

*Vil Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening mon være villige til at overveje muligheden for at lave alternativer inden for egne rækker - og på tværs af faggrænser? Det vil jeg håbe. Vi er under alle omstændigheder villige til at forhandle konstruktivt om den sag”, siger Mads Kofod.*

**Side 8**

*”Problemet er at vi har lavet en konstruktion som vi vanskeligt kan pille ved, uden at der bliver ballade..... Man kunne godt tænke sig tilføjelser til DIS-loven..... Der er åbenlys risiko for store skader på naturen og for unødigt tab af menneskeliv. Forebyggelse og effektiv retshåndhævelse må samles i eet hus, placeret under Erhvervsministeriet og sammensat af hele Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet...*

**Niels Sindal, side 10-12**

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

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



## 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 Philipson	26371235
Fag. sekr.	Martin Nielsen	36365592
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Rejsesekr.	Jannik Madsen	21222736
Bogholder	Vivi Puge	36365587
Kontorass.	Susanne Holmblad	36365593
Kontorass.	Lotte Dehn	36365594
Kontorelev	Barno Jensen	36365585

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

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

Hjemmeside: www.co-sea.dk

## DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

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

STA (A-kasse) 70 12 37 82

## Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

Lotte Dehn 36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

## Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Jannik N. Madsen, red.

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.600 eksemplarer.

ISSN: 1901-4570

**Forsiden:** Billeder fra Jannik N. Madsens rejseri, se rejsedagbog side 26



## REDAKTIONEN



af dette nummer  
sluttet den 5. juni 2006

### Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 11. august 2006  
på nettet (www.co-sea.dk) d. 6. august

**Stof** til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 26. juli 2006.

## INDHOLD

Leder.....	3
BornholmsTrafikken.....	4
Søfartspolitiske ordførere, Niels Sindal "DANBJØRN" i isen.....	10 14
MS-internt.....	18
Foto - Kgs. Nytorv 17. maj 2006.....	20
DSRF-internt.....	22
Klip fra Jannik Madsens rejsedagbog...	26
Ingen nettolønninger til Norges .....	28
Mønstrings-diagrammer.....	30
Boganmeldelse.....	32
Sikkerhedskurser til tiden.....	34
Ferier og Albert Engström.....	40

# LEDER

Der bruges store ord til ros for den såkaldte "Danske Model", blandt danske politikere og arbejdsgivere for tiden. Nøgleordet er "Flexicurity". Arbejdsgiveren har stor fleksibilitet til at hyre og fyre lønmodtagere og disse er sikret gennem et dagpengesystem. I modellen indgår også at regeringen skal føre en aktiv beskæftigelsespolitik, til sikring af uddannelse og omskoling, så der altid er kvalificeret arbejdskraft til rådighed. Omdrejningspunktet er tre ligeværdige partnere, nemlig stat, arbejdsgiverforeninger og overenskomstbærende fagforeninger.

Det ser alt sammen rosenrødt ud. Desværre ser virkeligheden efterhånden noget anderledes ud. Den sikkerhed som dagpengeretten skal give til systemet, er igennem de sidste ca. 20 år blevet stadig udhulet. Skridt for skridt er der skruet på en lang række knapper som handler om sanktioner fremfor rettigheder, i form af karantæner, karénstid og generel udelukkelse fra dagpengeretten. Regeringen kalder det pisk og gulerod, men reelt er det rent pisk, - guleroden er der ikke mange der kan finde i dagens dagpengesystem. Samtidig er dagpengesatsen ude af trit med de omkostninger til husleje og andet, som er dagens virkelighed i Danmark, og for de stadig flere som ryger ud af dagpengesystemet erstattes dagpengene med et kontanthjælpssystem, som både er ydmygende opbygget og med ydelser som er pinligt fattigdomsskabende.

Arbejdsgiverne giver i alle deres udtalelser og pressemeddelelser udtryk for at der er mangel på arbejdskraft i Danmark, noget enhver der kan læse ledighedstal kan se ikke passer. Det er muligt at der inden for enkelte områder mangler uddannede danskere, men som en del af den danske model, er det jo netop statens pligt at sørge for at arbejdsstyrken konstant uddannes til de behov som arbejdsmarkedet har, så den må jo opfylde sin del af modellens forudsætninger. Man kunne let få den opfattelse, at arbejdsgivernes bagtanke for at påstå at der mangler arbejdskraft i Danmark, kunne være at få åbnet op for sluserne, så de nye EU-landes borgere kan komme til landet og arbejde, for derigennem at presse lønningerne ned.

Den 17. maj demonstrerede 100.000 danskere i alle aldre mod nye forringelser af det danske velfærdssystem = den ene halvdel af den danske model. Det mest opløftende ved demonstrationen var at se så mange unge på gaden. Det blev klogt og tankevækkende omtalt i Informations leder d. 18. maj: *"Nu har de unge i stort tal manifesteret en egentlig opposition. Måske mente den etablerede fagbevægelse, at den udviste stor solidaritet ved at inkludere de unge i demonstrationen. Men da det kom til stykket, var det de unge, der gav prisværdig opbakning til de ældre"*.

**AOP**



**B****H****T**

Hvad sker der i  
kølvandet på "Villum"?

## Bornholmstra- fikkens ansatte savner åbenhed hos ledelsen

Tillidsrepræsentanterne efterlyser bedre information og gennemsigtighed i ledelsens beslutninger, når det drejer sig om rederiets og ikke mindst medarbejdernes fremtid, og de er stærkt bekymret for fremtiden. Adm. direktør, Mads Kofod, forsvarer imidlertid de mange fyringer med kravet om nødvendig rentabilitet. "Hvis vi ikke havde reduceret antallet af medarbejdere, havde vi ikke eksisteret som et selvstændigt rederi i dag", siger han. CO-Søfart har hørt begge parter om deres syn på blandt andet åbenhed, privatisering, brancheglidning, nødvendigheden af at tage chancer samt om, hvordan et 140 år gammelt rederi lander med begge ben på jorden efter flere års voldsom søgang.

