



## *Mærsk*

For Mærsk kan vi sætte dato på nedturen. Den 5. februar kl. 10.00 om formiddagen var jeg blevet indkaldt til møde i APM uden at have fået at vide hvad det drejede sig om. Det var et kort og kontant møde som varede 10 minutter, og der fik jeg at vide at alle hovmestre ville blive fyret, og så vi ikke skulle føle os helt alene, så ville alle skibsassistenter få pedalen ved samme lejlighed. Det eneste som på det tidspunkt blev friholdt var Supply. Samtidig fik jeg at vide at i samme sekund jeg var gået ind af døren var der udsendt en pressemeddelelse. Holdningen var klar, det var ikke til debat, der var ikke noget at forhandle. Alt i alt for DSRF drejede det sig om 168 hovmestre og 4 stewardesser der var sat på afskudslisten, og for skibsassistenter ca. 100 hvis vi tager begge forbund med.

Jeg var selvfølgelig noget groggy da jeg gik ud fra kontoret og ringede til foreningen og fortalte de ansatte at de måtte blive uanset hvad der ellers var aftalt, for nu var der noget som skulle ordnes. På kontoret fik vi snakket om situationen og var enige om at der var to måder vi ville agere på. Vi ville agere politisk og vi ville agere fagretsligt. Vi havde gode kontakter til de øvrige involverede organisationer - selvfølgelig til Metal Søfart inhouse, men også til Sømændenes Forbund. Vi var nok ikke enige om vejen der skulle gås. LO-systemet havde sin måde at takle situationen på, som måske var lidt mere lige på og hårdt. DSRF vurderede at vi havde nogle andre kort at spille.

Vores medlemmer var primært officerer - og heldigvis havde vi ved de forrige overenskomstindgåelser aftalt, at stewardesserne på mange måder havde de samme ansættelsesretslige vilkår. Samtidig har DSRF gennem de senere år opnået en position på den internationale scene, hvor vi f.eks. har været den danske organisation som på alle organisationers vegne har forhandlet de internationale aftaler, og også været villige til at tage skraldet omkring udlændinge i danske skibe. Alt i alt fordi vi dermed håbede at kunne opretholde en fornuftig balance mellem danskere og udlændinge, - og det har heller ikke været noget problem før økonomidrengene kom til fadet. DSRF har også spillet en nøglerolle i forbindelse med DIS-hovedaftalerne. Den fjerde udgave skal fornyes her i august, og her har det været DSRF som på alle organisationers vegne har forhandlet indholdet på plads med redersiden.

Vores politiske trussel, efter APM-udmeldingen, om at så kunne det også være ligemeget, - den virkede. De aftaler vi tidligere havde lavet havde gjort, at selv vores tidligere erhvervsminister Bendt Bentsen i sine afrapporteringer til ILO og lignende altid fremhævede, at DIS-Hovedaftalen var grunden til at DIS ikke var et bekvemmelighedsflag, fordi parterne havde en fælles aftale. Nu meddelte DSRF som var hovedarkitekten for aftalerne, at nu kunne det være ligemeget.

Det var selvfølgelig en skridtvis proces hvor vi holdt møder på det fagretslige grundlag, samtidig med at vi spillede det politiske kort. Alt kom ikke på en gang og vi begærede ikke fællesmøde som andre, og så var det selv-kørende for deres vedkommende. Vi eskalerede stille og roligt et pres mod rederne. Vi sørgede for at få fat i medierne - og heldigvis har vi mange medlemmer som indimellem kommer til at sende e-mail den forkerte vej - så vi drypvis kunne forsyne medierne og så historien ikke forsvandt fra den offentlige interesse. Det hele eskalerede stille og roligt over en tidages periode, hvor bestyrelsen så på et ekstraordinært bestyrelsesmøde gav fuldmagt til at vi kunne opsigte DIS-Hovedaftalen. Vi skal også være ærlige og sige, at der var andre rederier som også var utilfredse og faktisk var inde i rederiforeningen og støtte vores side.

Til sidst kunne APM ikke holde til presset længere. Politikere var ude med pressemeddelelser og Bendt Bendtsen ringede hjem fra Mexico og spurgte hvad pokker der var gang i, hvorfor der blev rokket ved båden, når Danmark lige havde meddelt FN's internationale søfartsorganisation at alt var lutter lagkage og DIS hang fint sammen. Vi oplevede derefter et holdningsskifte fra dag til dag. Der blev indkaldt til nye forhandlinger hvor APM trak varslingen om alle opsigelserne tilbage, og til gengæld var vi så villige til at forhandle om frivillige fratrædelsesordninger for dem som måtte ønske det. Mange medlemmer rykkede for hvad der skete, men nu var vi inde i en forhandlings-situation hvor vi måtte være stille. Jeg kan roligt sige at den fratrædelsesordning det endte med, den blev væsentligt dyrere end APM forestillede sig. Der er også nogle betingelser i den som ikke er offetliggjort, og som ikke behøves at offentliggøres, men os som har lavet den ved hvad der står.

Nu fik folk så et valg om de ville blive i APM, eller om den skuffelse over rederiet som alle følte ville medføre at de tog deres penge og rejste. Der var også en omskolingsmulighed i aftalen hvis nogen skulle ønske at blive styrmand, og her har vi for øjeblikket syv mand som lige er startet på Skagen Skipperskole, og en enkelt mere er på vej. Den endelige aftale medførte at hvis man valgte at rejse fra rederiet, så fik man en økonomisk kompensation stigende med den tid man havde været ansat, og ingen fik udbetalt under otte måneders løn som skattefri godtgørelse.

Gennemsnitstjenestealderen for vores hovmestre var 18 år. Som led i aftalen fik vi indført at den aftale vi indgik, skulle gives som tilbud til de øvrige organisationer efter de regler de havde i deres overenskomster. Vi må nok indrømme at den aftale vi indgik, den var nok for "god". Vi havde nemlig kun regnet med at 50 mand ville rejse, men det endte med at 100 mand rejste. De fire stewardesser valgte også at tage pengene og gå, så danske stewardesser i APM er nu historie. De 68 hovmestre som valgte at blive, de lever på lånt tid. Dermed ikke være sagt at vi har givet APM carte blanche til at fyre dem. Hvis de fyrer dem så vil vi selvfølgelig rejse sagen en gang til, og starte forfra. Men nye danskere bliver der ikke ansat i de stillinger efterhånden som de forsvinder, eller hvor længe det varer før APM vælger at betale sig fra det igen, det er der jo ingen som kan vide.

Hele perioden varede tre-fire måneder og vi var i perioden enige om at det var vigtigt at holde medlemmerne orienteret om hvad der foregik. Vi holdt ca. 10 medlemsmøder i Nyborg med stor deltagelse fra mange hovmestre. Vi regnede ud at 60% af alle hovmestre i APM var dukket op til møderne. Vi fik i perioden ca. 500 e-mails fra medlemmerne som vi satte en ære i at besvare så hurtigt som muligt. Der er selvfølgelig også dem som har ment at de ikke har fået svar på det ene eller det andet - sådan vil det altid være. Når der har været generelle spørgsmål, har vi også brugt NAVNYT til at sende ud til hele handelsflåden. Vi synes selv vi kom godt igennem, og i grunden er det en epoke der slutter. APM var det første rederi i Danmark vi indgik overenskomst med, og jeg har tidligere sagt, at jeg også troede de ville blive de sidste. Som selv gammel APM-mand må jeg sige, at det havde jeg godt nok aldrig troet jeg skulle opleve, - den opførsel, fra det rederi. Det tog lidt pipet fra mig, og fra de fleste tror jeg.

Nu er vi ikke for fine i DSRF til hverken at være hævngherrige eller bære nag, så det gør vi med glæde, hvorfor vi også siden har forsøgt at jage APM, anytime anywhere. Vi startede med de udenlandske kokke de mente bare skulle ind og overtage hovmestrenes arbejde, hvor vi fastholdt at de fortolkede loven forkert. Det tog vi op med Søfartsstyrelsen, der som det statsorgan det er, forsøgte både at blæse og have mel i munden, på den ene side og på den anden side. Vi holdt dem rimeligt hårdt op på fortolkningsproblemerne, og til sidst blev de nød til at træffe en beslutning. Beslutningen kom så i juni måned i form af et brev til APM, hvor der stod at de udenlandske kokke

de havde, de levede jo nok ikke op til kravene fra den danske lovgivning. Filippinske papirer eller Singapore-papirer, de tæller ikke i Danmark. Her gælder et krav om 48 måneders læretid, heraf mindst 24 måneder i søgående skibe, og under en læremester.

