fordi den var hånddrevet.

I januar 1969 søgte jeg ind til DFDS, hvor jeg sejlede som koksmath og ungnok, til i december 1971. Jeg var mest med Oslo-



bådene, men også 8 måneder med eksportbåden "Ficaria", den som er afbilledt i sidste fagblad, i fart på Aarhus – Aalborg – Newcastle, med en ugentlig rundtur.

I januar 1972 tog jeg på kokkeskolen i Aalborg, og var udlært 1. juni 1972, hvorefter jeg mønstrede for første gang som kok, i M/T Inga Tholstrup. Jeg ville gerne have blevet i DFDS, men de kunne ikke love at jeg kunne komme på langfart, nærmere betegnet Sydamerika-bådene, og da jeg var så evindeligt træt af passagerbåde, valgte jeg at søge ud af rederiet.

I September 1973 var jeg på hovmesterkursus, på teknisk skole i Aalborg. Herefter sejlede jeg som henholdsvis kok og hovmester, på forskellige danske skibe til april 1979, hvor jeg blev ansat som hovmester/restauratør i Faroe Ship.

SELVSTÆNDIG

I 1981 gik jeg i land, ikke af manglende lyst til sølivet, men jeg havde været så letsindig at love min kone at være hjemme mens børnene var små, og da et 8-16 job ikke lige var mig, valgte jeg at starte egen virksomhed.

Jeg havde først en produktionsvirksomhed i mejeribranchen, sammen med en ma-



skinmester, og derefter et centercafeteria med diner transportable. Virksomheden udviklede sig, så vi til sidst var oppe på 23 ansatte, heltids og deltids, og jeg var ved at køre træt, så da jeg i 2002 fik et generøst tilbud på virksomheden slog jeg til. Børnene var også blevet så store at jeg, uden at få dårlig samvittighed, kunne opfylde min drøm om at komme til søs igen.

Jeg kom imidlertid ikke af sted i første omgang, da jeg tog et par jobs, på konsulent basis, for lokale færgereheder. Det var i forbindelse med nybygninger, en i Tyskland, og den sidste i Spanien. Jobbene gik på at få skibene godkendt af levnedsmiddelmyndighederne, samt indkøb af det pantrystores, linned, madrasser, kabysgrej m.v. der skal til en nybygget færge.

MÆRSK

Den 15 juni 2005 lykkedes det mig endelig at komme af sted, idet jeg var blevet ansat i A.P. Møller, først som kok i supply, og derefter som hovmester i liniebådene, hvor jeg stadigvæk er, og havde planlagt at skulle være til jeg blev pensioneret.

UDDANNELSER OG IKKE MERE KOK

I den tid jeg var selvstændig, tog jeg fra tid til anden til søs, for ikke fuldstændigt at miste forbindelsen med sølivet, og det mandede ud i at jeg i 2002 kunne tage en fiskeskipper-eksamen af 3. grad.

I efteråret 2006 tog jeg kontakt til Skagen Skipperskole, for at begynde at læse til styrmand på selvstudium, som kun tager 6 måneder på fuld tid, hvis man har en kyst/fiskeskipper af 3. grad i forvejen, og som selvstudie kan det strækkes over flere år. Egentlig ikke for at jeg skulle bruge min eksamen som sejlene styrmand, men for at kunne tage nogle afløserture, med coastere/turbåde, når jeg var hjemme på ferie.

Men i august 2007 blev jeg langtidssygemeldt med eksem og forbud mod at kokkerere med kød, og i den periode jeg var sygemeldt fik jeg så meget af studierne overstået, at jeg med den opsigelseskompensation vi er blevet stillet i udsigt, kan afslutte studierne engang i sommer, eller først på efteråret, med en styrmands-eksamen af 3. grad.

ER DU SØMAND ELLER KOK?

Så man kan sige at det der oprindeligt var ment som en hobby, med tidernes ugunst, kan blive den løsning der gør at jeg kan fortsætte til søs, som er det jeg ønsker. Og arbejde, det er der nok af.

Det man skal gøre sig klart inden man kaster sig ud i et sådant studie, er om man først og fremmest er sømand, eller kok. For de flestes vedkommende, tror jeg, vil det nok være det, trods alt frie liv til søs der trækker, altså sømand, og her vil en styrmandseksamen fra Skagen Skipperskole være ideel for at kunne fortsætte til søs. Vi er jo nødt til at acceptere at 120 løsgående hovmestre vil være svære at beskæftige, også selvom nogle evt. kunne få job med udenlandske skibe, så vil der næppe, langt fra, være jobs til alle.

Den aftrædelsesordning, som er aftalt mellem APM og DSRF, og de generelle dispensationer der er stillet os i udsigt, gør at et studie, inkl. MARTEC og sejltid, kan gennemføres rimeligt hurtigt, og uden at bunden behøver ryge ud af økonomien.

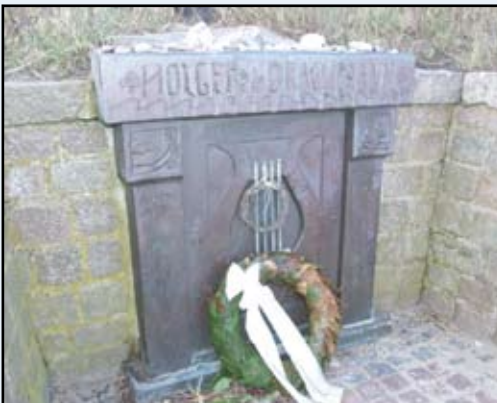
Så er det man stiller sig selv spørgsmålet: kan jeg klare det skolemæssige? Svaret til det er ganske enkelt: JA. Og det siger

jeg uden forbehold, for med den undervisningsform som Skagen Skipperskole har, kan alle være med. Der er adskillige der møder op med en elendig 7 klasses skolegang, og godt til års, men de klarer det, og som hovmestre er vi da for fanden vant til både at regne og skrive, sådan til husbehov, og meget mere skal der ikke til.

HVIS du efter at være gået i gang med studiet, føler at det her klarer du aldrig, så er der mulighed for at "stå af" efter 6 måneder, og få en kystskippereksamen, som der også er stor efterspørgsel på, til bl.a. coastere, slæbebåde, turbåde, entreprenørskibe, "you name it", alle skibe under 500 tons. Arbejdsløs bliver man bestemt ikke med et sådant certifikat i hånden.

Hvis du efter at have fået dine styrmandspapirer, har fået "blod på tanden", er der mulighed for at tage et semester til, og få en fuld sætteskippereksamen. Den vil så give dig ret til, med fornøden sejltid, at føre skibe op til 3000 BT. Og du vil garanteret have en hyre inden eksamen er overstået, for både styrmænd og sætteskipperer er jaget vildt, der er brug for dem overalt.

Hvis man vil blive i koncernen er der gode muligheder i både Esvagt og Svitzer, og her vil du som styrmand få nogenlunde den samme hyre som vi er vant til som hovmestre i de store skibe. Så helt ærligt: HVAD FANDEN VENTER I PÅ.



Den store nationaldigter Holger Drachmann (som mange desværre har fået ødelagt forholdet til af utålelige dansk-lærere), er nok mest kendt for at ture rundt på københavnske forlystelsessteder, men hans kærlighed til Skagen har åbenbart været så stor, at han har fået placeret sit gravmæle på den yderste nøgne spot, kaldet "Grenen".

*Trods Stormen og Vejret og Kulden og Gigten
Saa maatte han ud.
Han fortjente Medaljen; men se om han fik den.*



MÆRSK-MØDER I NYBORG



Der har nu været afholdt 3 møder med ansatte fra Mærsk på Nyborg Strandhotel, 21. februar, 6. marts og 31. marts. Alle møder med mere end 30 deltagere. På mødet d. 31. marts havde vi ekspert-deltagelse:



Ruth Mariager fra a-kassen STA

Forklarede om modregningsprincipper, for dem som ville blive arbejdsledige og søge almindelige dagpenge. Meget kort gengivet fortalte Ruth, at modregningsperioden aldrig kan blive længere end det som svarer til arbejdsgiverens opsigelsesvarsel. Modregningsperiode kan i den forbindelse forstås som en slags karenstid på grund af erstatninger osv Herudover gav Ruth et kort indblik i forpligtelserne for de ledige anno 2008, med fremmøder på såvel jobcentre som a-kasse, CV-vedligeholdelse og 4 jobsøgninger om ugen.



Inspektør Claus Broen fra Skagen Skipperskole

Syntes vist det var rart at få ordet efter det var demonstreret hvor vanskeligt det er at være ledig i vore dage, og forklarede med entusiasme om mulighederne på Skagen Skipperskole eller Marstal. Der er ingen som skal føle sig afskrækkede af boglige grunde, så svært er det altså ikke at sejle et skib og lære det fornødne, hvis viljen er til stede.