*Af Peter Jürgensen*



**Mads Kofod (f. 1951)**  
**Adm. direktør**

*Maskinmester, skibsfører,  
navigationslærer.*

*Lederudviklingskurser, bl.a. på  
Insead, Fontainebleau.*

*Fuldmægtig i Industriministeriet.*

*Planlægningschef i DSB rederi.*

*Adm. direktør i Dan Rail A/S*

*Stykgodschef i DSB.*

*Vicedirektør i Dansk Management  
Forum.*

*Direktør i Dansk Maritimt Institut.*

*I 2000 adm. direktør for BHT.*



De senere år har ikke været specielt nemme for Bornholmstrafikken. Først forsvandt det toldfrie salg i sommeren 2000. Samme år blev Øresundsforbindelsen indviet, hvilket ikke gjorde vilkårene nemmere for rederiet, som siden 1866 har været bornholmernes trafikale livline til det øvrige Danmark. I 2003 besluttede Folketinget, at rederiet skulle omdannes til et aktieselskab samt at driften af rutetrafikken til og fra Bornholm skulle i EU-udbud.

Bornholmstrafikken vandt ganske vist licitationen, og resultatet af privatiseringen er da også blevet øget produktivitet, hyppigere afgang og flere passagerer. Men prisen har været høj. Personalet er gradvis blevet reduceret fra 600 til i dag 350. Generelt er der ikke flere fyringsrunder i sigte, men der er løbende tilpasninger af arbejdsstyrken til mængden af passagerer.

Derudover har rederiet investeret i hurtigbåden "Villum Clausen", der ganske vist klarer turen fra Ystad til Rønne på en times tid, men som til gengæld sluger gigantiske mængder dyr brændstof. Endelig besluttede Folketinget, at "natbåden" mellem København og Rønne, der engang udgjorde pulsåren i rederiets rutenet, skulle omdirigeres til Køge. Det eksperiment lykkedes aldrig helt.

Men hvordan oplever ledelse og medarbejdere så privatiseringen? Hvilke forventninger har man til fremtiden, og hvordan påvirker de mange omvæltninger dagligdagen?

CO-Søfart har forsøgt at tage pulsen på Bornholmstrafikken. Vi har - dog hver for sig - taget en snak med henholdsvis adm. direktør Mads Kofod, samt med to af rederiets tillidsfolk i cateringafdelingen, Johnny

Haagensen og Nya Schultz. Ikke overraskende tolker de to parter begivenhederne lige så forskelligt, som befandt de sig på hver sin planet - og ikke blot var adskilt af en etage. Lidt forenklet udtrykt har direktøren fokus rettet mod hvad han mener, er en tvingende nødvendig reduktion af omkostningerne, mens medarbejdernes repræsentanter ønsker en hverdag, hvor de ikke behøver frygte flere fyringer.

## Det nødvendige niveau

Mads Kofod: "Vi er en social rute, der årligt modtager 130 millioner kr. i statstilskud. Til gengæld er vi forpligtiget til at sejle indtil udbudsperioden udløber om fem år, også selv om vi ikke giver overskud. I dag balancerer regnskabet, men hvis oliepriserne bliver ved med at stige, kan vi ikke forvente en yderligere forbedring af vores økonomi, med mindre vi bliver kompenseret. Tværtimod. Hvad personaletørrelsen angår, befinder vi os derfor nu på det niveau, som er nødvendigt for at drive virksomheden."

## Rygterne svirrer

Nya Schultz: "De seneste år har ikke været behagelige. Vi har intet imod, at rederiet er blevet privatiseret. Men udliciteringen fylder fortsat meget i vores dagligdag, fordi den er årsagen til de mange fyringer. Og det er helt afgørende for os at beholde vores arbejdspladser, fordi man ikke lige går ud og finder et nyt job på Bornholm. Alle tænker: Bliver det nu mig næste gang - eller bliver det min kollega? Ingen af os tror, at fyringsrunderne er overstået. Der er allerede varslet flere fyringer, og ledelsen regner for tiden på, hvor mange af de tilbageværende, som skal væk. I og med, at fyringerne varsles i meget god tid - og uden at der sættes navne på, er



### **Nya Barner Schultz (f. 1959) Stewardesse, tillidsrep.**

*Gift, 2 børn.*

*Uddannet underglasurmaler på den kongelige porcelains fabrik.*

*Uddannet kørelærer på Dansk Kørelærerskole.*

*Sejlet i BHT på "Poul Anker"*

*fra feb. 1998 til maj 2005,*

*derefter på "Dueodde".*

*Tillidsrep. siden marts 1999.*

hverdagen meget stressende, og rygterne svirrer. I januar fratrådte 12-15 kolleger i cateringafdelingen, og siden da er yderligere tre sagt op."

Johnny Haagensen: "Gennem de senere år har rederiet løbende fyret medarbejdere. Nogle af dem havde været ansat i rederiet i 25 år. Det tog for alvor fart, da "Villum Clausen" blev indsat, hvilket er lidt paradoksalt, fordi den nye færgeskabte behov for flere nye medarbejdere. Men behovet for personale på den nye færgeskab blev dækket ved at overflytte dem fra "Jens Kofoed". Vi har derfor måttet betale dyrt for privatiseringen".

## **Bekymret for olieprisen**

Mads Kofod: "Fra rederiets side har vi været tilfredse med privatiseringen. Naturligvis har vi været kede af at skulle afskedige så mange medarbejdere. Men vi har forsøgt at tage så vidtgående personlige hensyn, som muligt, og hvis vi ikke havde reduceret antallet af medarbejdere, havde vi ikke eksisteret som et selvstændigt rederi i dag. Olieprisernes himmelflugt bekymrer os, og det har overrasket os, at prisen er røget så voldsomt i vejret. Men bortset fra det, er vi glade for, at alt trods alt er gået nogenlunde som forventet. I dag befordrer vi tæt på 1,5 millioner passagerer om året. For 10 år siden var der kun 900.000 passagerer, som benyttede Bornholmstrafikken."

## **Tavsheden er det værste**

De to tillidsrepræsentanter føler ikke, at ledelsen er tilstrækkelig god til at informere om deres beslutninger.

Nya Schultz: "Tavsheden er det værste. Ledelsen løfter aldrig sløret for deres hensigter, og hvis vi får fornemmelsen af, at eller andet ubehageligt er i gære, bliver rygterne ikke dementeret. Hvis vi vil kende sandheden - eller blot noget af den, må vi læse Bornholms Tidende, og det er ikke rimeligt. Kun under tillidsrepræsentanternes månedlige møde med ledelsen bliver rygterne enten bekræftet eller afmonteret, forudsat at vi selv fortæller, hvad vi ved."