APM var så ude og sige at det gav lidt problemer, og vi kunne regne ud at det var ca. 65% af de udlændinge de havde som ikke levede op til kravene. Det betød selvfølgelig ikke at APM genansatte danskere, men det betød at det blev ikke helt så let som de havde regnet med, hvorfor også mange hovmestre kom til at blive til sidste mulige dato. Bagefter bad vi om aktindsigt i Søfartsstyrelsen om hele historien, og det fylder et pænt ringbind. Jeg kan sige at der er nogle meget hidsige mail fra APM hvor ord som konkurrenceforvridende og lignende bruges flittigt. Vi må konstatere at da Søfartsstyrelsen tog sig sammen til at træffe en beslutning, så var der ingen tvivl om hvad de mente. Jeg kan også love herfra at det er noget vi holder vågent øje med. Hvis loven brydes så er det ikke et overenskomstspørgsmål, det er politianmeldelse fordi det er loven som i givet fald brydes. Det skal være mig en sand fryd at køre ned på den nærmeste politistation og aflevere en politianmeldelse på det.

Vi har i det afsluttende forløb selvfølgelig haft en del spørgsmål med forkerte afregninger og lignende som vi har fået løst stille og roligt, og uanset hvad vi nu måtte mene om rederiet, så må vi også sige at vi har mødt retlinethed, og besiddelse af gamle dyder, i administrationen især fra de meget få "gamle" ansatte, der er tilbage.

Det endte godt, men vi må også erkende at 168 hovmesterstillinger og 4 stewardessestillinger forsvinder på sigt og de kommer aldrig igen. Det er også vemodigt fordi DSRF er stiftet for 102 år siden som en hovmesterforening. Menige kunne først blive optaget fra 1960 og kvinder først i 1964. Så det er stiftergruppen og kernegruppen i foreningen som er og bliver kraftigt reduceret. Der er hovmestre andre steder, men det var hos APM det tonsede.

Man må også sige at førhen når der kom noget fra APM, så var det lige så sikkert som den danske grundlov. Den holdning er nok blevet afløst af at skriverier skal læses to gange, og der må stå et eller andet med småt et eller andet sted. Nogen har ment at dether burde vi have regnet ud på forhånd. Det kan man jo altid sige og det kan vi ikke bruge til noget. Det eneste vi havde brug for, det var løsninger.

## **DFDS**

Mærsk-historien var dårligt sluttet, og vi troede vi skulle holde lidt sommerferie, så meldte DFDS at de ønskede at genoptage forhandlinger om overenskomster. Der var så en væsentlig forskel. DFDS tog kontakt i meget god tid. De var meget ærlige om problemerne. De var også ærlige om hvordan de så nogle løsninger, og de oplyste tal som var nødvendige så man kunne se om det passede. Passagerskibsfarten havde det af pommern til. Overskuddet for et passagerskib var non existing eller nede i 5 millioner for et skib som koster en milliard. Der var stærke kræfter i rederiet som simpelthen ønskede at lukke og slukke passagerdelen. Men bestyrelsen havde besluttet at se om der kunne findes effektiviseringer og løsninger med de fagforeninger som var involveret.

Vi måtte så gå ind i forhandlinger og se om vi kunne være med til at gøre passagerdelen til en fornuftig forretning. Det var meget vigtigt for DFDS at vi var med i det, fordi vi er den største fagforening, og også at RBF var med, fordi de er den næststørste gruppe. Rederiet indkaldte alle til

møder og annoncerede hvad de ønskede. De ønskede besparelser på 100 millioner kroner som forudsætning for at fortsætte passagerskibsruterne og give dem en mulig fremtid. Problemet er at skibene er nogle gamle kasser og det er svært med intet overskud at kunne spare op og smække en milliard på bordet for nogle nye skibe. DFDS nedlagde i samme forbindelse Bergen-Newcastle ruten og de skar ned på kanal-ruten, mens det gik bedre med Oslo-ruten og så den lille nicheforretning Esbjerg-Harwich som faktisk er den fornuftigste forretning i passagerdivisionen.

Indledningsvis stillede alle organisationer sig positivt an, men det holdt ikke så længe, det gik hurtigt galt. Det var særligt maskinmestrene som havde den holdning at de var uundværlige og de kunne finde arbejde hvorsomhelst, så hvorfor skulle de yde noget, de kunne bare gå et andet sted hen. Sømændenes Forbund sagde også hurtigt blankt nej til at yde nogetsomhelst. De havde den holdning at en skibsassistent koster hvad en skibsassistent koster, og det var det. Metal Søfart som har paralleloverenskomst med Sømændenes Forbund, måtte nødvendigvis have den samme holdning - selvom de ikke havde den. Hvis Metal havde accepteret reduktioner alene, havde alle jo bare meldt sig ud af Metal Søfart og over hos sømændene, og DFDS havde alligevel ikke sparet en krone.

Tilbage var 3F-Privat Service og Dansk Søb-Rest. DFDS startede med at slanke landorganisationen og fyre 100 mand i land. Derefter gik de i gang med overenskomsterne. For DSRF var det alle overenskomster, supervisorer, kokke og menige, for tjenerne var det en overenskomst. Tjenerne mistede en del stillinger, og det gamle provisionssystem blev afskaffet så de gik over til en fasthyreoverenskomst. Vi gik ind i tilsvarende forhandlinger om en fasthyreaftale baseret på 12 timer i døgnnet. Der var ikke altid lige stor begejstring fra tillidsrepræsentanter og medlemmernes side, men vi følte vi havde et ansvar og var også parat til at tage skraldet for det hvis det ikke skulle virke.

Efter lange og seje forhandlinger nåede vi så frem til nogle nødoverenskomster som blev gældende fra 1. september 2008 og vil være gældende til 1. maj 2010. Derefter skal de enten vedtages af medlemmerne til at være permanente, eller vi går tilbage til de gamle overenskomster. De nye overenskomster vil jeg være ærlig og sige at vi var og er meget tilfredse med. De afskaffede overtiden og vi fik nok ikke kompensation for alle timerne. Men vi fik samtidig indført mange ting på det sociale område som vi har kæmpet med i årevis. Jeg kan f.eks. nævne at vi fik alle vores ansatte rederiansatte, hvor DFDS ellers var det sidste sted hvor vi havde skibsansættelse. Vi fik indført opsigelsesvarsler som officererne og bestemmelse om kompensation efter Sømandslovens § 42, således at de gamle hvis de bliver opsagt kan få op til ni måneders løn. Vi fik indført en helbreds-sikring betalt af arbejdsgiveren omfattende alle vores ansatte i DFDS, plus en række andre mere eller mindre sociale ting. En væsentlig ting vi fik gennemført var en fællestalsmand. Vi havde tidligere haft en prøveordning som blev nedlagt efter et år, nu fik vi det direkte ind i aftalerne. Det er så blevet en ordning hvor halvdelen af den månedlige arbejdstid skal bruges til at rejse rundt på skibene og løse problemer.

3F sendte deres aftaler til urafstemning og det valgte vi så ikke at gøre. Bestyrelsen mente det var vores ansvar og vi måtte tage tæskene hvis medlemmerne var utilfredse. Det skal siges at det var et noget ophidset bestyrelsesmøde, men flertallet valgte at sige det måtte være vores ansvar. Selvfølgelig med den forudsætning at når og hvis det skal gøres permanent, så er det medlemmerne som afgør det. Det skal også indføres at vores medlemgruppe er meget uensartet og det gør det ekstra vanskeligt, hvorimod tjenere er tjenere, det er så dejligt enkelt. Vi har et hav af stillingskategorier. Engang talte vi det op til jeg tror omkring 37 stillingsbetegnelser. For nogle var den nye aftale godt og for andre var det skidt.

Efterfølgende fik vi selvfølgelig en del tæsk fra medlemmerne. Sådan skal det også være. Især i DFDS hvor vi er vant til at få tæsk. Da vi havde 2:1-ordning og indførte 16:12-ordning fik vi tæsk og da vi endelig fik indført 1:1-ordning fik vi også tæsk. De største tæsk vi fik i denne forbindelse kom fra kabysserne, særlig fra Oslo-bådene. De mente at nu havde tjenerne fået mere i løn end dem. Sagen er at tjenerne ikke har fået mere i løn, men nu er tjenernes løn bare blevet synlig. Da de førhen fik en eller anden procent af omsætningen i en fælles pulje, var det svært at gennemskue hvad tjenerne i virkeligheden fik i løn. Nu blev deres faste løn pludselig fuldt synlig. Det hjalp heller ikke at et par af tjenernes tillidsrepræsentanter gik rundt og proklamerede at de var steget 5.000 kroner om måneden i løn. Det var nok også skuffende for nogle af tjenerne da de fandt ud af at de ikke fik en jante mere end før. Men I ved jo allesammen hvordan det er når man får nye overenskomster. Man starter bagfra og ser på lønningerne og så ser man eventuelt på al det andet bagefter.