For hovmesteren er det en fantastisk mulighed DSRF har strikket sammen med Søfartsstyrelsen, med meget stor tidsbesparelse for uddannelsen til voksenstyrmand.



Konsulent Bo Henckel fra PFA

Fortalte at det var muligt at bruge sin fratrædelsesgodtgørelse til en ekstraordinær indbetaling på en pensionsordning, og dermed opnå en skattegevinst via udligningskontoret (udbetaling i efterfølgende skatteår). Gevinsten opstår fordi marginalsatten på udbetalingstidspunktet vil være lavere end på indbetalingstidspunktet.

På vores hjemmeside, www.co-sea.dk, har vi indlagt et nyt menupunkt på forsiden til PFA, hvor man kan finde et regnestykke og i øvrigt kontaktpersoner i PFA.

ALLE HOVMESTRE, DER MÅTTE ØNSKE AT BLIVE OMSKOLET TIL STYR-
MAND, BEDES KONTAKTE FORENINGEN HURTIGST MULIGT, SÅLEDES
AT VI SAMMEN MED REDERIET KAN PLANLÆGGE OPHOLD PÅ MARTEC
OG ASPIRANTSEJLADS.

AFTALEN MED MÆRSK LINE

Den ordrette aftale mellem Mærsk Line og DSRF kan, sammen med en slags "oversættelse" af selve aftaleteksten, findes på den interne del af vores hjemmeside.

Her er "oversættelsen", beregnet som vejledning til at pejle sig ind på de valg som må træffes.

ALLEREDE VARSLEDE OPSIGELSER

Meddelelser - pressemeddelelse og samtidige breve til de enkelte medarbejdere af 5. februar 2008 - er trukket tilbage. Der vil **ikke** ske opsigelser som varslet efter denne plan.

FREMTIDSSIKRING

Der er ikke nogen form for jobgaranti i rederiet. Danske hovmestre, kokke, stewardesser og skibsassistenter, vil på sigt forsvinde, enten frivilligt eller ved opsigelser på et eller andet tidspunkt.

Foreløbig er kun supply-flåden fritaget for denne tilstand.

Det betyder at der er to muligheder: 1) Fratræden efter en frivillig fratrædelsesordning (se nedenfor), eller 2) Opsigelse fra rederiets side på et eller andet ubestemt tidspunkt.

Det er umuligt at sætte dato på "det ubestemte tidspunkt". Hermed prøver vi, lidt firkantet måske, at sige, "se at komme videre, hvis du på nogen måde kan".

FRIVILLIG FRATRÆDEN

Tidsfrist for valget:

Skriftlig bekræftelse på at den ansatte ønsker frivillig fratræden, skal være rederiet i hænde senest **fredag den 30. maj 2008**.

Tidsfrist for fratræden:

Hvis frivillig fratræden er valgt, vil fratræden ske **inden 30 juni 2009**. Det er rederiet som vælger tidspunktet og varsling sker med minimum 1 måned fra rederiet. Det er en betingelse for ordningen, at den ansatte fortsætter sit normale arbejde indtil fratrædelsen. Fratrædelse vil blive planlagt løbende i perioden 30/5-2008 til 30/6-2009.

Principielt er det den ansatte selv som siger op, og rederiet som beslutter hvornår opsigelsen effektueres. Man kan sige at den ansatte putter sin opsigelse i depot hos rederiet.

Hvis den ansatte ønsker at fratræde forud for det tidspunkt som vælges af rederiet, vil rederiet se positivt på situationen hvis bemanningen tillader det. Sker fratræden i den forbindelse tidligere på grund af tiltræden af anden stilling, vil der ikke ske modregning i fratrædelsesgodtgørelsen.

Tilbuddet gælder også kokke og hovmestre som er ansat i Supply, selvom disse ellers ikke er omfattet af de varslede opsigelser.

FRATRÆDELSesyDELSE

Ydelsen forudsætter man har valgt frivillig fratræden iht foranstående.

Der er to alternative beregninger for fratrædelsesydelse. Den ansatte behøver ikke gøre et større nummer ud af at beregne hvilket valg som er det mest gunstige. Rederiet foretager beregningen, og den ansatte kan vælge den bedste. Hvilken som er mest gunstig, afhænger af den konkrete anciennitet i rederiet.

MODEL 1

* Løn for en periode svarende til opsigelse hvis rederiet havde opsagt den ansatte (1-6 måneder). Tilhørende ekstraordinær pensionsindbetaling.

* Godtgørelse efter Sømandslovens bestemmelser i § 42 (1-3 måneder). Forudsætter man er officer eller efter overenskomst har retten (Metal Søfart).

* Godtgørelse efter overenskomst/rammeaftale (eventuelt yderligere 3 måneder).

* Godtgørelse beregnet som en kvart månedsløn for hver hele ansættelsesår for 1-25 års ansættelse, og en halv månedsløn efter det 26. ansættelsesår og frem.

MODEL 2

* Løn for en periode svarende til 6 måneder samt tilhørende ekstraordinær pensionsindbetaling.

* Godtgørelse svarende til en halv månedsløn for hvert hele ansættelsesår i rederiet.

ØVRIGE FRATRÆDELSesVILKÅR

I tilknytning til ovenstående, har rederiet givet tilsagn om en række hjælpeforanstaltninger, til dem som vælger frivillig fratræden:

RÅDGIVNING:

Adgang til et individuelt rådgivningsforløb betalt af rederiet. Rådgivningen foregår hos et fremmed firma (AS3), og den ansatte skal give rederiet fuldmagt til udlevering af personlige oplysninger (cpr. nummer, løn, adresse m.v.).

Rådgivningen omfatter efter behov:

- * Afklaring af personlige kompetencer.
- * Genplacering/jobsøgning/omskoling.
- * Efterløn/pension.

FORMIDLING AF JOB:

Formidling af andre jobmuligheder i hele koncernen, særlig indenfor Dansk Supermarked som: slagter, kok, bager, bistrømedarbejder - eller som kok i Esvagt. Denne formidling vil i praksis ske gennem AS3 (se rådgivning ovenfor).

OMSKOLING:

For dem som er interesseret, er rederiet indstillet på at drøfte en orlovsordning uden løn. Det er en betingelse at de samlede udgifter til fratrædelsesordningen ikke forøges.

For dem som ønsker optagelse på navigations- eller skipperskole, vil rederiet forud for orloven, give mulighed for at gennemføre 10 ugers skibsassistentkursus samt erhverve fornøden sejltid i rederiets skibe.

3 måneder som overtalig styrmandsaspirant, eller

6 måneder som ubefaren skibsassistent.

Under 10-ugers kurset, samt under erhvervelse af fartstid vil vilkårene være:

- * Ordinær løn (som modregnes fratræd.)
- * Nuldage (optjenes og afvikles ej frihed)

I orlovsperioden til selve styrmandsud-
dannelsen på skole, vil det være muligt at
opnå maximale dagpenge (SVU-godtgø-

relse). Der vil også være mulighed for at
få forskud på tilgodehavende fratrædel-
sesgodtgørelse fra Mærsk.

FRATRÆDELSSES-OVERSIGT

Ved valg af MODEL 1 og for en hovmester

Anciennitet Opsigelsesperiode Sømandslov § 42 Rammeaftale

0-1 år	1 måned		
1-5 år	3 måneder		
5-8 år	4 måneder		
8-10 år	5 måneder		
10 år +	6 måneder		
12-15 år		1 måned	
15-18 år		2 måneder	
18 år +		3 måneder	
10 år + samt over 50 år			3 måneder

Hvortil skal tillægges den særlige Mærsk-godtgørelse.

BLIV SKIBSMASKINIST

VI STARTER NYT HOLD D. 11. AUGUST

For at blive optaget på uddannelsen skal du:

- Have uddannelsesbevis eller svendebrev i et af Søfartsstyrelsens godkendte fag eller en godkendt branche inden for jern og metal.
- Have mindst 2 års relevant erhvervs erfaring heraf mindst 9 måneders sejltid som skibsassistent eller i maskintjeneste.
- Have sundhedsbevis for søfarende, der er gyldig for maskintjeneste.

Er du befaren skibsassistent uden svendebrev, har du mulighed for at deltage i et supplerende kursus forud for optagelsen på uddannelsen.

Ansøgningsfristen er 15. juni, men er der ledige pladser, kan der søges om optagelse indtil d. 11. august. Uddannelsen er SVU-berettiget, hvis man opfylder kravene. Læs mere om SVU på www.svu.dk

FÅ MERE INFORMATION HOS

MARTEC

Tlf. 96 20 88 88 / www.martec.nu

Hånbækvej 54, 9900 Frederikshavn



MS-internt



**Hans C.
Rossen**
formand
46 15 20 49



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Meget beklageligt at flere medlemmer på grund af postvæsenets svigt ikke kunne deltage i orienteringsmødet d. 3. marts.