Johnny Haagensen: "Senest har vi i vores lokalavis læst, at vores direktør skulle have en bedre bonus, og så er det jo svært at acceptere, hvis 15 kolleger samtidig bliver sagt op. Når rederiet kort efter ydermere donerer flere hundrede tusinde kroner til Kunstmuseet, føles det jo helt ulogisk for

en ung medarbejder i cateringafdelingen, at personalet skal beskæres ind til benet - også selv om vi godt ved, at pengene til museet tages fra en anden kasse end lønkontoen.”

## Kosteffektiv drift

Direktør Mads Kofod beskriver Bornholms trafikken som det markant *største* danske rederi, der har en social rute som kerneområde, og den erfaring, som rederiet besidder på dette felt, vil man udvikle, så Bornholmstrafikken også bliver den *bedste* sociale rute.

”Vi har en omfattende erfaring i denne type trafik. Først i 1974, da vi overgik fra at være ”66-Bådene” til det statsejede Bornholmstrafikken, modtog vi for første gang statsstøtte. Hvis vi skal være det bedste sociale rederi, kræver det også en dyb politisk og social forståelse, når det drejer sig om at håndtere de forpligtelser, der følger med. Samtidig kræver det en veludviklet forretningssans, hvis vi fortsat skal være i stand til at vinde licitationerne på ruten. Og det ene udelukker ikke det andet. Alle vores tekniske systemer som booking, økonomi og finanssystem, er bygget med overkapacitet, så de f.eks. kan klare at booke for andre rederier uden at skulle skifte til alle mulige andre systemer. Let og simpelt og fuld udnyttelse af arbejdskraften.

## Måske rammer vi en guldåre

De to tillidsrepræsentanter mener dog alt i alt, at ledelsen udfører sit job så godt den kan, inden for de snævre politisk fastsatte rammer, som den er tvunget til at arbejde ud fra. Samtidig forholder de



### **Johnny Haagenen (f. 1949) Kældermand, tillidsrep.**

*Sejlet siden 1964 i BHT  
(Dampskibsselskabet af 1866).  
1964 messedreng, 1965 koksmath*

*KGH 1967, ungtok m/s ”Nanok S”  
Søværnet 1968 - 1969  
Kok m/s ”Nordpol” 1970  
Fisker 1973*

*Havundersøgelsesskibet DANA  
ungtok 1975, messemand 1977  
Partsrederiet DANA kok 1978  
Fisker 1978 -1993  
BHT 1993  
Tillidsrep. fra 1998*

sig afslappet til spørgsmålet om, hvorvidt rederiet bør kaste sig ud i risikobetonede investeringer.

”Det har Bornholmstrafikken jo allerede gjort”, siger de. ”I tre måneder sejlede vi mellem Køge og Sacnitz, før ruten atter blev indstillet. Af og til havde vi kun fire polske passagerer ombord, som selv havde madpakke med. Det var en risiko man løb, og det gik altså ikke. Men det

var da forsøget værd. Derfor bør rederiet vove noget ind imellem. En dag rammer vi måske en guldåre.”

Nya kunne eksempelvis forestille sig en ny rute mellem Køge og Nordhavnen som én mulighed. Johnny tror imidlertid ikke rigtig på den idé. Ruten mellem Rønne og Køge ser han dog heller ikke den store fremtid i.

”Da vi sejlede mellem København og Rønne, havde vi på en ”dårlig” nat mellem 100 og 120 passagerer. Efter omlægningen til Køge, er det en ”god” nat, hvis vi har 100 passagerer. Vi ved jo godt, at det er Folketinget, der har besluttet ruteændringen. Men derfor er det ærgerligt alligevel, at der blev truffet en forkert disposition.”

Nya mener også, at rederiet kunne overveje, at mindske antallet af afgang på visse ”passagertynde” tidspunkter. Samtidig kan hun dog godt se det problematiske i en sådan beslutning, i og med, at det er staten, som fastsætter intervallerne mellem hver afgang.

Både Nya og Johnny er dog overbevist om, at hvis det ikke var staten som bestemte, så ville rederiets ledelse - ud fra iskolde forretningsmæssige overvejelser - for længst have reduceret antallet af afgang, så økonomien hang bedre sammen.

## Flere funktioner pr. medarbejder?

Mads Kofod afviser dog, at rederiet vil kaste sig ud i risikobetonede eksperimenter.

”Vi er meget målrettet med hensyn til at fastholde den valgte og forsigtige strategi. Vores mål er at vinde licitationen til at drive alle danske sejlruiter, som vi mener,

vi kan gøre rentable. Derfor må vi også vælge disse ruter med stor omtanke”, mener han.

”Det eneste alvorlige problem, jeg kan få øje på, er hvis oliepriserne bliver ved med at stige. Udfordringen består i, at vi får tilfredse kunder, ikke kun på vores eksisterende ruter, men også på de fremtidige”.

Bornholmstrafikkens direktør er samtidig positivt stemt over for enhedsbesætninger og brancheglidning.

”Som et led i vores måde at drive virksomheden på, har vi indrettet vores skibe, så de *kan* bruge enhedsbesætninger. For tiden består opgaven i, gradvis at ansætte de nye dualofficerer. En af måderne, hvorpå vi kan rationalisere driften, er jo ved at nedbringe antallet af besætningsmedlemmer.

Mads Kofods ønske om enhedsbesætning omfatter imidlertid ikke kun officererne.

”Jo mere personalet kan alternere, jo færre folk behøver vi at være, fordi vi dermed kan undgå en masse ”tom tid”. Hvis én medarbejder derfor kan udføre flere alternerende funktioner, vil det styrke rederiets udviklingsmuligheder. Vil Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening mon være villige til at overveje muligheden for at lave alternering inden for egne rækker - og på tværs af faggrænser? Det vil jeg håbe. Vi er under alle omstændigheder villige til at forhandle konstruktivt om den sag”, siger Mads Kofod.

## Faggrænserne er allerede væk

Det tilbud har de to tillidsrepræsentanter imidlertid svært ved at forstå:

”Vi har jo allerede fået så megen fleksibilitet ind i arbejdsgangen og i vores funk-



tioner, at dem, der kun kunne eller ville bestride ét job, allerede er fyret.

Nya: ”I dag skal en cateringassistent ikke lige som tidligere kun vaske op, men også hjælpe til i kabyssen eller rede køjer. Faggrænserne er derfor for længst nedbrudt.”

Johnny: Hvis der på ”Povl Anker” er mindre end 200 passagerer, må jeg påtage mig rollen som både opvasker, kabysmedhjælper og kældermand. Er det måske ikke en ophævelse af faggrænserne?”