Et anden ting vi fik ud af det i DFDS, det var at vi fik ledergruppen tilbage. Mange husker sikkert at pursergruppen - som det hed dengang - forsvandt over i Ledernes Hovedorganisation i 90'erne. Dengang var det de bedste ansatte vi havde i den danske handelsflåde, de havde 1:1-ordning på 20'ende år, og de havde en høj løn efter datidens forhold. Deres 10 år som medlemmer at Ledernes Hovedorganisation har medført at de er gået fra at have været den bedst betalte officersgruppe, til at være de dårligst betalte. Jeg må ærligt indrømme at da jeg fik tallene af DFDS, troede jeg de var fulde af plat og havde hevet et gammelt lønbilag frem. Man kan sige det sådan, at en hovmester i DFDS i dag som laver mad til 17 mand og er daglig leder af 1-2 stewardesser, har en klækkelig højere løn end en køkkenchef på et af de store passagerskibe, som har ansvaret for madlavning til 1500 mand og måske har 30 mand i sin afdeling. Fridøgn var også afskaffet på alteret, og det kostede en månedsløn fordi man før fik løn for 13 måneder om året fordi skiftedage også gav fridøgn. Når man gik i 1:1-ordning ville det sige at man optjente 14 dage og brugte 12 for at holde tønnen. Gennemsnitslønnen for en leder var på ca. 22.000 kroner, og uden fridøgn, så hvis en afløser ikke dukkede op, så var det bare synd, så måtte man blive som en del af lønnen.

Lederne er så i dag kommet tilbage men vi må desværre starte hvor de selv har arbejdet sig ned. Der er i dag paralleloverenskomst med lederne, og dem som er kommet retur har da fået lidt bedre løn og lidt bedre vilkår. Men hvad der havde taget Sø-Restaurationsen 90 år at bygge op, tog det altså kun lederne 9 år at køre fuldstændig i smadder.

Sammenlagt kan vi sige at de nye tiltag i DFDS kostede os 100 stillinger. Og selv om vi så nedstemmer nødoverenskomsten til næste år, så kommer de 100 stillinger ikke igen. Det skal tilføjes at der kun er 20 der er sagt op, resten er forsvundet som følge af den store udskiftning der er på naturlig vis i DFDS. Men I kan selv se, hvis I lægger APM til, det har været et møgår. Efterfølgende kan vi så sige, at indsatsen har hjulpet i DFDS. Nu er passagerdelen af DFDS, den del af rederiet som går bedst, uden det er prangende. Og de mål som er sat, dem har 3F-Privat Service og vi levet op til og har hjulpet det vi har skullet.

Alt er ikke rosenrødt i DFDS, det har det aldrig været. Problemet i DFDS er det decentrale system. Vi aftaler med hovedkontoret hvordan det skal være, men når det siver ud i de enkelte skibe, så er det ikke altid det helt bliver fortolket og behandlet som det nu er aftalt, og som parterne har forstået det. Det er altid nemt at skyde lederne, og da de var i Ledernes Hovedorganisation var det specielt nemt. Nu er de kommet tilbage til os og nu må vi være mere nøgterne. Det ærlige svar er også at lederne bliver svigtet af rederiet. Det er ikke nemt at være leder med en mindre bemanning til det

samme antal passagerer. Det er heller ikke nemt med den mindre bemanning hvor nogle altid er syge og hvor afløsere ikke dukker op, slet ikke med et system hvor man har x antal minutter til at klare en kabine. Det er et problem, og det er noget vi har været i dialog med rederiet om. Rederiet skal leve op til deres del af det, så deres ledere også har en fair chance derude. Desuden har vi også meddelt DFDS at når det er aftalt at man maksimalt må arbejde 12 timer, så er det altså 12 timer som er det maksimale. Her mangler lederne måske noget med at sige, at fordi der står 12 timer, så er det ikke nødvendigvis 12 timer. Man kunne starte med 10 timer, så der er lidt elastik derhenad.

En anden ting hvor rederiet har fejlet alvorligt i dether projekt, det er at rederiet ikke har været ude og fortælle medarbejderne hvordan det går, hvad de tiltag som medarbejderne har leveret, reelt har betydet. Når man kan holde ugentlige video-konferencer osv i hele perioden, hvor man søger besparelser gennemført, så må man også tage forpligtelsen på sig og komme ud og fortælle hvordan det er lykkedes, og om det virker og hvordan det virker, og lytte til hvad folk siger om hvor det knirker. Ellers er der med sikkerhed ikke chancer for at deher overenskomster bliver forlænget af de ansatte. Lige nu tror jeg mange har en opfattelse at at vi måtte aflevere, og bagefter ignorerer rederiet os fuldstændigt. Det holder ikke. Når rederiet har bedt de ansatte om at spytte i kassen, så må rederiet også påtage sig en forpligtelse til at holde de ansatte informeret, tage dem med på råd om hvordan vi kommer videre, og gøre dem til en del af hele processen. Herfra skal der i hvert fald komme en kraftig opfordring til Smedegaard, Carsten Jensen og Henrik Holck: Let rumpen og kom ud i skibene og snak med de ansatte. De har ydet det I bad dem om, nu må I sørge for at holde dem orienteret, så de kan vide at det de har ydet også har hjulpet.

Sidst må jeg sige det sjove, at det altid er DFDS vi har kritiseret på vores generalforsamlinger, og altid A.P. Møller vi har rost, også i det daglige samarbejde. Det har ændret sig fuldstændig. DFDS har vi i dag et usædvanlig afslappet forhold til, og et meget godt samarbejde med. De kommer og spørger inden de handler, så vi også er forberedt. Det er ikke altid vi er enige, og de handler alligevel, men de sørger for at det ikke kommer som en vild overraskelse. De er også modtagelige for gode argumenter. Dermed skal ikke forstås at vi er blevet en tandløs forening. Vi har stadig passeret de 100.000 kroner i bod i år, hvor vi mange gange ikke må offentliggøre hvorfor, men både APM og DFDS har da spyttet i kassen i år.

### ***BHT og Nordic Ferry Services***

Det er lidt et navnevirvar, i hvert fald indtil 2011, hvor det hele kommer til at hedde Nordic Ferry Service. Men det er det vi kender som BHT der i dag også leder SamsøTrafikken, Sydfynske Dampskibsselskab og Fanø-færgen. Det ledes alt sammen i dag fra Rønne, og man må sige det er et rederi i udvikling. Fra det lille trætte og overbefolkede statsrederi, er det i dag blevet et firma hvor der måske er for få mennesker til for meget arbejde, og hvor det private arbejdsmarkeds markedsvilkår gør sig gældende. Lige nu ligger BHT i en fem-årig stavsbinding hvor skibene skal se sådan og sådan ud og det hele er meget styret af på hvilke vilkår man vandt licitationen.

I år har rederiet så især overtaget SamsøTrafikken, og det er ikke gået stille af. Det har været noget af en mediebasket både i Bornholms Tidende og i Samsø Posten, og lad mig sige det på den måde, at Mads Kofod er vist ikke verdens mest populære mand på Samsø. De er begyndt at savne hans forgænger, som absolut ikke var populær på Samsø, og det er lidt morsomt at opleve hvordan en ø går i krig mod en anden ø. Åbenbart er øbo-mentaliteten ikke helt ens alt efter hvilken ø man bor

på. Det er nok også lidt svært for os andre, som ikke bor på en ø hvor man ikke har broforbindelse, at forstå hvordan det er at bo på en ø, hvor man er afhængig af en færge.

Men som sagt, BHT overtager ruterne stille og roligt, og det er ikke nogen ubetinget succes-historie. Hvis I følger med på DAGEN på vores hjemmeside, så er der næsten ikke en dag uden noget fra Samsø. Vi må håbe at den effektivitet som trods alt kendes fra BHT, og den gode personalepolitik de også praktiserer, at den på et tidspunkt bliver udbredt til Samsø og andre steder, og at samsingerne kommer til at opdage at der faktisk er gode holdninger i BHT. Men lige nu er det så et anstrengt forhold mellem øerne. Sø-Restaurationen har i årevis haft abonnement på Bornholms Tidende, fordi et hjerteobjekt i avisen er BHT, og vi har nu også måtte tegne abonnement på Samsø Posten. Der er altid noget om søfart i en af de to aviser så sikkert som amen i kirken.