Denne gang lykkedes det at få et fagligt aktivt, sejlene medlem, indvalgt i klub 8's bestyrelse. Det er Martin C. Paepcke, pt påmønstreret "Tender Høj" som bedstemand. Der var fuld enighed blandt de tilstedeværende, ingen skriftlige forslag modtaget - ej heller til aktiviteter. De tilstedeværende havde gode ideer angående arrangementer.

1. maj afholdes traditionen tro i Metal København, Nyropsgade 1, kælderens, festsalen. Festligheder, hvor ligeledes traditionen tro, medlemmer fra Metal Søfart deltager. Det starter tidlig formiddag og kulminerer ved middagstid med festoptog til Fællesparken.

2. juni kl. 12 TIVOLI, indgang Bernstorffsgade, overfor Københavns Hovedbane-gård. Klubben inviterer ind i haven, med et lettere traktement ligeså.

*Vi ses
Bestyrelsen*



**Søren Vincentz
Nielsen**
formand
58 37 50 96



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 8

Generalforsamling region 6 2. april 2008

Der er dags dato afholdt generalforsamling i regionen.

På generalforsamlingen deltog så få personer at den nuværende bestyrelse fortsætter uændret.

I forbindelse med næste generalforsamling, vil der fremover være en sidste frist for tilmelding p.g.a. traktementet.

Oplysning om næste generalforsamling vil ske via Metal Søfart's hjemmeside og Metal Søfart's fagblad.

SOMMERAKTIVITET

Evt. sommerudflugt, her foreslås WASA i Sverige, eller en tur til MAK motorfabrikant i Hamburg. Dette kunne evt. gøres

sammen med andre regioner hvis det har interesse.

Erik Sørensen
email: erik-dot@mail.tele.dk

Er der andre der har gode ideer modtages de gerne:

Søren Vincentz Nielsen
email: vincentz@privat.dk

Lars Lykkegaard
email: gedesby@gmail.com

*På regionens vegne
Formand Søren Vincentz Nielsen*

**Runde fødselsdage
i perioden
22-04-2008
til
27-06-2008**

Hans Hubert Nissen –
fylder 65 år den 31. maj 2008
Niels-Jørgen Holstrøm –
fylder 65 år den 6. juni 2008
Rene Skødebjerg Simonsen –
fylder 65 år den 14. juni 2008

Tillykke 50 år

Kim Kure –
fylder 50 år den 21. juni 2008
Jan Helming Rasmussen –
18 fylder 50 år den 25. juni 2008

Tillykke 60 år

Thorvald Nielsen –
fylder 60 år den 31. maj 2008

Tillykke 65 år

Niels Ole Nielsen –
fylder 65 år den 20. maj 2008

Tillykke 70 år

Henry Elgaard Olsen –
fylder 70 år den 29. april 2008
Bent Erik Lorentzen –
fylder 70 år den 25. maj 2008
Finn Kristensen –
fylder 70 år den 1. juni 2008
Henning Marius Madsen –
fylder 70 år den 25. juni 2008

Tillykke 80 år

Aage Gunnar Etwill –
fylder 80 år den 7. maj 2008

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2008

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.643 kr. og derover	Kr. 968,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.642 kr. og derunder	Kr. 608,00	
DAS-hyre	15.100 kr. og derover	Kr. 968,25	
DAS-hyre	15.099 kr. og derunder	Kr. 608,00	
Dagpengesats	576 kr. og derover	Kr. 968,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	575 kr. og derunder	Kr. 608,00	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 410,00	

Foto:
Jannik N.
Madsen







Runde fødselsdage i perioden 22-04-2008 til 27-06-2008

Helle Meulengracht – Karsevej 1,
Vester Hjermitslev, 9700 Brønderslev
– fylder **50 år d. 23. april**

Ester Ehrenreich Andersen – Ullmans-
vej 5, 8900 Randers – fylder **60 år d.
26. april**

Maria Ines Marino D. Herrera – Trige
Centervej 12 1.th., 8380 Trige – fylder **70
år d. 27. april**

Connie Mortensen – Nørregade 14 st.,
3700 Rønne – fylder **70 år d. 7. maj**

Hedy Sparre Lundt – Annebergparken
6 B 1.th., 4500 Nykøbing SJ – fylder **60
år d. 15. maj**

Annelise Arnsbjerg – Lærkeparken
134 H 3., 5240 Odense NØ – fylder **60
år d. 18. maj**

Lilian Margrethe Nielsen – Svanekevej
42, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 27. maj**

Annmarie Hansen – Tårngade 8, 5600
Faaborg – fylder **70 år d. 28. maj**

Bjarne Mortensen – Ulstrupvej 13,
4281 Gørlev – fylder **60 år d. 1. juni**

Vagn Nielsen – Klarborgvej 4, Sjørslev,
8620 Kjellerup – fylder **85 år d. 2. juni**

Rita Jensen – Åboulevarden 94 st.th.,
8000 Århus C – fylder **75 år d. 9. juni**

Brita Vilja Thomsen – Sognevej 3,
Plejehjemmet Egebjerg, 2820 Gentofte
– fylder **80 år d. 9. juni**

Arne Jensen – Bystævnevej 15, Vrold,
8660 Skanderborg – fylder **50 år d. 13.
juni**

Gudrun Gunhild Pedersen – Kloster-
stræde 38 st.th., 4800 Nykøbing F – fyl-
der **60 år d. 16. juni**

Benny A. Snydstrup – Dyssevænget
39, Kregme, 3300 Frederiksværk – fyl-
der **70 år d. 26. juni**



Vi mindes

Gurli Christoffersen, f. 14/1 1929,
er afgang ved døden d. 15/3 2008.

Jeg vil gerne takke foreningen for den dejlige gave i anledning af min 60 års dag .

Med venlig hilsen

Per Månsson



NEKROLOG

Gurli Christoffersen

Lørdag den 15. marts sov Gurli Christoffersen ind på Bispebjerg Hospital efter lang tids sygdom. Gurli var igennem mange år vicevært i foreningens ejendom i Heibergs gade / Herluf Trolles Gade, og var også en af de første kvinder i DSRF's bestyrelse.

Gurli arbejdede i mange år til søs, både i færgerne og på langfart. Efter hun gik i land passede hun meget pligttopfyldende jobbet som vicevært indtil sin død.

Når man mødte Gurli første gang, kunne man blive en smule skræmt over hendes kontante og direkte facon, men man opdagede hurtigt at det dækkede over et varmt hjerte og stor hjælpsomhed.

Æret være hendes minde.



Vivi Puge

Den 29. februar gik bogholder Vivi Puge på pension. Vivi blev deltidsansat i DSRF i 1997 og gik på fuldtid den 1. maj 1999. Vivi arbejdede som bogholder i DSRF og siden i CO-søfart, samtidig med at hun holdt styr på formanden, som hans sekretær.

Medlemmerne kendte Vivi som den der i 10 år har stået for alle foreningens arrangementer, hendes sidste store opgave var at få DSRF's 100 års jubilæum gennemført.

Alt hvad Vivi har stået for er blevet løst 110 %, hun har ydet en kæmpe indsats for at få DSRF økonomisk genrejst efter 90'ernes uro og siden for at få CO-Søfart søsat.

Vi ønsker Vivi et langt og velfortjent otium og ser frem til at se hende til arrangementer og generalforsamlinger i fremtiden.



Jubilæer i perioden 22-04-2008 til 27-06-2008

Carl Jørgen Heilman Kofoed har den 1/6 2008 været medlem af foreningen i 25 år.



Dansk Sø-Restaurations Forening
Resultatopgørelse

1. januar - 31. december 2007

	2007	2006
Kontingentindtægter	7.159.416	6.172.590
Salg af bøger og artikler	20.443	2.533
Tilskud fra Rederiforeningen til dækning af administration af feriepenge	6.000	7.000
Udlejning af sommerhus	21.200	0
Indtægter	7.207.059	6.182.123
CO Søfart	3.000.000	3.000.000
Faglige omkostninger	350.563	230.800
Personaleomkostninger	719.839	370.964
Lokaleomkostninger	109.347	45.053
Administrationsomkostninger	154.334	212.440
Diverse medlemsomkostninger	230.872	253.342
Fagbladet	10	13.968
Omkostninger	4.564.965	4.126.567
Resultat før afskrivninger	2.642.094	2.055.556
Afskrivninger	-119.111	-122.742
Resultat før finansielle poster	2.522.983	1.932.814
Finansielle indtægter	289.145	237.343
Finansielle omkostninger	-56.880	-228
Urealiserede kursreguleringer	0	-140.145
Realiserede kursgevinster	-27.496	-777
Resultat før ekstraord. poster og skat	2.727.752	2.029.007
Godtgørelse ved forlig	297.200	5.820
Resultat før skat og hensættelser	3.024.952	2.034.827
Skatter og afgifter	-84.693	-68.637
Årets resultat før hensættelser	2.940.259	1.966.190
Årets hensættelser	-570.000	-635.000
Årets resultat	2.370.259	1.331.190

der foreslås overført til kapitalkontoen

Kommentarer til regnskabet fra bestyrelsen:

Indtægter:

Kontingentindtægterne er steget væsentligt i forhold til 2006. Dette skyldes især at øget aktivitet i OFF-Shore området har givet flere medlemmer. Desværre fortsætter dette ikke i 2008, hvorfor der i 2008 vil være en mindre kontingentindtægt.