Hverken Johnny eller Nya beklager dog, at faggrænserne er blødet op.

”Det har trods alt bidraget til, at vi har fået indblik i samt forståelse for, hvad kollegerne beskæftiger sig med”, mener de.

Samtidig ser de begge dog med betydelig ængstelse på fremtiden.

”Det sidste, vi har læst os til i avisen er, at såfremt et andet rederi vinder næste udbudsrunde, vil det ikke længere være et krav at besætningen er bosiddende på Bornholm. Så kan man i princippet vælge at hyre polakker i stedet. Derfor frygter vi, at der sker en ny åreladning af medarbejdere, hvis et nyt rederi skal drive vores ruter.

### Hurtig adgang til ledelsen

De to tillidsrepræsentanter føler sig overbevist om, at næsten alle ansatte i Bornholmstrafikken - trods alt - er glade for deres arbejdsplads. De er dog heller ikke et sekund i tvivl om, at det havde været endnu bedre, såfremt der var ro om fremtiden.

”Hvis vi f.eks. kunne få en garanti for, at ingen blev fyret de næste fem år, ville

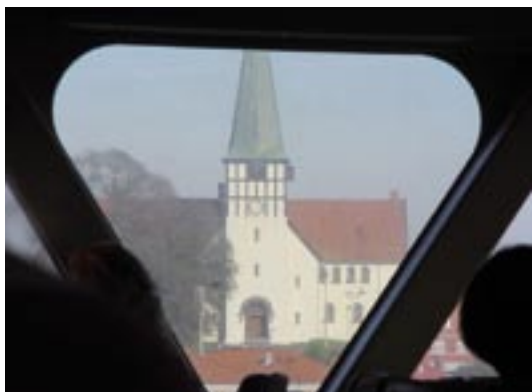
det give os fred i sjælen og så kunne vi koncentrere os om alt mulig andet”, siger Johnny.

”I forhold til mange andre virksomheder, har tillidsmændene hos os en direkte og hurtig adgang til ledelsen, hvis det er nødvendigt. Døren står altid åben. Mads Kofod ved godt, at når vi henvender os på hans kontor, så skyldes ærindet ikke bagateller.

### Vi skal ikke skumme fløden

Direktør Mads Kofod håber også, at Bornholmstrafikken får den fornødne ro til at konsolidere sig i fremtiden. Han erkender dog samtidig, at et rederi med så specielle geografiske forhold og forpligtelser som Bornholmstrafikken, næppe nogensinde kan blive en rigtig god overskudsforretning.

”Det handler heller ikke om at vi skal skumme fløden. Fløden skal ligge hos kunderne. Det er det, der ligger i at have den sociale forståelse for et koncessioneret rederi. Men naturligvis skal vi have en fornuftig forrentning af vores investeringer. Kun derved kan vi løbende forny vores tonnage - tilpasset kundernes forventninger”, siger han.





## Baggrund.

Sindal er født i 1950 og fra det Ærøske/Jyske. Familien var søfarende på både fars og mors side, og faderen selv skibsfører. Som 10-årig begyndte det med medsejladser i det nordeuropæiske område med rederiet Clausen.

Niels var forhyret som skibsdreng og tjente en daler om dagen for småærinder som at hente kaffe til broen. I gymnasietiden var der sommersejladser og ungdomsårene var i det hele præget af søfartsliv og lejlighedsvis medsejladser som skibsdreng. Familien boede dels i Marstal og dels i Hvidovre i København, afhængigt af faderens fartsområde.

1975 indmeldelse i Socialdemokratiet efter krydset i de tidligere år skiftevis var sat til højre og venstre for A. En sætning fra Leif Panduro gjorde stort indtryk: 'Når man er en anelse moderat, så siger højrefløjten at man er venstreorienteret, og venstrefløjten at man er højreorienteret.'

- Krydset blev sat ved A, og der blev det siddende lige siden.

## TEMA

v/OleS

Hvem er de søfartspolitiske ordførere?

Vi lægger ud med Niels Sindal fra Socialdemokratiet.

Omkring år 1989 flyttede familien til Ærøskøbing. Det kom til at betyde en mere engageret involvering i det maritime miljø. Sad i kommunalbestyrelsen fra 1985-1994 og blev i 1994 valgt til parlamentet i Bruxelles, bl.a. med ansvar for de søfartspolitiske sager i transportudvalget. Bred kontakt med rederier, de søfarendes organisationer, værfter, og det maritime miljø i det hele taget. Dengang var danske rederier ikke specielt interesserede i EU-regler, men det har ændret sig siden. Under alle omstændigheder var Danmarks ry på søfartsområdet rigtig godt, og der blev lyttet til Danmarks stemme. Neil Kinnock var i tiden en engageret kommissær for transportområdet.

Hjem fra Bruxelles i 1999 og konsulent for CO-Industri. Valgt til Folketinget i 2001. Søfartspolitisk ordfører og erhvervspolitisk ordfører siden julen 2005.

## **Samarbejde mellem søfartspolitiske ordførere.**

Der er ikke noget specielt samarbejde. Ingen kaffeklub, ingen junta, ikke noget. Forundret over at der ikke er større interesse i folketingssalen om søfart som sådan.

## **DIS-lovens § 10 stk. 2 og 3**

Bestemmelsen som betyder at kollektive overenskomster kun kan indgås på vegne af egne statsborgere, har længe været en hjørnesteen i en stående strid om DIS-registret, særlig mellem 3F/Søværstedenes Forbund på den ene side og rederiforeningerne på den anden side.

”Problemet er at vi har lavet en konstruktion som vi vanskeligt kan pille ved, uden

at der bliver ballade.”

Man kunne godt tænke sig tilføjelser til DIS-loven, så der blev en slags formaliseret legalisering af en repræsentationsret for de udenlandske søfarende i de danske systemer. Hvilke fingre tæller f.eks. for de udenlandske søfarende i forbindelse med beslutninger i Handelsflådens Velfærdsråd, når det gælder de ydelser som gives til de søfarende? Alle betaler jo det samme månedlige bidrag. I sammenhæng med Kontaktudvalget for søfartspolitiske organisationer og rederier, er der i en hovedaftale truffet aftaler om repræsentativitet i en række sammenhænge, og den aftale anser vi i Folketinget for at være meget vigtig, men visse elementer burde vi måske nok gøre til lovstof. Uden vi piller ved grundlaget for DIS-registret. Dansker eller ikke-dansker, så sejles der på Sømandslovens præmisser og dansk lov er gældende. Men hvem stemmer for de udenlandske søfarende?