Overenskomstmæssigt står vi i lidt af et dilemma fordi BHT's overenskomster udløber næste år, men licitationen er forlænget med et år og så forsvinder BHT. Så det er lidt af et åbent spørgsmål hvad vi gør til næste år. Det bliver en diskussion bestyrelsen og tillidsrepræsentanter skal have. Der er ingen grund til at opfinde en dyb tallerken som så skal smides ud efter et år på grund af et navneskifte. I SamsøTrafikken oplever vi desværre så også at nye færger sejler med meget mindre besætninger. Jeg regner med alle har fulgt med i diskussionen om den nye færge som kan sejle med fire søfolk.

### ***Fjord Line***

Et andet rederi hvor vi har en del arbejdspladser. Det er et rederi som lever meget stille og roligt. Vi hører ikke meget til dem i hverdagen, men vi har nogle faglige sager fra tid til anden. Det skal dog bemærkes at de sidste år fik en hurtigbåd som ikke kom i fart i år på grund af havnekvidder, og det var så 70 stillinger som ikke blev besat.

### ***Offshore***

Her har vi mistet mobile borerigge i perioden. Det har faktisk været helt nede hvor der dårligt var nogen, men der er nogle på vej tilbage. Vi har med nogle af selskaberne fællesoverenskomst med 3F-Privat Service - det gamle RBF - men de aftaler er ved at udløbe, og overenskomsterne er på vej tilbage til Sø-Restaurationen. Vi har altid haft et godt samarbejde med RBF på offshore, men vi kan ikke påstå de er pokkers dygtige til at levere tilbage når de skal levere tilbage.

(pause)

### ***DIS-Hovedaftalen***

Som er en aftale mellem rederiforeningerne og alle de faglige organisationer, bortset fra Sømændenes Forbund, kompenserer for mange af de problemer der er med DIS-loven. Det største problem med loven er selvfølgelig at danske organisationer ikke må lave overenskomster for udenlandske søfarende i danske skibe. Via hovedaftalen er der aftalt spilleregler for hvordan historien hænger sammen, og her har vi lidt mere end en lillefinger med i spillet. I bund og grund er vi tilstede når de

udenlandske fagforeninger forhandler overenskomster, og her oplever vi det forunderlige, at det ofte er de udenlandske foreninger som er tilbageholdende eller vil have mindre og rederen som godt vil give mere.

DSRF har siden 2003 været den mest aktive faglige organisation i arbejdet omkring DIS-Hovedaftalen. Det var os som i 2004 formulerede de aftaler som reddede DIS fra at blive erklæret for bekvemmelighedsflag. Det er os som kører alt vedrørende de udenlandske overenskomster, vi deltager i forhandlingerne, vi foretager arbejdsskadesagsbehandling for udlændinge osv osv. Den nøgleposition vi har, var jo også med til i APM-sagen at rokke ganske kraftigt ved båden. Der er ingen tvivl om, at hvis de faglige organisationer bakker helt ud af DIS-Hovedaftalen, så står de danske politikere med et ganske alvorligt problem. Vi har en DIS-lov som gentagne gange af ILO er erklæret i strid med basale arbejdstagerrettigheder, og som ikke lever op til internationale krav. Undskyldningen for regeringen har været, at det har man løst lokalt i Danmark gennem DIS-Hovedaftalen. Vi har altid leveret det store arbejde vi har, ud fra den forudsætning, at vi dermed var i stand til at skabe den fornuftige balance mellem danske arbejdspladser og udenlandske arbejdspladser i DIS. Det har været grundlaget for vores opfattelse af vigtighed i aftalen.

Nu må jeg så sige at med det som er sket hos Mærsk, og med de holdninger vi kan høre fra andre redere - Clipper har lige besluttet sig til der aldrig skal ansættes flere danskere - gør, set fra min stol, at fremtiden for DIS ligner en død sild. Aftalen er uinteressant for de finansdrengene som styrer rederierne i dag, fordi de ikke har den ansvarsforståelse som betyder, at hvis snablen skal være dybt begravet i statskassen, så må der også leveres noget tilbage. Det ansvar følte de gamle redere trods alt. For de nye regnedrengene er flaget agter revnende ligegyldigt, det drejer sig kun om at få flest penge ned i egen lomme.

Jeg havde et møde med en skibsreder fra A.P. Møller for ikke så længe siden, hvor han sagde til mig, at det er et spørgsmål om vi kan tjene lidt på at sætte udlændinge ombord. Det er holdningen som den er blandt de nye redere. Det gør også at jeg ikke tror den danske stat kan vedblive med at støtte rederierne så meget, at det er attraktivt at blive i DIS. DIS er simpelthen den største erhvervsstøtteordning Danmark nogensinde har indført for et forgyldt erhverv. Vi har et helt erhverv hvor arbejdsgiveren kan betale ikke-skattepligtige nettolønninger, hvor der er forbud mod at danske fagforeninger kan tegne overenskomst for udenlandske arbejdstagere, og hvor der senest er indført tonnageskatteordninger, så når man tjener penge på at sælge et skib skal man ikke betale skat af fortjenesten.

Hertil kan man lægge det forhold, at udlændingene som sejler i de danske skibe, som aldrig har betalt en krone i skat til Danmark og som aldrig har været i Danmark, har sociale rettigheder fra Danmark hvis de bliver udsat for en arbejdsskade. Så træder DIS i karakter som et kvalitetsregister og som det eneste sørger for at disse udlændinge har nøjagtig samme rettigheder i Danmark hvis de bliver udsat for en arbejdsskade, som enhver anden dansker. Så rederen har også tørret omkostningerne ved livsvarige pensioner, erstatninger osv hvis der sker arbejdsskader, af på den danske stat.

Nu trækkes så det store spøgelse fra erhvervet frem om hvor meget der omsættes, 200 milliarder. Ja, men det er ikke så længe siden Nationalbanken, sågar i en høring i Folketinget hvor jeg deltog i panelet, faktisk sagde, at det var de ikke sikker på havde nogen blivende værdi, fordi de skibe man købte, de blev købt og betalt i udlandet, og alle de lønomkostninger man havde til udlændinge blev aldrig brugt i Danmark, fordi de blev sendt videre til Filippinerne osv, ligesom både bunkrings-, proviant- og dokudgifter som regel var betalinger i udlandet. Så hvor mange af de 200 milliarder

ender egentlig i Danmark? Og så kom den lidt frække bemærkning fra Nationalbanken, at samfundøkonomisk kunne det bedre svare sig at nedlægge handelsflåden, fyre alle danske søfarende og sætte dem ind hvor der manglede arbejdskraft i Danmark.

Det jeg vil sige er, at den danske stat, os alle sammen, har dælen dulme siden 1989, støttet erhvervet på alle leder og kanter. Indtil 5. februar 2008 følte rederne også en vis forpligtelse for at når man fik lov at nyde så måtte man også yde. Det er gået fløjten og dermed undergraver de på sigt DIS. Og dermed bliver DIS uinteressant. Som rederen i APM sagde til mig, 'er du klar over at hvis vi sætter Singapore-flag bagi, så kan vi spare 1.000 dollar om dagen på lønninger, og vi kan slet ikke mærke forskel på kvalitet'. Det kan godt være tallene passer, men hvis det er holdningen, så kan I selv se hvor det bærer henad. Det er ikke gode vilkår, og jeg tror DIS render ind i problemer, og jeg tror det går hurtigere end nogen af os regner med. Rederne har krydset den usynlige grænse mellem at nyde og at yde.

I næste nummer af bladet har jeg hidset mig gevaldigt op over en vicedirektør i Danmarks Rederiforening - i forbindelse med noget som er sagt af formanden for Søfartens Ledere efter der bliver fyret skibsførere, fordi der nu kan gives dispensationer for at kaptajnen skal være dansk, og at man dermed udhuler DIS-ordningen - hvorefter vicedirektøren sagde, at her gjaldt det rederiets ve og vel og ikke samfundets ve og vel. Det er dælme flotte ord når man har snablen så effektivt begravet i statskassen.

### *CO-Søfart*

Det går rigtig godt med samarbejdet. Jeg tror også alle i dag har lidt svært ved at holde tingene adskilt. Det mere særegne med at man er sø-restauration og man er metaller det er lidt sværere. Alle oplever ind imellem at man gentagne gange må spørge dem som ringer, om de er fra sø-rest eller fra metal, det er ikke nok at sige man er fra DFDS og har et spørgsmål til overenskomsten. Vi oplever også at nogen siger, det ved jeg ikke, jeg er medlem ude hos jer. Men det er en god ting, det var det som var målet, at vi skulle kunne optræde fælles.