Udgifter:

Udgifterne i 2007 er steget med ca. 450.000 kr. i forhold til 2006. Hvilket skyldes ansættelse af advokat og det afholdte 100 års jubilæum.

Aktiver og passiver:

Foreningen har i 2007 købt et sommerhus, som udlejes til medlemmerne. Der er endvidere indkøbt for ca. 450.000 kr. værdipapirer.

Af overskuddet på 2,940 mill. kr. er 570.000 kr. hensat til fonde/planlagte aktiviteter i 2008. Tilbage er 2,370 mill. i overskud. Kontingentet har været holdt i ro siden 1998, og der planlægges ingen stigninger i 2008.

Foreningens egenkapital er på 13,473 mill. og foreningens aktiver på 15,337 mill, hvilket giver foreningen en selvfinansieringsgrad på 87,85%.

Bestyrelsen finder regnskabets særdeles tilfredstillende.

Dansk Sø-Restaurations Forening

Balance

31. december 2007

	2007	2006
Ejendom	4.486.263	4.378.211
Sommerhus	1.705.535	0
Driftsmateriel og inventar	100.441	126.977
Materielle anlægsaktiver	6.292.239	4.505.188
Obligationer	5.395.501	5.109.598
Aktier	623.839	440.408
Finansielle anlægsaktiver	6.019.340	5.550.006
Anlægsaktiver	12.311.579	10.055.194
Mellemregning Uddannelsesfonde	135.839	49.491
Mellemregning Boligfonden	125.000	0
Tilgodehavende skat	4.100	2.991
Tilgodehavende hos CO Søfart	0	28.323
Diverse tilgodehavender	71.117	95.805
Periodeafgrænsningsposter	90.664	170.382
Tilgodehavender	426.720	346.992
Likvide beholdninger	2.599.239	1.744.866
Omsætningsaktiver	3.025.959	2.091.858
Aktiver i alt	15.337.538	12.147.052
	2007	2006
Egenkapital	13.473.549	11.256.579
Hensættelser	570.000	770.000
Priortetsgæld	971.758	0
Langfristet gæld	971.758	0
Kortfristet del af langfristet gæld	34.393	0
Gæld til CO Søfart	23.930	0
Feriepenge rederiforeningen	89.093	12.548
Anden gæld	174.905	107.925
Kortfristet gæld	322.321	120.473
Gæld	1.294.079	120.473
Passiver i alt	15.337.628	12.147.052

A-kasse orientering

v/Ove Larsen



Jagten er gået ind.

Med grundlag i "manglen" på arbejdskraft har beskæftigelsesministeren besluttet at de ledige skal være meget mere aktive for at finde arbejde, lige meget hvilken slags der er tale om, bare arbejdsgiveren mener han mangler arbejdskraft og har slået stillingerne op.

Beslutningen udmøntes som følger:

Er man så uheldig at være blevet ledig, er det ikke nok at søge nyt job når man er kommet sig efter fyringen, næ nej, disse "luddovne" ledige skal søge mindst 4 relevante jobs om ugen allerede fra første ledige dag, før de kan påstå at være til rådighed og dermed berettiget til dagpenge. Det er en stramning der vil noget. Vi må formode arbejdsgiverne har sagt ok til det læs af ansøgninger der fremover

vil komme hver uge, ellers får de sig en overraskelse af rang.

Nå, - ministerens udmeldinger kan jo ikke ændres af os almindelige mennesker, det kræver den store ledvogtereksamen. Den får man for resten, når man bliver valgt til folketinget.

Realiteterne er således:

Er man eller bliver man ledig, skal man søge alle de jobs der ligger inden for ens faglige område. Det område man skal søge i skal være geografisk bredt, husk man har pligt til at bruge op til 3 timers daglig transport til og fra arbejdspladsen. I nogle tilfælde helt op til 4 timer daglig transport.

Skulle der ikke være så mange ledige faglige jobs i det område man søger i, skal man fra første ledige dag søge på alt rimeligt arbejde der udbydes, rimeligt arbejde vil sige alt arbejde som man kan klare, det kan være medhjælper i en eller anden form, arbejdsmand og så videre. Det har man alligevel altid skullet efter kortere ledighed.

Der skal søges **mindst 4 jobs om ugen** før man har chance for at blive vurderet værende til rådighed.

Er der ledige jobs hvor man måske mangler nogle få kvalifikationer til at kunne klare, skal man søge kurser for at blive opkvalificeret til at kunne påtage sig det udbudte arbejde, chauffør, pædagogmedhjælper, sundhedsassistent og så videre.

Hvis man har søgt mindre end 4 jobs om ugen, skal der være en meget god grund og helst dokumentering for den manglende jobsøgning. Det kunne jo være, der ikke var så mange jobs i området, som man har mulighed for at påtage sig.

Ud over alt dette skal de øvrige betingelser, gyldigt CV, overholdt jobplan, fulgt de pålæg som jobcenter eller A kasse har pålagt o.s.v., også være opfyldt for at kunne være til rådighed.

Fremover risikerer man altså meget nemt at miste dagpengene, fordi man ifølge beskæftigelsesministerens opfattelse bør idømmes et arbejdskrav på grund af for lidt jobsøgning.

De nye regler gælder selvfølgelig også for de der har været så heldige at finde et job, der godt nok ikke udbydes på fuld tid, men så får suppleret op med dagpenge.

Gad vide hvordan personer på supplerende dagpenge, skal kunne klare at arbejde i 20-25 timer om ugen samtidig med de skal sende ansøgninger til mindst 4 andre firmaer om ugen, og møde til ansættelses-samtale, hvis der skulle være bid.

A kassen er derfor efter min opfattelse nu ved lov pålagt at se om det skulle være muligt at fratage de ledige dagpengene, fordi de skal idømmes et arbejdskrav.

Som om dette ikke var rigeligt, er der yderligere tiltag fra regeringen over for ledige. Det gælder de, der ikke har kunnet finde arbejde på fuld tid, men har måttet nøjes med nedsat tid, suppleret med dagpenge.

LO opfordrer alle til at sende kopier af alle jobsøgninger til beskæftigelsesministeren.

Supplerende dagpenge:

Det skal bemærkes at følgende er forligsteksten som man forventer det kommer til at se ud, men forliget er endnu ikke udmøntet i lovtekst og bekendtgørelser, men det bliver sikkert således:

Med virkning fra 14. april 2008, kan man kun få supplerende dagpenge i 30 uger inden for 104 uger (2 år). Dette gælder for alle uanset om der er opsigelsesvarsel eller ej.

Det vil sige at de der påtager sig en afløsning med påmønstring inde i en uge hvor der kan udbetales lidt dagpenge, allerede har brugt den første uge med supplerende dagpenge. Det samme gælder for de der afmønstrer inde i en uge. Det vil ikke vare længe før rederierne ikke kan få folk til afløsninger med påmønstring inde i en uge, eller også risikerer sømanden at miste ret til dagpenge, hvis han tager en afløsning.

Når man har fået supplerende dagpenge i 30 uger, skal man have fuldtidsarbejde i 26 uger indenfor 52 uger, før retten til supplerende dagpenge igen kan benyttes.

De medlemmer der allerede er omfattet af retten til supplerende dagpenge i 52 uger inden for 70 uger, kan fortsætte efter de gamle regler. Alle andre bliver omfattet af de 30 uger inden for 104 uger.

Se under "faglige sager og noter" side 34:

Gratis program til automatisk opdatering af CV og automatisk udsendelse af 4 jobansøgninger om ugen.

PFA - ORIENTERING HELBREDSORDNING

Nu sætter pensionsordningen fingeren på de ømme punkter

Du kender det sikkert godt: en øm skulder, ondt i ryggen eller et knæ, der driller. Nu får alle maritimt ansatte medlemmer i Dansk SØ-Restaurations Forening og Metal Søfart med obligatorisk pensionsordning i PFA mulighed for hurtig og kompetent behandling af smerter i muskler og led – helt uden lægehenviisning.

Den 1. januar 2008 blev pensionsordningen forbedret. Nu omfatter den nemlig også PFA's seneste tiltag, som hedder PFA Forebygger. Det giver dig adgang til behandlinger hos fysioterapeut, massør, zoneterapeut og kiropraktor, uden at du behøver en henvisning fra lægen. "Med PFA Forebygger er det muligt at forhindre, at små skader og smerter i muskler og led udvikler sig til langvarige problemer, der måske ender med at du ikke kan arbejde," fortæller Jens Nordentoft fra PFA. "Pension handler ikke kun om, hvad der sker, når man stopper med at arbejde. Pensionsordningen skal skabe tryghed gennem hele livet, og det nye behandlingstilbud gør det kort fortalt det nemmere at tage hånd om problemer med helbredet i tide," forklarer han.