## **Promillegrænserne**

Det var en lykkelig afslutning med de 0,5 promille, og der er grund til at glæde sig over at IMO nu roser Danmark, for den nye bekendtgørelse om alkoholgrænser til søs. Den grænse vi er nået frem til giver den flexibilitet som er nødvendig. Folk skal kunne få et glas vin til maden, og i øvrigt kan rederierne jo selv bestemme deres interne politik på området. Men det er urimeligt hvis folk på langfarten der er ude flere måneder af gangen, og har arbejdsplads og hjem blandet sammen døgnet rundt, skal kriminaliseres for den enkelte genstand. Man kan i det hele ikke sammenligne piloter, togførere og søfarende. Det er forskellige verdener.

Tror der blev lyttet til organisationerne

og det var positivt de mødte op med een stemme sammen. Det gav pondus. Egen argumentation baseret på at man burde påvirke IMO til at ændre deres nuværende 0,8 til 0,5. Hele miseren var oprindeligt baseret på en argumentation som relaterede til påsejlingen af Storebæltsbroen, og det gav ingen mening fordi der var tale om et udenlandsk skib. Det var der kun få som fangede i farten.

## Lodslov

Lige nu handler det om at staten vil privatisere lodsvesenet. Først på det regionale område og efterfølgende når det gælder gennemsejlinger. Der kommer betænkning i morgen og lovudkastet er et udmærket eksempel på lovsjusk. Baggrundsarbejdet er baseret på et kompromis mellem 10 mennesker fra lodsudvalget.

## Saml det hele under én hat.

Det er en "kæphest" at få etableret en Maritim Styrelse til sikring af at maritime beslutnings- og handlingsområder samles eet sted. I dag er området splittet mellem 5 forskellige ministerier med opgaverne fordelt på forskellige styrelser og enheder for hvert ministerium. Ulykker og forureningskatastrofer i de senere år har vist et klart behov for en mere smidig og samordnet indsats.

Der er åbenlys risiko for store skader på naturen og for unødigt tab af menneskeliv. Forebyggelse og effektiv retshåndhævelse må samles i eet hus, placeret under Erhvervsministeriet og sammensat af hele Søfartsstyrelsen og Farvandsvesenet, samt havneområdet fra Transportministeri-

et, skibsfartsrelaterede dele fra Miljøstyrelsen, fiskerikontrol fra Fødevareministeriet, maritime radiotjenester fra IT og Telestyrelsen, samt forureningsbekæmpelse fra Forsvarsministeriet.

Som en undtagelse der bekræfter reglen, skal det operationelle ansvar for redningsaktioner til søs, fortsat varetages af Søværnets Operative Kommando i samarbejde med Flyvevåbnet.

Den nye styrelse bør være spredt i landet, men med sin centrale del placeret i Stor-københavn.

Det er opfordringen til os som politikere.

## Samarbejde

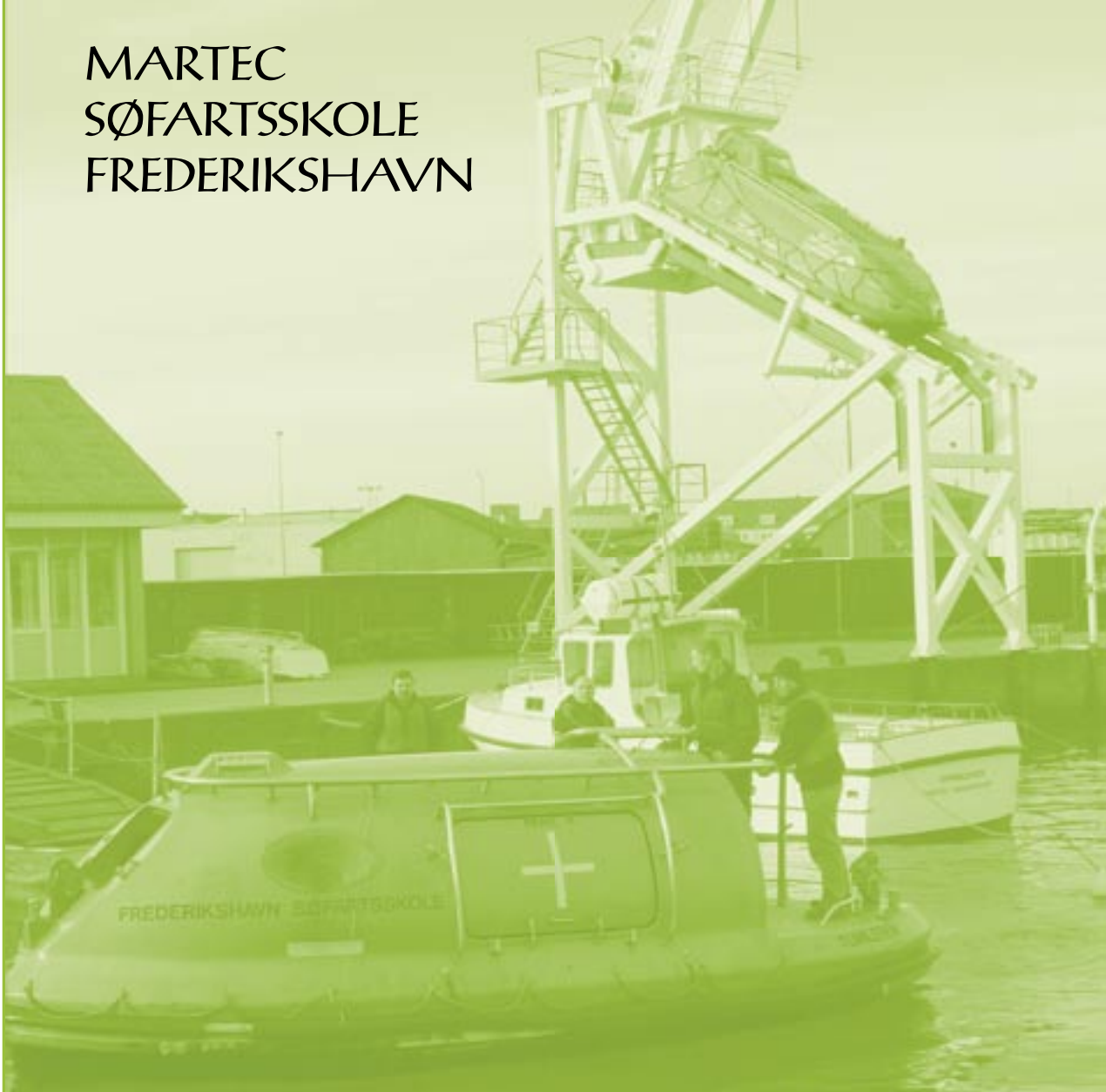
CO-Søfart lover godt for fremtiden. Det er den vej det skal udvikle sig. Søfartens organisationer vil stå sig ved at arbejde tættere sammen i fremtiden. Der er en megastor omsætning i erhvervet, og et tæt samarbejde er nødvendigt hvis organisationerne vil gøre sig håb om at spille en central rolle.