Siden sidst er vores kartel blevet en tredjedel større. Søværnets Konstabelforening spurgte om de kunne blive medlem hos os, fordi de godt kunne lide konceptet med at man trak på fælles hammel i nogle ting og var sig selv i andre ting. Når man læser fagbladet, så gik det let og elegant, men det er måske ikke hele sandheden. Nogle af legekammeraterne SK havde haft før, forsøgte at kaste lidt grus i maskineriet. Men det blev løst og 1. juni flyttede SK ind på Mose Alle. Vi sad i forvejen som sild i en tønne, for vi er jo altid bagefter. Dengang vi besluttede at bygge ud i Rødovre havde vi ikke opfundet CO-Søfart endnu. Da vi havde støbt fundamentet til tilbygningen blev CO-Søfart opfundet, og den enorme plads vi havde planlagt at have til Sø-Restaurationen blev til for lidt plads til CO-Søfart.

Nu har vi så fået tre mand ekstra ind på kontorerne og det gør så at vi her fra 1. september begynder at bygge en første sal på det hus vi byggede sidst. Vi er selvfølgelig glade for at SK efter at have kigget rundt efter nye samarbejdspartnere fandt CO-Søfart, og vi er glade for at det vi stod for, også er det de vil stå for. Jeg tror vi får en rigtig god tid sammen. Men det er to verdener, det er handelsflåden kontra søværnet, det er staten kontra det private. Der er mange ting i staten vi kan misunde dem og jeg tror også der er mange ting i det private de misunder os. Der er nyt at lære. Vores viden om f.eks. tjenestemandspensioner er nok lig nul. Det skal nok blive godt og jeg tror alle ser frem til

der er flere ressourcer at bygge på, - de kan yde noget til os og vi kan yde noget til dem. Vi håber der kommer flere hen ad vejen til CO-Søfart.

### ***Samarbejde med andre organisationer***

I dagligdagen samarbejder vi med mange andre organisationer. De mest interessante for jer det er Maskinmestrenes Forening, som I kender, og som vi har et godt og åbent samarbejde med som bliver stadig bedre. Vi har mange uformelle drøftelser med dem, og snakker meget om overenskomstforhold, og det er noget jeg håber fortsætter og udvikles. Sømændenes Forbund har vi også fået et bedre samarbejde og dialog med. Vi er absolut ikke altid politisk enige, men vi kan snakke sammen og har lært at leve med vores uenigheder. Vi er alle i samme båd med stillinger vi mister.

Med Søfartens Ledere som vi før havde et fantastisk samarbejde med i den tidligere formands tid, må vi desværre konstatere at det er falmet noget siden da. De bevæger sig i deres retning, og synes ind imellem at nogle ting er enormt vigtige, som vi synes er mindre vigtige. Det er fair nok og de må jo træffe deres beslutninger. Det skal indskydes at på tillidsmands- og talsmands-niveau har vi haft et fantastisk samarbejde med dem, og både i 2008 og 2009 har vi holdt nogle fælles kurser, som vi har fået rigtig god kritik for fra dem som har deltaget. Vi er ikke uvenner, der er ikke noget negativt i det, forholdet er bare ikke så tæt som det har været, det må vi være ærlige og sige.

### ***Overenskomster 2010***

Næste år er overenskomstår og jeg tror at alle i erhvervet, på begge sider af bordet, sidder som et stort spørgsmålstegn, hvad fanden sker der. Finanskrisen, ikke-finanskrisen, etårige overenskomster, treårige overenskomster, nulløsninger, negative løsninger. Ingen ved noget og alle gætter. Det starter op i januar og så kommer de store industriforlig hvor vi får de første fingerpeg om hvor det bærer henad. Der er ingen tvivl om at arbejdsgiverne lægger ud med lønnedgang eller fastholdelse af løn og mere arbejde. Det skulle ikke undre mig hvis 40-timers arbejdsugen blev genopfundet til lejligheden. Jeg tror også at der ikke skal regnes med at der kan bruges flere penge fra budgetkontoen, det tror jeg ikke ligger i kortene. Jeg tror at det som kommer til at ligge i de store forlig, som også smitter af på os, det bliver bløde pakker, - bedre barsel, de fem feriefridage bliver måske til den sjette ferieuge, lidt flere penge til den hjernedøde kompetencefond som blev indført sidst, lidt mere til de graviditetsfonde HK fik presset ned i halsen på alt og alle forrige gang. Det bliver mere den slags ting og ikke de lønstigninger vi har set tidligere.

Herudover har vi fået smidt en kæmpe joker i nakken i søfarten når det gælder DIS. Det er den nye skattereform som træder i kraft ved årsskiftet. Den bliver kaldt mange ting, men den er i hvert fald skæv som en i pokker. Nogle skal have 293 kroner og nogle skal have 4.000 om måneden. Des mere du får i løn, des mere skal du have, og der er ikke en streg i sandet at når du kommer over en given indtægt og får et givet beløb, så er maksimum nået for indtægter opefter. Nu fortsætter historien fordi det er både top- og mellemskat som er involveret. Regnestykkerne siger at til f.eks. skibsførere som ligger på den lune side af 30.000 netto om måneden, snakker vi skattekompensation på mere end 4.000 om måneden, medens vi for en stewardesse i DFDS snakker godt og vel 220 kroner. Der er ingen tvivl om at det bliver et kæmpe problem. Hvis I husker de øvrige officersorganisationers hysteri over 443 kroner, så forestil jer det gange 4.000 kroner. Det kan blive langt, grumt og modbydeligt.

Jeg vil være ærlig og sige at det ikke bliver det store punkt for Sø-Restaurationen. Hovmestergruppen er selvfølgelig dem som ville få nogle penge ud af det, og det skal vi også nok kæmpe for og gøre hvad vi skal sammen med de andre, det er et fællesskab. Men for vores menige gruppe som er langt den overvejende del af foreningen, her er vi nede og snakke væsentlig mindre beløb.

For dem som sejler i færge-DIS løser problemerne sig af sig selv gennem omregningsprotokollater, og for dem som sejler i normal DAS er der heller ikke noget problem. Men for DIS-sejlerne, bliver det hovedoverskriften for 2010 indtil vi får kvalme af det.

### ***DSRF og fremtiden***

Siden sidste generalforsamling har Sø-Restaurationen mistet 350 arbejdspladser, eller vil miste 350 arbejdspladser i løbet af en periode. Det er meget i en lille forening som os. Vi må også erkende at i gamle dage, i 30'erne i 70'erne osv, når der var krise, så lagde man skibene op, og når det så blev gode tider igen så kom skibene og besætningerne tilbage - sådan er det ikke mere. Uanset hvor gode tiderne igen måtte blive, eller hvor mange penge der vælter ind hos de danske redere, så kommer de danske arbejdspladser som er mistet aldrig igen. Bare fordi rederne pludselig tjener det hvide ud af øjnene, så er det imod mentaliteten at betale 1.000 kroner mere for at ansætte en dansker fremfor en udlænding. De tider er slut, det ligger ikke i mentaliteten hos Harvard og MBA-drengene. Så hvad der er mistet det er mistet. Det eneste man kan håbe på er at der kommer flere passagerskibe. Jeg håber da stærkt på at Danmark bliver en krydstogtsnation med en pokkers masse skibe hvor vi kan have 700 mand i hver. Men det ligger ikke i kortene og det er realiteterne vi konfronteres med.

Bestyrelsen har måtte se det i øjnene, og også træffe nogle beslutninger om hvordan man så ser foreningens fremtid. Som det er i dag må man sige vi er en forening med en sund økonomi, og vi har vel aldrig været rigere end vi er nu, eller haft et driftsoverskud som var større. Men vi kan se enden, hvor det bærer hen ad. Derfor er vi også nød til nu at træffe nogle beslutninger så det foreningen er, og det den står for, kan overleve på bedste vis. I 2007 sagde jeg noget på vores generalforsamling, som jeg nu vil være selvglad og citere mig selv for:

*"Vores egen forening er nu ældre end mange ville have troet mulig for bare nogle få år siden, men den er ikke forstokket og præsenil. Dog tror jeg ikke rigtig på at vores tipoldebørn vil mødes her om 100 år og fejre 200 års dagen, dette når man ser på udviklingen i vores erhverv, hvor de menige i dag med meget få undtagelser (13) er i passager/færgefarten og nytilgangen til officersgruppen slet ikke kan modvirke afgang. Desværre betyder det at vi på sigt bliver mere og mere sårbare, og derfor mere modtagelige for pression. Derfor må vi altid være åbne og ærlige overfor os selv, og være i stand til at levere det, som I, medlemmerne, er her for, og så løse dette."*

Udviklingen siden jeg sagde det i Kolding i 2007 er jo gået megastærkt. Og det tidspunkt er altså kommet hvor vi står og må træffe et valg. Det har været et stort punkt på repræsentantskabsmødet hvor der var en god debat, og bestyrelsen har igen drøftet det senere. Vi har opstillet forskellige scenarier med forskellige muligheder. De mere uinteressante og urealistiske har drejet sig om at foreningen bare levede videre og så måtte dø når historien var slut. Sådan lidt ala telegrafistforeningen som kæmper videre med et par hundrede medlemmer. Eller vi kører videre så længe som muligt

og dør med en kæmpefest og et ordentligt brag. Eller vi forsøger at blive en gul fagforening som optager revl og krat, og det er heller ikke så interessant.