Tag skavankerne i opløbet

Med PFA Forebygger kan du få behandling for gener i ryg, skuldre, nakke, arme og ben, der er opstået i forbindelse med dit arbejde. Du kan blive behandlet af fysioterapeut, kiropraktor, zoneterapeut og massør. Har du brug for mere end en slags behandling, får du naturligvis det. Som

indledning til et behandlingsforløb kan du også få lavet en personlig sundhedsprofil, hvor du får målt kolesterol, blodsukker, blodtryk, BMI og fedtprocent. På den måde får du et billede af din sundhedstilstand, så du kan gøre noget ved det, hvis du fx har en uhensigtsmæssig livsstil, som kan føre til sygdomme på længere sigt.

Sådan bestiller du behandling

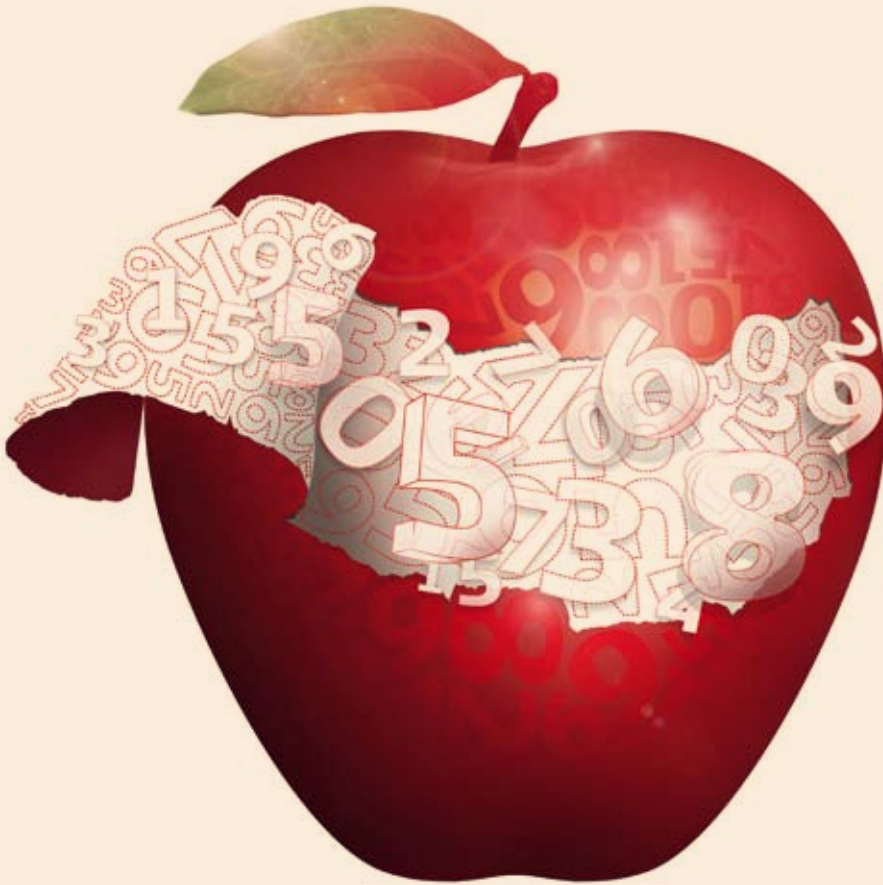
Du bestiller selv tid ved at logge ind på Min Pension på pfa.dk. Her kan du selv vælge tid, sted og behandlingsform. For at kunne bestille tid, kræver det, at du har et password til Min Pension. Så hvis du ikke allerede har et password, er det en god ide at bestille et med det samme på pfa.dk. Så får du det sendt med posten i løbet af få dage.

Garanti og behandling over hele landet

Du er garanteret behandling inden for fire hverdage. Du kan få behandling på hverdage mellem kl. 9.30 og 17.30, og du aftaler selv det videre behandlingsforløb efter første besøg. Behandlingen foregår i Falck Healthcare's sundhedscentre landet over. Så uanset hvor du bor eller arbejder i Danmark, er der højst 30 km til effektiv, forebyggende behandling. På Færøerne kan afstanden være længere.

Sådan gør du, hvis problemet er akut

Er problemet opstået inden for 24 timer, kan du bestille tid på 70 12 50 00. Du får behandling inden for 24 timer, efter at du har ringet.



En sund pension er mere end tal

**Derfor tilbyder vi nu PFA Forebygger
– en nem vej til et godt helbred**

Få direkte adgang til forebyggende behandling hos zone-terapeut, fysioterapeut, kiropraktor og massør, når du har behov for det. Uden besvær og uden henvisning fra lægen. Se mere om PFA Forebygger og bestil tid til behandling på www.pfa.dk/forebygger.

PFA skaber værdi for kunderne. Et sundere liv er bare en af måderne

PFA
P E N S I O N

Bygger på forståelse

UDENLANDSKE SØFARENDE I DIS ARBEJDSKADESAGER

ARBEJDSKADESTYRELSEN

Styrelsen har strammet op når det gælder skriverier til udlændinge, således at der nu tilsyneladende næsten altid medfølger oversættelser til engelsk. Vi føler os imidlertid ikke sikre på stabiliteten, og vil formentlig i nær fremtid anmode om et møde.

På et andet principielt område, mener vi styrelsen "snyder på vægten". Det er når det gælder registreringsdatoer for de enkelte sager, hvor styrelsen bruger den dato de modtager sagen fra det pågældende forsikringssselskab (hvilket let kan være måneder efter ulykkesdagen). Det har en hel del betydning og vi skal videre med spørgsmålet.

SØFARTSSTYRELSEN

Styrelsen arbejder fortsat på at effektivisere sagsbehandlingen af sygedagpengeudbetalinger, og det går stille og roligt fremad.

DANSKE KOMMUNER

Søfarende som har bopæl i et andet EU-land, sagsbehandles ikke af Søfartsstyrelsen når det gælder sygedagpenge, men derimod af den kommune, hvor det pågældende rederi har bopæl. Det er slet ikke godt, og EU-systemer med tilhørende EU-blanketter og tilhørende spredt/kommunal administration, er et helvede for sig. Vi må finde en plan!

IF YOU



* HAVE BEEN SUBJECT TO AN INDUSTRIAL INJURY
AND IS
* UNFIT TO WORK

SKAT

Udstedelse af skattekort som forudsætning for at der ikke blot trækkes 60% i bruttoskat, uanset om indkomstens størrelse vil berettigt til et frikort, trækker også tidsmæssige tænder, og bevirker at startydelse kan være måneder undervejs.

Også på det område må der kunne findes mere fleksible systemer, men når man betænker, at det ikke har været muligt at få svar fra SKAT på nogle elementære spørgsmål vi stillede tilbage forrige år - endnu, så kan man let fortvivle lidt ved udsigterne.

INDIEN

På grund af usikkerhed de sidste måneder om DIS-samarbejdets udsigter, har vores rejse til Indien været udsat. Den er nu planlagt til at ske i tiden 9/4 til 15/4.

Vi vil have møder med de to indiske faglige organisationer, og Torms kontor i Bombay.

2 KONKRETE SAGER

To filippinske søfarende har uafhængigt af hinanden været udsat for nøjagtig den samme ulykke under sejlads for rederiet Janus Andersen & Co. Ulykkerne har været beskrevet i tidligere numre af bladet (5/2006 og 6/2006).

I begge tilfælde falder en papirballe på ca. 500 kg. ned og rammer den søfarende efter et frit fald fra flere meters højde, og begge søfarende er slemt tilredt.

Der er nu kommet en færdig kendelse for den ene, og en delvis kendelse for den anden, fra Arbejdsskadestyrelsen.



Ulykkesdato: 27. februar 2006.

11. marts 2008, traf Arbejdsskadestyrelsen en samlet afgørelse i sagen:
Mén-erstatning: 50% = 349.000 DKR
Tab af erhvervsevne: 90%.

Erhvervsevnetabet modsvares af en månedlig ydelse på 6.611 DKR indtil det fyldte 65. år (pågældende er pt 30 år), hvoraf halvdelen kan kapitaliseres med et engangsbeløb, som i givet fald vil udgøre ca. 440.000 DKR. Den månedlige ydelse udbetales med tilbagevirkende kraft fra 1/10-2007.

Det er en efter foreningens opfattelse absolut fornuftig afgørelse, som foreningen ikke har anbefalet at anke.



Ulykkesdato: 14. september 2006.