Det er opfordringen til jer som fagforeninger.





# MARTEC SØFARTSSKOLE FREDERIKSHAVN



1 uges sikkerhedskursus. Vejen til at opnå  
sønæringsbevis som skibskok for landkokke.

**Næste kursus:**

**Mandag d. 4. september til fredag d. 8. september 2006.**

Henvendelse til:  
Inger Bergen  
Tlf. direkte: 96 20 88 91  
[imb@martec-fhavn.dk](mailto:imb@martec-fhavn.dk)

# ICE IS NICE



**Så kom isbryderen "Danbjørn" i aktion og i isen. Det skete i svenske farvande i perioden 12. marts til 9. april.**

**Teksten er skrevet til et internt blad "Krudttårnet", og billeder er af:**

**Maskinchef Per A. Jensen  
Peter Parbæk  
og Jan "kok".**

**Tekst af:  
Kommandørkaptajn  
Steen Petersen**

DANBJØRN skal til svenske farvande for at bryde is!

Hvem ville have troet på det? Nok ikke ret mange og da i hvert fald ikke isbryderbesætningerne, da issæsonen og beredskabet nærmede sig sin afslutning og foråret stod for døren. Heller ikke i år blev det til noget!

Men så skete det alligevel, det som mange af os havde talt om som en god ide for at

få mulighed til at sejle i is, nu da det var 10 år siden isbryderne sidst havde været ude at bryde is.

Selvfølgelig var det på en fredag efter arbejdstids ophør, at det hele begyndte at tage fart. Der var ikke ret mange der troede på nyheden, da den blev offentliggjort, der var endnu tre uger til den 1. april. Jo, den var god nok og vi fik lige pludselig travlt.

To hektiske dage, lørdag og søndag, fulgte med klargøring af DANBJØRN og samling af besætningen på 29 mand efter alarmring fredag aften kl. 2100.

Årsagen til indsættelse af DANBJØRN i svensk farvand var dels issituationen men tillige en mangel på isbrydere. Fire svenske isbrydere var på andre opgaver blandt andet i finsk område.

Isbryderen DANBJØRN afgik søndag aften den 12. marts 2006 kl. 2100 fra Flådestation Frederikshavn, til isbrydningsopgave i svensk farvand for den svenske isbrydningstjeneste.

DANBJØRN forlagde via Sundet imod Ålandshavet, der er farvandet imellem

Ålandsøerne og det svenske fastland nordøst for Stockholm.

Imidlertid blev DANBJØRN indledningsvis dirigeret til den nordlige del af Kalmarsund, der er farvandet imellem Øland og Sverige, idet issituationen i dette område skabte problemer for skibsfarten. Vel ankommet til området den 14. marts og kun 15 minutter efter at være sejlet ind i isen, fik DANBJØRN sin første opgave. På grund af drivis og hård nordøstlig vind, pakkede isen i et bredt bælte i den nordlige del af Kalmarsund fra Øland og ind til fastlandet. Isens tykkelse var op til en meter og isen stod i isvolde helt ned til 10 meters vanddybde. DANBJØRN's første kontakt med en sådan isvold reducerede da også farten fra 12 til kun 1 knob fremdrift, og maskineriet arbejdede på maksimal ydelse.

DANBJØRN forblev i området indtil den 24. marts, hvor issituationen lettede. DANBJØRN havde i denne periode 24 assistancer (rendebrydning, farvandsisbrydning, konvojering, friskæring og slæbning) til skibe med destination Oskarshamn og

Jättersön. Skibenes størrelse varierede fra 1000 til 48.000 TDW.

Der var dog også tid til afslapning og lidt velfærd på isen i forbindelse med ventetid imellem opgaverne. Således lå DANBJØRN ved flere lejligheder parkeret i isen, hvor besætningen blandt andet afprøvede redningsmidler i vandet i den brudte rende agten for isbryderen. Der blev tillige tid til nogle få modige vinterbadere, vandet var minus 2 grader "varmt", og gennemførelse af en mindre golfturnering på isen med orange bolde. Fastisen hvor DANBJØRN lå parkeret var 30 – 40 cm tyk. DANBJØRN havde i denne periode tillige besøg af TV2-Nyhederne og TV2-Nord.

Torsdag den 23. marts fik DANBJØRN ordre om at forlægge imod Ålandshavet. DANBJØRN ankom til det nye operationsområde Södra Kvarnen fredag aften. Der var ikke umiddelbart problemer for skibsfarten i området, så DANBJØRN brugte den første tid til at lære området at kende og at få et overblik over isens udbredelse og tykkelse. I modsætning til Kalmarsund var der i denne del af svensk farvand ind-



ført restriktioner for skibsfarten, som ville ind i området. Således skulle skibe med destination til havne i Ålandshavet, Botenhavet og Bottenviken være godkendt til sejlads i is (Isklasse IA/IB) og størrelsesmæssigt være på mindst 2000 TDW, i Bottenviken dog mindst 4000 TDW.

Desuagtet kravene til skibsfarten skabte isen alligevel problemer for skibsfarten, ikke mindst i området udfør byen Gävle nord for Stockholm. Fastis, pakis og isvolde var svært passable og DANBJØRN måtte arbejde hårdt og længe, ofte med en fremdrift på kun 1 knob. Gävle er hovedhavn for alle leverancer af flybrændstof til Arlanda (Stockholm) Lufthavn, hvilket blev prioriteret meget højt. Skiftende vindretninger ændrede ofte hurtigt situationen endda inden for få timer. Således gav nord- til østlige vinde de største problemet i Gävlebogten, medens syd- til vestlige vinde lettede på issituationen og isen drev til havs. DANBJØRN forblev i området udfør Gävle indtil den 7. april og havde i denne periode 38 assistancer til skibe primært til havnen i Gävle.