En anden vej at gå er at blive en del af noget større. Man skal huske et par ting hvis man vil fusionere eller hvad det kan være, så skal man gøre det mens man er stærk, man skal gøre det mens man har så god en økonomi at man er i stand til at sætte betingelser. Når man sidder med røven i vandkorpen, har en million i underskud og et drastisk faldende medlemstal, så er man nød til at tage det som andre tilbyder en. Hvornår kan vi bestemme noget, og hvornår må vi lade os betingelserne diktere.

De realistiske muligheder vi har diskuteret er for det første et fællessekretariat med andre organisationer, for at kunne få stordriftsfordele og fælles faglige og administrative afdelinger. Altså en videreudvikling af CO-Søfart. Her kigger vi selvfølgelig mod de øvrige søfartsorganisationer minus Sømændenes Forbund. Som den anden mulighed er der fusion ind i en større fagforening. Den tredje mulighed at fortsætte som hidtil og så stille og roligt sælge overenskomstområder fra og f.eks. lade navigatørerne overtage hovmestrene og 3F skibsassistenterne og cateringpersonalet i passagerskibene. Altså den stille og rolige vej og skære benene af. Denne tredje mulighed kommer jeg ikke nærmere ind på, for den har bestyrelsen forkastet helt og aldeles. Med mindre I sætter den på dagsordenen igen, så kommer I ikke til at høre mere om den.

Forudsætningen for en løsning er selvfølgelig at medlemmerne i en ny konstruktion skal kunne genkende sig selv, og de skal ikke opleve alt for mange forandringer i det daglige arbejde med sagsbehandling osv.

Som det første har Sø-Rest taget initiativ til at navigatørerne, maskinmestrene og CO-Søfart på sekretariatschefniveau, nedsatte en arbejdsgruppe som skulle se på mulighederne for at etablere et samlet søfarts-kartel, igen bortset fra Sømændenes Forbund. Blandt andet var arbejdsgruppen på besøg i Norge for at besøge de norske organisationer som bor i fælles hus, har fælles blad osv, men stadigvæk er tre selvstændige foreninger. Jeg tror de havde en god tur og nordmændene tog sig god tid til at forklare hvad de selv mente de havde lavet godt, og hvad de havde lavet forkert. En af essenserne som nordmændene sagde var, at når I gør det, så gør det hele vejen. Lad vær' med at stoppe på halvvejen. Arbejdsgruppen udfærdigede så et resume på fordele og ulemper og forskellige løsningsmodeller.

Maskinmesterforeningen meddelte forholdsvist hurtigt at de ikke var interesserede i at fortsætte. Deres medlemssammensætning gør det også meget naturligt. De har måske otte et halvt tusinde medlemmer hvoraf der er 1200 sejlede mens resten arbejder på land.

Forhandlingerne fortsatte med Søfartens Ledere, og vi kom med et oplæg, og de kom med et oplæg som svar på vores oplæg. Vi må nok sige at det oplæg som Søfartens Ledere kom med, betragtede vi som fuldstændigt urealistisk. Det ville ikke medføre nogen besparelser og det ville ikke medføre nogen effektiviseringer. I stedet for, som det ville være naturligt når man lagde sammen at man behøvede færre ansatte - hvad skulle vi med tre bogholdere, med tre advokater og så videre af alle mulige ting - i stedet for at effektivisere og få mest muligt ud af medlemskronerne, så skulle der tværtimod ansættes endnu flere. Deres holdning var også at de faglige og juridiske afdelinger slet ikke skulle lægges sammen. Det eneste der skulle være fælles var vist et fagblad og en telefondame i receptionen. Og så skulle vi lige flytte ind i navigatørernes bygning i Havnegade igen.

Uden at genere nogen tror jeg nok vi rystede lidt på hovedet af forslaget og bestyrelsen spurgte hvad fidusen skulle være i det. Det bliver dyrere for os, der er ikke nogen effektiviseringer i forslaget, og hvorfor skulle vi flytte tilbage hvor vi flyttede fra - for at få en fælles telefondame? Så det måtte vi afvise, beklageligvis, for det havde været en god ide hvis vi havde fundet en fælles løsning med navigatørerne. Hvis vi også havde kunne få maskinmestrene med havde det været genialt. Men det kræver altså at man vil yde for at nyde. Vi har allesammen behov for at have overskud på kontoen. Vi har dog kunne læse i referatet fra SØLE's sidste generalforsamling, at de også var kede af at det ikke kunne blive til noget, og at de håbede drøftelserne kunne fortsætte i 2009. Jeg kan så sige at der har ikke været nye drøftelser og jeg tror heller ikke rigtig det kan komme i gang igen.

Den anden løsning det er fusionen, og her har vi tænkt over flere muligheder. Vi har haft kontakt til 3F-Privat Service - det gamle RBF - og Dansk Metal. Fusionsmuligheder har vi slet ikke snakket med Søfartens Ledere om. Vi har haft udmærkede drøftelser med 3F-Privat Service. Det er et naturligt sted at kigge. De har meget i færgedriften herhjemme og de har restaurationsbranchen i land. Men her ramte vi ind i nogle problemer som gjorde at vi ikke troede det kunne bære på sigt. Et væsentligt element i det var vores forudsætninger om at SØ-Restaurationens medlemmer skulle kunne finde sig selv i en fusion, og 3F's vilkår var at medlemmerne skulle fordeles på de lokale afdelinger. Det vil sige at dem som boede på Bornholm, blev medlem af 3F Bornholm osv, og dem af de ansatte som skulle fortsætte, skulle sidde i 3F's hovedkontor og forhandle overenskomster, men ikke have noget med sagsbehandling at gøre.

Ellers var alt andet meget fornuftigt og det var et meget seriøst oplæg vi fik forelagt - præmisserne var ganske OK, der var kun det med at medlemmerne forsvandt ud i lokalafdelingerne. Det mente vi ikke hverken vi eller medlemmerne havde lyst til, og vi troede heller ikke vi kunne få opbakning fra en generalforsamling til den udvikling.

Tilbage har der så været Dansk Metal. Dem kender vi jo godt efterhånden efter fire års samarbejde i CO-Søfart, og det er også, når vi skal være ærlige, et naturligt sted at kigge når en fusion skulle overvejes. Vi har drøftet fusion med Dansk Metal siden sidste repræsentantskabsmøde som var i september sidste år, og jeg skal sige med det samme, at der er ikke nogen aftaler, der er ikke noget færdigt. Det har været meget konstruktive forhandlinger, med nogle knaster undervejs. Dansk Metal har været åbne og meget forstående for hvordan vi kom og hvad vi mener.

Forhandlingerne har bygget på følgende, og som sagt, der er ikke noget aftalt. Dansk Metal og Co-Søfart slås sammen, hvor CO-Søfart bliver en selvstændig afdeling. Et nyt navn kunne være Dansk Metal's Maritime Afdeling. Vi har sagt at vi ikke vil hedde Metal Søfart, og de vil selvfølgelig ikke hedde SØ-Restaurationen, så må vi jo finde på noget nyt. Afdelingen skulle så udvides med alt maritimt fra Metal til den afdeling. Den nye afdeling skulle blive boende i vores hus i Rødovre, med de samme ansatte og de samme opgaver. Det vil sige vi forhandler overenskomster osv på ganske samme vilkår som i dag.

Dem som er medlemmer af SØ-Restaurationen på fusionsdatoen vil bibeholde det kontingent som de har, og deres medlemsskab af den a-kasse de har. Alle der melder sig ind efter fusionsdagen ville skulle betale Metal-kontingent, men skal selvfølgelig modregnes for eventuelle administrationsaftaler med rederierne. Det vil sige at f.eks. bornholmerne vil blive modregnet 300 kroner i kontingent osv, så de vil stadig holde sig til et lavt kontingent. Det samme i DFDS og andre steder. Det er sådan set kun officersgruppen vi ikke har de aftaler for. SØ-Restaurationens medlemmer vil fremover,

også de nye, sandsynligvis blive i STA, altså den a-kasse vi har nu, fordi vi sandsynligvis ikke kan blive optaget i Metal's a-kasse fordi det er en fagligt afgrænset a-kasse for metal-arbejdere, og så hårde frikadeller kan vi ingengang finde ud af at lave. CO-Søfart skal også fortsætte med at bestå, den vil bare miste to medlemmer og få et nyt (fusionerede Metal Søfart og DSRF). Søværnets Konstabelforening vil fortsætte med at være der, og forhåbentlig vil andre komme til.