11. marts 2008, traf Arbejdsskadestyrelsen en delvis afgørelse i sagen:
Mén-erstatning: 12% = 81.364 DKR.

I denne sag er papirer som vedrører erhvervsevnetabet, endnu ikke endeligt klargjort til styrelsen.

Efter foreningens opfattelse er det en forkert afgørelse, som er truffet på et forkert grundlag. Vi har anbefalet at anke, og den søfarende har bedt os gøre det. Vi har netop modtaget ny lægelig dokumentation fra Filippinerne.

Anken får ikke indflydelse på udbetalingen af de 81.364 DKR, og sygedagpenge fortsætter indtil erhvervsevnetabet er afgjort.

STATISTIK

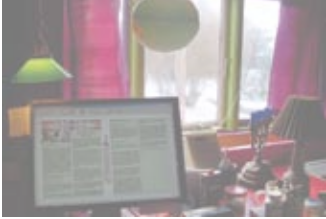
Siden august 2006, i alt modtaget orientering om 286 arbejdsulykker.

Heraf:

APM	111
DFDS	74
DRF øvrige	88
RFMS	11
1895	2

12 sager behandles aktivt på basis af fuldmagt og 4 fuldmagter afventes retur.

5 sager er afsluttede og 1 sag er overdraget til DANA med fuldmagt.



v/Ole
Strandberg
pr.
6/4-2008

A.P. Møller Mærsk

Som de fleste sikkert har læst i dagspressen og på hjemmesiden, har opsigelserne af 125 medlemmer hos Dansk Sø-Restaurations Forening og 18 medlemmer hos Metal Søfart, fyldt meget – ikke mindst i faglig afdeling hos CO-Søfart. Ingen ressourcer er blevet sparet i forsøget på at lægge maksimalt pres på APMM. Vi har blandt andet haft løbende dialog med politikere, presse, kollegiale organisationer og erhvervets parter. Vi har – stort set – forhandlet non-stop med Danmarks Rederiforening og APMM gennem de seneste 14 dage op til den endelige aftale forelå, mens optimismen omkring opnåelse af en aftale har svinget meget.

Vi har holdt medlemsmøder for ansatte i APMM i Nyborg henholdsvis den 21. februar, den 6. marts og den 31. marts. Fra møderne er det vores opfattelse, at folk generelt ikke ønsker at blive i rederiet, og at man er mere end tilfredse med den opnåede aftale.

Samtidigt har vi lagt pres på Søfartsstyrelsen, for at man herfra indskærper kravene til udlændinges opnåelse af dansk sønæringsbevis, hvilket styrelsen har bekræftet

FAGLIGE SAGER og noter

man vil gøre. Vi kan derfor, for hovmestre, nå den besynderlige situation, at APMM ikke kan skaffe nok udlændinge med gyldigt sønæringsbevis til erstatning for de danskere, der frivilligt går.

I forhold til Metal Søfart har aftalens endelige indgåelse trukket lidt ud, selvom vi hurtigt fik forhandlet de ydre rammer på plads. Aftalen skulle, da der verserede en arbejdsretssag, sammenkobles med 3F/Sømændenes Forbund, som gjorde et stort nummer ud af at forhandle diverse ordvarianter på plads, inden vi kunne udmelde, at der var skrevet under. Dette er naturligvis beklageligt i forhold til vores medlemmer, da de jo har svævet i uvished i en længere periode end nødvendigt, men omvendt er vi nødt til, at lade de enkelte organisationer tage sig den tid de skal bruge.

Slutteligt skal vi citere en skibsfører – som grundet de seneste opsigelser på grund af illoyale udtalelser i APMM, skal forblive anonym:

”Det er det største slag, der er slået for den danske sømand de seneste 20 år”.

I må huske at rose jeres kolleger ombord for den støtte vi fik fra både navigatører og maskinmestre.

Jl

Metal Søfart – Isbryderne

Efter lang, lang tid, kan vi nu endeligt melde, at overenskomsten fra 2002 nu er faldet på plads, og medlemmerne omsider kan få udbetalt deres efterregulering.

Sammen med Metal, lykkedes det Metal Søfart at få flyttet de faglærte skibssassitenter over på aftalen for håndværkere i staten. Hermed vil de fremtidige overenskomster blive forhandlet centralt af organisationerne, mens vi fortsat har en lokalaftale med Forsvarets Personeltjeneste, så de særlige forhold for søfarende kan reguleres ad den vej.

Der er dermed lagt op til, at vi ikke i fremtiden skal vente flere år på en ny overenskomst, og at medlemmernes rettigheder for fremtiden syntes bedre sikret.

Jl

Metal Søfart – RAL

Den endelige aftale med rederiet afventer fortsat. Baggrunden er, at Metal Søfart ikke mener, at vi skal smide flere dage end andre organisationer – til en iøvrigt enslydende ordning.

Rederiet har været særdeles langtrukne i sagsbehandlingen i denne sag, hvilket har medført, at flere medlemmer har mistet tålmodigheden med Metal Søfart.

Endelig har vi også påpeget store juridiske problemer i den af rederiet foreslåede tekst. Blandt andet indeholder teksten en bestemmelse om, at ordningen kan "evalueres" hvis parterne er enige herom.

Metal Søfart mener det må være nok, at enten rederiet eller forbundet ønsker en "evaluering", og at man i forbindelse med

en "evaluering" kan genforhandle de dele af aftalen, som findes uhensigtsmæssige.

Derfor er det vigtigt at understrege, at det ikke er fra Rødovre at man "hænger i bremsen", men at vi omvendt ikke vil acceptere, at vore medlemmer bliver stillet ringere end medlemmer af andre organisationer.

Vi håber, at de medlemmer, som fejlagtigt har fået opfattelsen af, at vi sylter overenskomsten, til slut vil kunne se, at det netop er herfra, at der bliver kæmpet for dem.

Jl

Båd- og Brandøvelser – Søfartsstyrelsen

Igennem længere tid, har CO-Søfart korresponderet med Søfartsstyrelsen vedrørende spørgsmålet om, hvor vidt tid tilbragt under øvelse, samtidigt kan indgå i registreringen af hvileperioder på hviletidsskemaet.

Det er endeligt lykkedes at få et klokkeklart svar fra Søfartsstyrelsen, og det står helt fast, at tiden ikke kan indgå.

"Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at tiden til deltagelse i en obligatorisk øvelse, herunder en båd- og brandøvelse ikke vil kunne indgå i registreringen af en hvileperiode.

Det bemærkes i denne forbindelse, at efter bekendtgørelsens § 8, der svarer til EU-direktivets regulering, skal mønstring, brand- og redningsøvelser og andre foreskrevne øvelser gennemføres således, at de griber mindst muligt ind i søfarendes hvileperioder, og ikke medfører træthed."

Jl

Århus-historien endelig slut

Den lange føljeton om Restaurant Guldborg i Århus er nu endelig afsluttet med godt resultat for medlemmet og CO-Søfart. Som tidligere berettet på disse sider, har sagen mod Restaurant Guldborg, hvor et medlem blev uretmæssigt bortvist, kørt over en længere periode. Indehaveren har hele vejen igennem forsøgt at gemme sig. Derfor har det været nødvendigt at inddrage først det civile retssystem samt dernæst true med konkurs. Afsendelse af konkursbegæringen gjorde til sidst udslaget, og modparten indbetalte de lidt over 20.000 kroner, som vi havde krævet fra starten.

CP

Bornholmer-sagen også slut

Også sagen fra Bornholm, hvor et medlem efter fratrædelse havde penge tilgode for manglende løn, har trukket ud. Her var det udestående beløb dog noget mindre end i sagen fra Århus, men alligevel forsøgte virksomheden at undslippe. Det gik vi dog ikke med til, og efter trusler om at føre sagen videre i det retslige system blev det udestående beløb endelig indbetalt til medlemmet.

CP

Fjordline

Et vågent medlem, som er ansat hos Fjordline (tidl. North Atlantic Lines), har gjort CO-Søfart opmærksom på at supervisorer – ansat på DSRF overenskomst – ikke er blevet afregnet korrekt vedrørende ferie. Fejlen er sket fordi supervisorer og menige ikke afvikler ferie på samme måde, da supervisor-overenskomsten er bundet op på DSRFs overenskomst med

Danmarks Rederiforening, og ikke DSRFs overenskomst for menige med Fjordline. Dette har Fjordline ikke været opmærksom på, hvilket de har beklaget, ligesom der naturligvis snarest rettes op på forholdet.

CP

DFDS-sag

Rederiet har opsagt en rederiassistent grundet nedskæringer i bemanningen. Dette har CO-Søfart protesteret over, da der ikke er opsagt nogen i rederiassistentens modtørn. Herudover virker andre omstændigheder omkring opsigelsen modstridende. Vi afventer pt. svar fra rederiet.