DANBJØRN fik tillige til opgave at bryde en rende i Öregrundsgrepen ind til atomkraftværket Forsmarksverket, således at atombrændselsskibet SIGYN kunne anløbe havnen ved atomkraftværket. Der havde ikke været et skib igennem sundet i 2 måneder.

DANBJØRN gennemførte under togtet kun korte anløb af havn for enkelte personelomsiftninger og proviantering. Således var DANBJØRN på havet og opgaveløsning ialt 29 dage i træk. Prioritering af opgaveløsningen tillod ikke havneophold og DANBJØRN var kontinuerligt på en times varsel.

DANBJØRN havde ingen større tekniske eller materielmæssige problemer af betyd-

ning under togtet, hvilket er godt gået af en så gammel isbryder. Det gode resultat er primært den faste vedligeholdelsesbesætnings fortjeneste.

Foråret meldte sin ankomst i området den 6. april, med sydlige vinde og temperaturer op til plus 7 grader. Den 7. april om morgenen satte DANBJØRN derfor kursen mod dansk farvand og Flådestation Frederikshavn med ankomst søndag den 9. april.

Istogtet har for størsteparten af besætningen været en sjov, spændende, udfordrende og ikke mindst lærerig oplevelse, samt i perioder tillige et hårdt og stressende arbejde.

Under hele togtet havde DANBJØRN en svensk iskoordinator ombord, søkaptajn Bjørn Killman. Bjørn var en uvurderlig støtte ikke kun i forbindelse med opgaveløsningen og samarbejdet med de svenske myndigheder, men tillige på grund af hans mere end 20-års erfaring indenfor isbrydning i svenske farvande.

Desuagtet at DANBJØRN er en isbryder med en alder på 41 år, er DANBJØRN en isbryder der til fulde kan løse sin opgave i isen, og da det endnu en gang ikke var i danske farvande at isen skabte problemer, var det godt at andre kunne bruge den danske isbryderkapacitet, og at ekspertisen således blev opretholdt efter 10 år uden isbrydningsopgaver i danske farvande.

Isbryderdivisionen imødeser med glæde lignende opgaver i fremtiden. ICE IS NICE.







# MS-internt

## Runde fødselsdage i perioden 17. juni 2006 til 18. august 2006

### Tillykke 50 år

Stig Vagn Petersen – fylder 50 år den 20. juni 2006  
Bjarne K. Engelbrecht – fylder 50 år den 21. juni 2006  
Finn Magne Haagensen – fylder 50 år den 26. juni 2006  
Finn Hollegaard Sørensen – fylder 50 år den 30. juni 2006  
Danilo Gavilan Huerta – fylder 50 år den 19. juli 2006  
Johnny Lund – fylder 50 år den 19. juli 2006  
Brian Fabritius – fylder 50 år den 12. august 2006

### Tillykke 60 år

Villiam Bent Nørgaard – fylder 60 år den 13. juli 2006  
Leif Stagge – fylder 60 år den 14. juli 2006  
Kurt Ingolf Nielsen – fylder 60 år den 14. juli 2006  
Niels Sørensen – fylder 60 år den 24. juli 2006  
Søren Peter Jensen – fylder 60 år den 11. august 2006

### Tillykke 65 år

Niels Erik Petersen – fylder 65 år den 22. juni 2006  
Rolf Røberg Henriksen – fylder 65 år den 26. juni 2006  
Erik V. Bonne Hansen – fylder 65 år den 29. juni 2006  
Leif Würtz – fylder 65 år den 7. juli 2006

Flemming Broe Sørensen – fylder 65 år den 18. juli 2006

Manfred Hansper – fylder 65 år den 29. juli 2006

Villy Kristian Knudsen – fylder 65 år den 3. august 2006

### Tillykke 70 år

Harry Gustav Soderlund – fylder 70 år den 23. juni 2006  
Charib Abdulla Juma – fylder 70 år den 9. juli 2006  
Kaj Hansen – fylder 70 år den 18. juli 2006

### Tillykke 75 år

Hans Winther – fylder 75 år den 10. august 2006

### Tillykke 80 år

Henrik Bjerregaard Kristiansen – fylder 80 år den 5. august 2006

### Tillykke 90 år

Alfred Rudolf Jørgensen – fylder 90 år den 20. juli 2006

### Jubilæum

Viggo Ejnar Nielsen – 50 års jubilæum den 18. juni 2006  
Casimir Abildtorn – 60 års jubilæum den 19. juni 2006  
Henning Johannes Dilbjerg – 50 års jubilæum den 16. juli 2006

### TAK

Jeg vil gerne takke for den flotte gave, jeg modtog i anledning af mit 50 års medlemskab af Dansk Metal, Metal Søfart.

*Med venlig hilsen*

*John Frederiksen*

# DISTRIKTSKLUB 8 SØFART

Holder medlemsmøde i forbindelse med sommerudflugten 13. juni. Sejllads med "Skjelskør" fra Frederikssund. I år skulle den være go' nok! Sejlladsen i 2004 var mindre vellykket, men ellers en udmærket udflugt.

Medlemmerne er blevet tilskrevet angående tilmelding.

NB. Det udmærkede fartøj "Turasund AB", der tidligere sejlede med os fra Havnegade til Malmö, har desværre ingen afgang i år. Vi håber til næste år. Til efteråret satser vi på en tur i "det grønne".

*Bestyrelsen  
Helmut + Rossen + Poul*



## **KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2006**

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

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



**TRÆNGSEL VED  
NYTORV 17.  
NEJ TIL VELFÆRD**





**VED KONGENS  
7. MAJ 2006  
DSFORRINGELSER**





## Runde fødselsdage i perioden 17-06-2006 18-08-2006

**Ervind Kristensen** – Polarparken,  
Isbjørnevej 90, 6715 Esbjerg – fylder **75**  
år d. **18. juni**

**Tom Ljungberg** – Rosendalsgade 15,1,  
2100 København Ø – fylder **60** år d. **27.**  
**juni**

**Ellinor Emma Jeppesen** – Tolvkarlevej  
31, 3400 Hillerød – fylder **75** år d. **2. juli**

**Henrik Voss Kjærulf** – Rødbyvej 22,  
4900 Nakskov – fylder **60** år d. **11. juli**

**Børge C. S. Christiansen** – Ågade 23,  
Gudumholm, 9280 Storvorde – fylder **60**  
år d. **17. juli**

**Gudmund Bjørnson** – Havrevej 8, 1.th.,  
4300 Holbæk – fylder **85** år d. **5. august**

**Benedikte Kogut Larsen** – Stationsvej  
1, Vejrup, 6740 Bramming – fylder **50** år  
d. **8. august**

**Dennis Svensson** – Glentevej 27, 2.tv.,  
7000 Fredericia – fylder **70** år d. **10.**  
**august**

**Else Borup Thomsen** – Herninggade 7,  
9900 Frederikshavn – fylder **75** år d. **15.**  
**august**



## JUBILÆUM I perioden 17-06-2006 18-08-2006

**Tom Poul Haahr** har den 1/7 2006 væ-  
ret medlem af foreningen i 25 år.

**Inger Nina Andersen** har den 1/7 2006  
været medlem af foreningen i 25 år.

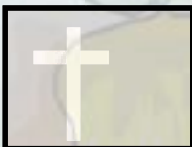
**John B. Rasmussen** har den 15/7 2006  
været medlem af foreningen i 60 år.