Der vil givet være nogen af de ældre hovmestre som vil sige at i 1985 blev vi medlemmer af LO, og det gav et hus i helvede og rederne nægtede at forhandle overenskomst med os. Det har vi selvfølgelig også tænkt på, og her må vi sige at loven har ændret sig meget siden da. Dansk Metal har også officersoverenskomster med Danmarks Rederiforening, og vi har selvfølgelig også spurgt rederiforeningen hvordan de ville reagere hvis det skete. Og det bliver ikke et problem.

Det er så langt vi er nået og det vil nok være metal-vejen vi fortsætter med at kigge på. Det vil også være det som ligner det vi har i dag mest. Med tidshorisonter snakker vi fusion med udgangen af 2010.

Sådan noget som fusion det er følsomt og det er det også for os andre. Man skal ikke tro bestyrelsen har arbejdet med det, fordi den synes det er sjovt. Bestyrelsen gør det fordi den synes det er nødvendigt. Hvis det var hjertet som havde fået lov at bestemme, så var det slet ikke noget vi havde gidet diskutere med nogen. Men bestyrelsen har også en forpligtelse til at tænke med hjernen, og derfor har den følt sig forpligtet til at tænke den vej. Jeg tror nok også at de ældre medlemmer nødig vil tilbage hvor vi blev kaldt en juletræsforening i gamle dage.

Vi skulle gerne bibeholde at søfartens cateringpersonale har en fagforening der er effektiv, har styr på tingene og kan gennemføre noget. De gamle tider skal ikke tilbage, og det skal ikke være økonomi, for få ansatte eller andet som gør at vi ikke er i stand til at gå ind til A.P. Møller og lave en aftale, at vi ikke er i stand til at yde modspil, at vi ikke er i stand til at gribe ind når nogen af vores medlemmer bliver trådt på af det ene eller det andet. At vi ikke er i stand til effektivt at slå igen, og forsvare deres rettigheder.

### *Diverse søfart*

Udover det kan vi sige at som led i de nye tiltag i søerhvervet, så kan vi se at kostpenge igen er blevet et varmt emne på søen a la 1950. I Torm har man indført det system som Lauritzen skrottede for tyve år siden. Man har indført restauratører igen, - nu er det bare skibshandleren der lejer restauratører ud til skibene. Alt i Mærsk er blevet luksus, selv papirservietter. Så de sociale forhold i søfarten er også skruet 30 år tilbage i tiden. Nu sidder jeg også som formand i Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Bibliotek, og jeg kan sige at i APM er man ophørt med at udsende bøger til skibene. Den eneste grund til at man ikke har afskaffet TV-betjeningen, var, at man havde betalt regningen, jeg er sikker på vi får skænderiet næste år. I Torm har man lige meldt alle skibene ud af TV-ordningen. En krone sparet er en krone tjent, og social velfærd er ikke noget man føler sig forpligtet til overhovedet. Kospengesatserne er de satser jeg husker gamle sure høkere brokke sig over da jeg var koksmath - det er ret forbløffende, men sådan er det desværre.

Af positive ting. I Esvagt har det altid været en torn i øjet at vi ikke havde overenskomst for kokkene, det havde Sømændenes Forbund. Heldigvis klokkede de i det og lovgivningen blev ændret en

smule. Så lige pludselig fik vi fat i Esvagt og vi har indgået en overenskomst, som i hvert fald i følge kokkene som er ansat, er væsentlig bedre end den de havde med Sømændenes Forbund.

I Handelsflådens Velfærdsråd hvor jeg som sagt har formandsskabet, havde vi sidste år den triste oplevelse at den gamle direktør, Lars Jørgensen, som også var en god ven, døde. Det var lidt hårdt for os alle. Staten, som før ydede mindst halvdelen af velfærdsrådets budget, yder i dag maksimalt halvdelen og de yder principielt ikke over 40%. Det forhindrer dem ikke i at betale det hvide ud af øjnene til eksterne konsulenter om hvordan man kan spare endnu flere penge. Vi fik en rapport fra noget som hedder COWI sidste år som kostede 350.000, som jeg mener jeg kunne have skrevet mere relevant da jeg gik i 2.G. De fik det de ville have og vi kan så glæde os over at rapporten konkluderede, at Velfærdsrådet ydede en fantastisk indsats, og der var ikke ret meget at hente i besparelser.

Internationalt er Sø-Restaurationen som jeg har nævnt tidligere meget aktiv. Det giver indflydelse, og i dag sidder jeg som en af Danmarks to repræsentanter i ITF's FPC-udvalg (Fair Practice Committee), som bl.a. er det sted hvor historien om bekvemmelighedsflag bliver styret. Den anden repræsentant er selvfølgelig 3F, som klart er den største, fordi de har både søfart og landtransport.

### ***Bestyrelsen***

I dag skal vi også vælge en ny bestyrelse. Den nuværende bestyrelse har siddet i tre år fordi de blev forlænget med et år på sidste generalforsamling på grund af nogle vedtægtsændringer. I har været heldige med den bestyrelse I har haft de sidste tre år, og jeg har været heldig med at have dem som arbejdsgivere. Vi har haft en bestyrelse som har forstået, at dens opgave ikke er at blande sig i de enkelte sagsbehandlinger. Beregningen af Peters overtid har man et sekretariat til at finde ud af og en formand til at sørge for sekretariatet leverer. Bestyrelsen har forstået at opgaven er at tage ansvar og træffe beslutninger, og denne bestyrelse har skulle træffe ganske gennemført hårde beslutninger i perioden. De har turdet gøre det og det synes jeg de fortjener kæmpe ros for. Jeg har været glad for de tre års samarbejde og tak for det.

### ***Kontoret***

De ansatte i foreningen skal jo også roses. De leverer en kanon indsats og det tror jeg heller ikke der er mange medlemmer som er i tvivl om. Vi er heldige vi ikke har ansatte som har travlt med at kigge på stopuret - ikke fordi det ville betyde noget for de har heller ingen højeste arbejdstid, men de resultater vi har opnået er fordi vi har ansatte som brænder for deres arbejde, som kommer med glæde og som leverer en indsats. Vi har også folk som er lidt blæksprutter, som det ene minut snakker med en filippiner om en arbejdsskadesag, det næste øjeblik med en hovmester om han er snydt i en frihedsopgørelse, og bagefter snakker med Københavns Kommune om et medlem kan få førtidspension eller revalidering, og slutter af med at se om en karantænesag i a-kassen i berettiget.

Jeg skal ikke nævne hvor mange sager der er løst i perioden, det er mange. De løser mange ting, de gør det godt og dem skal vi være glade for hver og en af dem. Tænk på vi er en lille forening som i dag laver et fagblad som - udover selve trykningen - er fuldstændig produceret i huset. Et fagblad som i dag koster en tredjedel af det som det kostede i 1997. Den største post på fagbladsbudgettet det er at sende det ud, det koster dobbelt så meget som at producere det. Vi har en hjemmeside som

fungerer. De af jer der bruger den ved, at vi har en nyhedsdel som hedder DAGEN, som vel er den mest erhvervsopdaterede som kommer hver eneste dag. Hvis I ser på andre hjemmesider fra de andre foreninger, vil I se at de har forsøgt at efterligne det ved at købe sig ind på Ritzau og har en nyhedsoversigt som står på spansk og urdu og serbokroatisk, fordi det bare er noget som tikker automatisk ind.

Dem som har personsager vil også opleve at de i 99% af tilfældene behandles hurtigt og effektivt. Vi lægger stor vægt på at det ikke skal gro til i dynger. Samtidig har vi uden egen hovedorganisation været i stand til at skabe det røre i andedammen som vi skal. Vi har egen advokat i huset som nu også er sekretariatschef, og det har løftet meget af arbejdet ganske betragteligt, samtidig med at de store udgifter vi før havde til advokat nu er forsvundet. Så alt i alt vil jeg rose kontoret for den indsats de leverer, og det ved jeg at bestyrelsen også gerne vil, og vi håber det fortsætter.

### *Afslutningsvis*

2010 det bliver overenskomstår og det bliver foreningens fremtids år. Jeg håber I deltager i debatten, møder op til generalforsamling og det hele. Jeg håber I gør det med et åbent sind og ikke bare med konservatisme. Det er jer der afgør hvad der skal ske. Og med det vil jeg aflevere beretningen til jeres godkendelse.