CP

Tillidsrepræsentanter

DSRF har fået suppleanter for tillidsrepræsentanterne på både "Crown of Scandinavia" og "Pearl of Scandinavia". På Crown er valgt rederiassistent Thomas L. Nielsen og på Pearl er passagerassistent Anders C. Nielsen valgt. På "Queen of Scandinavia" er Martin Brask fratrædt som tillidsmand for skibsassistenterne i Metal Søfart.

CP

CV og 4 jobsøgninger gratis computerprogram

(se i øvrigt Ove Larsens a-kasse-orientering side 26)

Gratis computerprogram klarer CV-opdatering og 4 jobsøgninger om ugen.

Dr.scient Søren W. Rasmussen har nu videreudviklet et program han for nogen tid siden lancerede under navnet "Check-jobnet", som automatisk opfylder kravene

for den ledige til at tjekke og opdatere sit CV en gang ugentligt.

Programmet har nu fået en ny dimension. Det kan automatisk sende 4 jobsøgninger om ugen med en vedhæftet kopi af CV'et. Der er ikke tale om snyd og den ledige er naturligvis forpligtet til at komme til samtale hvis jobsøgningerne giver respons. HK's forbundsformand Kim Sørensen er positiv og udtaler at den ledige både sparer tid og penge til frimærker, og kan bruge tiden til at lede efter de egentlige ønskejobs.

Programmet udvælger fra såkaldte "hotjobs" på jobnet, hvilket vil sige jobs der ikke kræver særlige forudsætninger. Der søges på job over hele landet, fordi der anslået kun er 450-500 hotjobs i hele landet hvoraf ret mange er deltidsjob. Hvert job har en levetid på jobnet på ca. 1 måned. Hvis søgningen blev indskrænket til et defineret nærområde ville der simpelthen ikke være job nok. Man har imidlertid ret til at søge job hvor som helst, og for den sags skyld også job i udlandet.

Beskæftigelsesministeren har udtalt sin misfornøjelse med initiativet, men ingen har med overbevisning kunne hævde, at det skulle være ligefrem ulovligt at bruge programmet til at søge de omdiskuterede 4 jobs om ugen. Man skal imidlertid nok være meget påpasselig, med ikke at rode sig ud i forklaringsproblemer i forbindelse med rådighedssamtaler i a-kassen, hvis programmet bruges. Det er et hjælpværktøj, hverken mere eller mindre. Man følger selvfølgelig nøje med i hvad der rent faktisk sker og søger de job man ønsker!

Kan skibsassistenter og kokke søge job som rengøringsassistent? Ja, så tosset man vil. Man må bare ikke søge job man

indlysende ikke ville kunne bestride, og programmet udvælger kun blandt jobs alle vil kunne bestride.

Formentlig vil a-kasserne udvikle en meget forskellig praksis i forbindelse med kravet om de 4 jobsøgninger om ugen, og det er ikke alle som **skal** opfylde kravet, som også indholdsmæssig er en omstridt varm kartoffel. Det store problem for de ledige er, at de nu hver og en kan blive jagtede for manglende jobaktivitet, næsten ligegyldigt hvor søgende de er, og hvor belastende det måtte være at være arbejdsløs. Man kan forestille sig at den enkelte a-kasse, vil føle sig presset til at levere en vis portion sager hver måned, om fratagelse af dagpengeretten på grund af manglende opfyldelse af rådighedsforpligtelserne. Det kan der komme overordentlig mange pinlige sager ud af.

Når man eftertænker hele udviklingen omkring dagpengeretten de seneste få år, er det vanskeligt ikke at snuble over en underliggende master-plan fra beskæftigelsesministerens side. Det skal gøres så surt, indviklet, uforståeligt, at modtage dagpenge, at vi endelig opgiver at være medlemmer af en a-kasse, og overlader den videre historie til de private forsikrings-selskaber, som allerede for år tilbage har etableret sig med tillægs-forsikringsydelser på området.

I dag ser det ud til, at efterlønsretten er dagpengesystemets sikkerhedsnet. Men der er ustandselig udsagn som tyder på, at det næste frontalangreb på efterlønsretten er forestående. Og så, kan det hele let smuldre efterfølgende.

Endelig skal det noteres at LO har opfordret alle ledige til at sende alle jobansøg-

ninger ind til ministeren, så han kan hygge sig med at se på millioner af ligegyldige ansøgninger, som arbejdsgiverne også har frabedt sig.

Men ministeren er helt tydelig kommet i hidsighedsfasen, hvor han kun lytter til sin egen grammofonplade. Måske skyldes en del hævnmotiver efter han tabte sagen om ferie-efterlønsretten.

Hjemmeside hvorfra omtalte program kan downloades:

www.checkjobnet.dk

OleS

JOBPLANEN

28. februar fremsatte Claus Hjort Frederiksen "jobplanen", som en aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Ny Alliance. Planen er pr. 28. marts udmøntet i lovforslag i de respektive ministerier:

L 147 - Beskæftigelsesministeriet - vedrørende retten til supplerende dagpenge.

L 160 - Skatteministeriet - vedrørende skattenedsættelse for seniorer.

L 151 - Velfærdsministeriet - vedrørende folkepensionen og sikkerhed for førtidspension.

L 147

Se Ove Larsens indlæg side 27.

Der er protesteret fra en lang række sær-områder, for hvem begrænsningen i retten til supplerende dagpenge vil være ret så katastrofalt. Det gælder f.eks. kunstnere, artister og løsarbejdende havnearbejdere i småhavne.

L 160

Efter forslaget vil 64-årige kunne få en skattenedsættelse på op til 100.000 Kr.

Forudsætningen er, at den 64-årige har været fuldtidsbeskæftiget siden vedkommende fyldte 60 år (med mulighed for korterevarende ledighed), og vil gælde for personer som fylder 64 år i perioden 2010-2016.

Eftersom højtlønnede i forvejen har en stor tilbøjelighed til at fortsætte på arbejdsmarkedet, gælder der en indkomstbegrænsning på gennemsnitligt 550.000 kroner årligt fra 57 til 59 års alderen. Ordningen er midlertid og revurderes i 2010.

Der er en del usikkerhed om hvilke konsekvenser ordningen vil få, men den antages at være omkostningsneutral, og det skønnes med stor usikkerhed at den vil øge arbejdsudbuddet med 4.000 hel-årspersoner i 2008, og stigende herefter.

L 151

a) Folkepensionister:

Der indføres et ekstra bundfradrag til folkepensionister på 30.000 kroner, før indkomst medfører beskæringer i supplerende pensionsydelse (ældrecheck, varmetillæg, helbredstillæg, pensionstillæg).

Beskæftigelseskravet som forudsætning for opsat folkepension, mod til gengæld at modtage forhøjet folkepension senere, nedsættes fra 1.500 timer om året til 1.000 timer.

b) Førtidspensionister:

Førtidspensionister får sikkerhed for at de ikke mister retten til førtidspension, som følge af arbejde. Ordningen gælder ikke dem som har fået tilkendt førtidspension efter lov om social pension der trådte i kraft den 1. januar 2003, men altså dem på den "gamle" ordning.

OleS

FRA DENGANG DER VAR FEST OG FARVER TIL SØS

S.H.D. 28. juni 1947

Smører Egon Nielsen (Landsretssagfører Munk)

mod

Dampskibs-Aktieselskabet Myren (Højesteretssagfører Gorrissen)

Søfart I

Ved retten i Newfoundland blev Føreren af M/S "Asbjørn" idømt en Bøde af 100 Dollars i Anledning af, at der af Politiet var forefundet en løsagtig Kvinde ombord i Skibet, ligesom det var oplyst, at fire andre saadanne Kvinder havde været ombord. Den Matros, hos hvem den førstnævnte Kvinde var forefundet, og som forud var gjort bekendt med Lovens Forbud mod løsagtige Kvinders Ophold ombord i Skibe i Havnen, blev, jfr. Sømandslovens § 50, 2. Stk., 1 Pkt., tilpligtet at erstatte Rederiet Halvdelen af Bøden.

Under nærværende Sag, paastaar Sagsøgeren, Smører Egon Anton Nielsen, som i Aaret 1946 var forhyret med det de Sagsøgte, Dampskibs-Aktieselskabet Myren, tilhørende Motorskib "Asbjørn", at de Sagsøgte dømmes til at betale Sagsøgeren 433 Kr., idet han gør gældende, at dette Beløb med Urette er fradraget i Skibets med ham den 22. November 1946 foretagne Afregning. Subsidiært paastaar Sagsøgeren sig tilkendt et mindre Beløb efter Rettens Skøn. Af det Beløb, som tilkendes Sagsøgeren, paastaar han Renter 5 pCt. p. a. fra Sagens Anlæg, den 20. Februar 1947.

De Sagsøgte procederer til Frifindelse.

Under Domsforhandlingen har Sagsøgeren afgivet Partsforklaring.