## **ORDET ER FRIT**

### *Jack Melchior*

Takker formanden for en god og grundig beretning, og vil også gerne takke de ansatte. Jeg har selv haft problemer i perioden, og selvom man arbejder i land så stiller de ansatte altid op og hjælper, og det skal de have en meget stor tak for. Jeg kan ikke lade være med at spørge formanden om hvorfor vi bliver ved med at holde fast ved DIS, der er jo ikke ret meget at holde fast i siger du jo selv. Er vi ved at være derhenne hvor vi må sige, at så må rederne sejle under bekvemmelighedsflag, at de må have snablen op af statskassen og leve på almindelige konkurrencevilkår som alle andre? Skal vi blive ved at støtte DIS, eller skal vi trappe ned og sige, at når dether er overstået, så er det det?

### *AOP*

Hvorfor? Fordi, på trods af det som er sket i APM osv, så har vi trods alt en stor arbejdsplads som hedder DFDS som sejler i DIS. Hvis DFDS kom under udenlandsk flag, hvem sejlede så derude? DIS-loven forhindrer til en vis grad at der kan komme udlændinge på skibene, det skal i hvert fald være EU-borgere, og der er et sprogkrav. Problemet er at hvis det blev et norsk rederi, hvis DFDS flyttede til Norsk Internationalt Skibsregister, så røg danskerne ud. Vi skal passe på det vi har, og der er stadig rederier som sejler i DIS som sejler med danskere, Royal Arctic Line, Torm, og der er altså stadig danskere i Mærsk og andre steder.

Hvis vi bare bakkede ud og der sættes f.eks. Singapore-flag bagi, så er vi sikre vi på ingen måde de arbejdspladser vi har tilbage. Så det er en lidt gynger og karrusel-historie. Men hvor meget man gider blive ved at ofre på det og hvor stor en indsats man leverer, det er en anden ting. Det som er

det store problem med DIS det er, at rederne ikke længere lever op til en forpligtelse om, at hvis man vil nyde så må man altså også yde. Det er det de skal lære at huske igen. Men ingen DIS ingen arbejds-pladser. Selv BornholmsTrafikken har skibe i DIS.

(pause)

***Jack Melchior***

Det undrer jer nok at jeg tager ordet, det plejer jeg jo ikke på generalforsamlingerne.

Jeg synes vi skal snakke lidt fremtid. Vi er i en situation hvor vi kan se enden på det hvis ikke vi gør et eller andet. Hvad vej skal vi gå, skal vi sygne hen? Vi kan desværre ikke bare sige skide være med det hele. Vi går ud og drikker det hele op i en ordentlig fest, og så er den sag ordnet. Den kære formand var inde på flere forskellige muligheder, og min indstilling er, at vi skal bede bestyrelsen arbejde kraftigt videre på den mulighed at blive en afdeling af metal, fordi det er den eneste mulighed vi har for at få lov at overleve.

Jeg håber meget at I, de få af jer, som stadig er i arbejde i vores fag, fordi rederne fortsætter med at ansætte underlige folk, at I også synes vi skal have en forening om 10 år eller 20 år. Men det er op til jer. Jeg synes vi skal bede bestyrelsen arbejde videre med metal-delen, og så lad os se om det kan blive noget fornuftigt og tage stilling til det om et års tid. Jeg synes vi skal tage stilling til hvilken vej der skal arbejdes. fordi det nok er den eneste chance vi får, og ellers glider det os af hænde.

***AOP***

Der er jo larmende tavshed, og det tager jeg så som udtryk for at I ønsker vi gør det som Jack siger, at det er den vej vi skal arbejde på.

***Hedy Lundt***

Jeg er en af de få tilbageværende hovmestre i A.P. Møller og jeg synes jeg blot vil sige tak til formanden, til bestyrelsen, for det kæmpe arbejde I har gjort, specielt for hovmestrene i Mærsk. Jeg må sige at jeg er fuld af tillid til, at hvad der måtte ske med foreningen fremover, det ligger i rigtig gode hænder.

***AOP***

Tak til Hedy for de pæne ord, og jeg må igen konkludere som før, at det er den vej vi fortsætter, og hvis vi kommer frem til et resultat, så vil det blive forelagt en ekstraordinær generalforsamling til den tid.

*Beretningen godkendt enstemmigt og med applaus.*

### **3. BEHANDLING AF INDKOMNE FORSLAG**

#### ***AOP***

Der er kun indkommet et forslag til behandling på generalforsamlingen og det kommer fra bestyrelsen. Det ligger på bordene hvor det nye står med rødt. Det er en ændring i §20 til foreningens vedtægter som handler om foreningens opløsning. Bestyrelsen stiller forslag om at der efter sætningen "*Dagsordenen skal indeholde opfordring af valg af to likvidatorer...*" indsættes følgende:

Forslag til foreningens opløsning ved fusion, skal efter vedtagelse herom i bestyrelsen, med minimum  $\frac{3}{4}$  flertal i en beslutningsdygtig bestyrelse, forelægges på en ordinær eller ekstraordinær generalforsamling.

For at kunne vedtages, skal minimum  $\frac{2}{3}$  af de tilstedeværende stemmeberettigede medlemmer i en beslutningsdygtig forsamling stemme for forslaget.

En beslutning om foreningens opløsning ved fusion, kan ved en bestyrelsesbeslutning eller ved et af 50 aktive medlemmers skriftlige fremsatte og af de pågældende medlemmer underskrevet forslag suspenderes, indtil beslutningen om opløsning ved fusion har været forelagt medlemmerne ved en urafstemning, enten til vedtagelse eller forkastning.

En sådan beslutning fra bestyrelsen eller et sådant skriftligt og underskrevet forslag, skal dog være bestyrelsen i hænde inden 14 dage efter vedtagelse af den kompetente forsamling, hvorefter en urafstemning iværksættes øjeblikkeligt.

Det er de fire sætninger bestyrelsen foreslår indsat og ellers er paragraffen uændret. Begrundelsen kan I læse af beretningen. I det kommende år kommer vi til at tage stilling til en fusion, en ny karteldannelse, eller et eller andet, og vi har måtte konstatere, at de vedtægter vi har, nærmest gør gennemførelsen af en fusion umulig. Processen og stemmeflertalskravet er så omfattende at det ville blive en lang og en dyr proces. Ændringerne gør at det kan ske på en ordinær eller en ekstraordinær generalforsamling, hvor alle medlemmer har adgang og kan komme og træffe en beslutning.

*Ingen ønsker skriftlig afstemning og forslaget vedtages med alle stemmer for.*

### **4. REVISOR AFLÆGGER BERETNING**

Steen Andersen fra Piastre, Løfgreen og Partnere, gennemgik årsregnskabet fra 2008 (se fagblad 1-2009).

Steen fremhævede at årets overskud før hensættelser var på 2.451.075 kr. og at egenkapitalen ved slutningen af 2008 var på 15.424.534 kroner, ud af samlede aktiver/passiver på 17.286.157. Der er tale om en gennemført sund økonomi.

## **5. GODKENDELSE AF REGNSKAB**

*Regnskabet godkendt med akklamation.*

## **6. VALG AF BESTYRELSE**

*AOP*

Der er kun stillet det antal kandidater op som der skal bruges til bestyrelsen, og der er derfor ikke behov for nogen afstemning. Der er også kun en enkelt udskiftning i bestyrelsen, og det er Jannik N. Madsen som har valgt ikke at genopstille. Ind træder i stedet Henrik Mikkelsen som også er foreningens fællestalsmand i DFDS.

Bestyrelsen består herefter af (i parentes: repræsenterende):

Oler Philipsen (formand)  
 Ole Nielsen (hovmestre)  
 Jeppe Skjøde Knudsen (hovmestre)  
 Kai Tarp (faglærte)  
 Henrik Mikkelsen (faglærte)  
 Helle Kofoed (menigt cat.personale)  
 Helle Kongsbak (menigt cat.personale)  
 Karen Madsen (menigt cat.personale)  
 Nya Barner Schultz (menigt cat.personale)  
 Jette Foged Krog (ledergruppen)  
 Jens Chr. Raassi Andersen (øvrige)  
 Karen Vedsted (øvrige)  
 Christian Nielsen (øvrige)

*Sammensætningen af den nye bestyrelse taget til efterretning med akklamation.*

## **7. VALG AF STATS AUTORISERET REVISOR**

*Steen Andersen genvalgt med akklamation.*

## **8. EVENTUELT**

Ingen havde yderligere bemærkninger.

*AOP*

Tak for i dag og tak fordi I kom. Jeg synes jo, som jeg har sagt i ti år, at I burde sige noget mere. Jeg håber I alle sammen er bevidst over hvilken opgave I har givet bestyrelsen og mig, også når øretæverne i løbet af det næste år måske begynder at stå i kø, så skal vi nok huske hvor vi fik

opgaven fra. Også tak til Finn for endnu engang at stille op som en rolig og myndig dirigent. Tak for i dag og kom godt hjem hvis vi ikke ses til middagen.