Ifølge denne Forklaring og det iøvrigt - derunder i en Erklæring af 3. januar 1947 fra Skibets Fører - oplyste, er Sagens nærmere Omstændigheder følgende:

Den 16. juni 1946 ankom M/S "Asbjørn" til Corner Brock, Newfoundland, hvor det ankrede paa Reden.

I en for den nævnte Koloni gældende, den 14. Juli vedtaget Lov hedder det bl.a. følgende:

"Paragraf 1. Tilføjelse til Kapitel 51 af Consolidated Statutes.

1. Følgende Paragraf tilføjes som Paragraf 35 til Kapitel 51 af Consolidated Statutes (Tredie Serie), benævnt "Of Nuizonces and Municipal Regulations."

35 (1) Hvis en Politibetjent skulde faa Formodning om, at en almindelig Prostitueret eller Gadepige, eller nogen anden Kvinde i umoralsk Hensigt er gaaet ombord i eller befinder sig ombord i et Skib eller en Baad, der ikke er indregistreret i Newfoundland, og som ligger i en hvilken som helst Havn i denne Koloni, skal det anses retmæssigt for en saadan Politibetjent uden retlig Ordre at gaa ombord i og undersøge et saadant Skib eller Baad.

(2) Enhver almindelig Prostitueret, Gadepige eller anden Kvinde, som findes ombord i et saadant Skib eller Baad, og som ikke ---- skal anses for at være en løsagtig og uordentlig Person i dette Kapitels Betydning, og kan arresteres uden Retsordre og føres til en Stipendiary Magistrate (Dommer) og skal være pligtig til at betale den Bøde, som omtales i Paragraf 10 heraf.

(3) Hvis en Kvinde bliver straffet i Medfør af foregaaende Afsnit, skal Føreren af det

Skib eller den Baad, i forbindelse med hvilken hun blev straffet, uden Bevis for hans Kundskab til eller Meddelagtighed i, at hun var ombord, være pligtig til efter summarisk Domfældelse at betale en Bøde, der ikke overstiger 500 Dollars; -----

(4) Det er lovligt for Dommeren ved Retsordre at fordrø Skibet tilbageholdt, indtil eventuel Bøde ifølge Underafsnit (3) af denne Paragraf er betalt.”

Den 19. juni 1946 blev Skibets 1. Styrmand underrettet om dette forbud mod at løsagtige Kvinder var ombord i de i Havnen liggende Skibe. Samme Dag gjorde Styrmanden hele Skibets Besætning, derunder Sagsøgeren personlig, bekendt med Forbudet og med den for dets Overtrædelse forbundne Straf, idet Styrmanden derhos udtrykkelig tilføjede, at ogsaa Besætningen risikerede af faa Bøder i Tilfælde af, at Forbudet blev overtraadt.

Ifølge Sagsøgerens Forklaring forlod straks derefter de Kvinder, som da var ombord i Skibet, dette.

Natten mellem den 22. og 23. Juni 1946 kom imidlertid en Kvinde af sig selv og i en ikke til Skibet hørende Baad ombord i Skibet og indfandt sig i Sagsøgerens Kammer.

Den 23. Juni 1946 ved Middagstid indfandt Politiet sig ombord i Skibet og fandt da Kvinden i Sagsøgerens Kammer, medens der iøvrigt ikke af Politiet blev fundet Kvinder ombord.

Under en derefter rejst Retssag blev, efter at den fornævnte Kvinde havde angivet 4 andre Kvinder, der paa forskellige Tidspunkter - efter Sagsøgerens Forklaring dog ikke efter at Besætningen var gjort bekendt med Lovens Forbud - havde indfundet sig ombord i Skibet, samtlige

de nævnte Kvinder, den 2. Juli 1946 hver idømt en Bøde af 10 \$, medens Kaptajnen idømtes en Bøde af 100 \$, som han betalte samme Dag.

Kaptajnen gjorde nogen Tid senere Besætningen bekendt med Dommen og den ham idømte Bøde, idet han ud fra den Antagelse, at andre end Sagsøgeren havde haft Kvinder ombord, henstillede til Besætningen sig imellem at ordne Betalingen af Bøden.

Da imidlertid en saadan Ordning ikke fandt Sted, idet ingen andre end Sagsøgeren erkendte at have haft Kvinder ombord, blev det den 15. Juli 1946 meddelt Sagsøgeren, at da han var den eneste bevist skyldige, ville hele Bøden, d. v. s. i danske Penge 433 Kr., blive ført til Modregning i hans Afregningsbog. Sagsøgeren protesterede herimod og tog ogsaa Forbehold, da Beløbet blev fradraget ved Skibets Afregning med ham den 23. November 1946.

Til Støtte for sin Paastand har Sagføreren særlig anført, at Kaptajnen, saafremt han vilde gøre Ansvar gældende overfor ham i Anledning af det passerede, burde være gaaet frem efter Sømandslovens Regler om Anvendelse af Disciplinstraf og særlig med lagttagelse af Bestemmelsen i Lovens § 64 om Afholdelse af Forhør, før Straf paalægges. Videre hævder Sagsøgeren, at der ikke efter Sømandslovens § 50, 2. Stk., om Sømandens Ansvar for Skade forvoldt ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten saalidt som efter almindelige danske Retsgrundsætninger er Hjemmel til at paalægge Sagsøgeren det her under Sagen omhandlede Ansvar, i hvert Fald ikke fuldtud.

Som det fremgaar af ovenstaaende, erkender Sagsøgeren, at han af 1. Styrmand var blevet gjort bekendt med Lovens

Forbud mod, at løssagtige Kvinder under Skibets Ophold i den paagældende Havn i Newfoundland kom ombord i Skibet og med, at Besætningen i Tilfælde af Overtrædelse af dette Forbud risikerede at faa Bødestraf. Under disse Omstændigheder vilde Sagsøgeren i Henhold til Sømandslovens § 62, Nr. 6, kunne være straffet af Kaptajnen med Tab af Hyre i indtil 7 Dage, efter at Forhør var afholdt overensstemmende med Lovens § 64. Denne Fremgangsmaade er ikke fulgt, men Retten maa give de Sagsøgte Medhold i, at Sagsøgeren desuagtet efter almindelige Retsgrundsætninger, saaledes som disse ogsaa har givet sig Udtryk i Sømandslovens § 50, 2. Stk., 1. Punktum, maa være pligtig at erstatte de Sagsøgte den dem ved hans her omhandlede Forseelse tilføjede Skade.

Retten mener dog, at Sagsøgeren kun bør være pligtig at erstatte de Sagsøgte Halvdelen af den Kaptajnen idømte Bøde, idet det herved er taget i Betragtning paa den ene Side, at Sagsøgerens Forseelse har været Aarsag til Opdagelsen af og Straffen for ogsaa de andre Tilfælde maa antages at være taget i Betragtning af Dommeren ved Bødens Fastsættelse, og at der ikke fra Skibets Førers Side er foretaget noget effektivt, særlig ved Afholdelse af Forhør ombord, til Opklaring af, hvem andre af Besætningen, som maatte have medvirket til de andre Overtrædelser af Forbudet, og som derfor ogsaa sammen med Sagsøgeren burde deltage i Betalingen af Bøden.

Herefter vil de Sagsøgte have at betale Sagsøgeren 216 Kr. 50 Øre med Renter som paastaaet. Sagens Omkostninger findes de Sagsøgte derhos at burde betale Sagsøgeren med 50 Kr. - - -

(Afskrift fra: Ugeskrift for Retsvæsen 1947, p 884-887)

HJEMMESIDE

CO-Søfarts hjemmeside:
www.co-sea.dk

* Alle hverdage en nyheds-oversigt, med resume af søfarts-nyheder, fagretslige nyheder og nyheder relateret til fagbevægelsen - samt fra tid til anden lidt "abnormiteter".

* Månedligt opdateret sektion med alle udvalgte love fra søfarts-, dagpenge-, arbejdsretslige-, social- og andre relaterede lovområder. Også en lang række retsafgørelser, og alle offentliggjorte afgørelser fra Arbejdsretten siden 2005.

* Alle gældende overenskomster fra begge organisationer.

* Dagpengesektioner, herunder automatiske beregnere til at omsætte DIS-indkomst til landindkomst og alle meddelelser fra Arbejdsdirektoratet til a-kasserne (såkaldte "rundskrivelser").

* Sommerhusudlejning.

* Alle fagblade. For "Sø-Restaurationen" tilbage til nr. 7 i 1999, og for CO-Søfart fra første nummer i 2005.

* Medlemsside med interne meddelelser "når det brænder på".

m.m.v.

Hjemmesiden bliver løbende justeret og opdateret og forslag til ændringer modtages med interesse.



TEGNING AF
ALBERT ENGSTRÖM
|
TRYKTE UDGAVE

Kontoret lukkedage:

Dagen efter Kr. Himmel-
fartsdag og Grundlovsdag

2. maj
5. juni