**Judith C. Jensen** har den 1/8 2006  
været medlem af foreningen i 25 år.

**Lis Ruager** har den 1/8 2006 været  
medlem af foreningen i 25 år.

**Tonny Persen** har den 1/8 2006 været  
medlem af foreningen i 25 år.

## Vi mindes



**Marie Kathrine Andersen**, f. 6/2 1923,  
er afdøet ved døden d. 24/11 2005

**Carl Nielsen**, f. 17/9 1916, er afdøet ved  
døden d. 4/5 2006

**Preben Hansen**, f. 5/6-1943, er afdøet  
ved døden d. 27/5 2006.

Jeg takker hermed foreningen for den pæne gave og de gode tanker på min 80 års dag, samt en hilsen og tak til personalet for deres altid store hjælpsomhed.

*Poul E. Bossen*

Til bestyrelsen og Dansk Sø-Restaurations Forening! Jeg siger mange tak for opmærksomheden på 25 års dagen, for det fine ur. Det er morsomt og nyt design.

*Venlige hilsener  
Lizzie Nielsen*

Hjertelige hilsener til foreningen med tak for de smukke fyrfadsstager, i anledning af min 85 års fødselsdag.

*Mange hilsener  
Inger Louise Kulby*

Hermed takker jeg mange gange for de flotte stager jeg fik til min 70 års dag.

*Venlig hilsen fra  
Anna-Lise Svensson*

Mange tak for de fine lysestager jeg fik til 75 års dagen min.

*Britt Turid Rogne*

Tak for de meget meget pæne lysestager jeg modtog i anledning af min fødselsdag.

*Linda Kromann Bundgaard*

Tusind tak for de flotte fyrfadsstager, jeg fik sendt til min 70 års fødselsdag.

*Venlig hilsen  
Margrethe Villadsen*

Til Dansk Sø-Restaurations Forening  
En forsinket takkehilsen kommer her, med stor tak for lysestagerne, til min 50 års dag 9/12 2005, det glædede mig meget. De bedste ønsker for fremtiden og hilsener til foreningen og alle kollegaerne ønskes af

*Katrin Joensen*

Jeg vil hermed sige mange tak for gaven i anledning af mit 25 års medlemskab af Dansk Sø-Restaurations Forening.

*Med venlig hilsen  
Ursula Hede Kristensen*

Jeg vil gerne takke foreningen for de meget flotte lysestager, som jeg modtog i anledning af min 60 års dag.

*Med venlig hilsen  
Jens Chr. Raassi Andersen*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand Carl Niensens bisættelse.

*Ragnhild Nielsen*

Hermed takker jeg for udnævnelsen til æresmedlem. Jeg glæder mig til at modtage fagbladet hver gang, det er med varme og glæde jeg har fulgt udviklingen i fagforeningen. Tak til alle jeg har sejlet med, samt de kollegaer jeg har arbejdet sammen med i foreningens bestyrelse, som jeg mindes som gode og minderige år. De varmeste hilsener,

*Ib Splidsboel*

## MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud marts 2006

Ind	19
Ud	12
Netto	<u><u>7</u></u>

Ind/Ud april 2006

Ind	14
Ud	20
Netto	<u><u>-6</u></u>



# GENERALFORSAMLING

## INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING I DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING



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

**Fredag den 22. september 2006 kl. 13.00** afholder Dansk Sø-Restaurationens Forening ordinær generalforsamling j.f. foreningens vedtægter § 9

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

Dagsorden efter vedtægterne.

Indkomne forslag offentliggøres i næste nummer af fagbladet.

**Bestyrelsen**

## BESTYRELSESVALG

Ved tidsfristens udløb for opstilling til bestyrelsesvalg (onsdag den 10. maj), havde 12 anmeldt deres opstilling.

Det svarer til det antal personer som skal vælges, og der udskrives derfor ikke urafstemning som vedtægterne ellers foreskriver. Den nye bestyrelse træder sammen på den kommende generalforsamling, fredag den 22. september.

Bestyrelsen skal repræsentere:

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

Opstillede hvor der er angivet en \*, er overflyttet fra anden gruppe iht vedtægternes § 13 stk. 4

Den nye bestyrelse vil se ud som følger:  
Formanden +

*Jens Raassi Andersen (APM)*  
*Ole Nielsen (Torm)*

*Jeppe Skjøde Knudsen (DFDS)*  
*Jette Foged Krog (DFDS)*

*Helle Kofoed (BHT)*  
*Helle Kongsbak (DFDS)*  
*Karen Madsen (BHT)*  
*Christian Nielsen (DFDS)*

*Jannik Nørskov Madsen\* (DFDS)*

*Nya Barner Schultz\* (BHT)*  
*Kai Tarp\* (APM)*  
*Karen Vedsted (land)*

Der vil være en kort præsentation af den nye bestyrelse i næste nummer af fagbladet




**DSRF MANGLER  
JOBSØGERE I  
VORES JOBBANK.**

**KONTAKT CORLIS PÅ  
TELEFON 36 36 55 88**



**HELP  
WANTED**



**HELP  
WANTED**



**A-kassen STA.**  
Hovedkontoret i Nyrups-  
gade er flyttet til Valby.

**Ny adresse:**

**Ramsingsvej 28a 1. sal  
2500 Valby  
Tlf. (uændret) 70 12 37 82**



## KLIP FRA REJSESEKRETÆR JANNIK MADSEN'S DAGBOGSNOTER

### 26/3 - 27/3

Afsluttende opholdet i Algeciras med besøg "Thies Mærsk", "Thomas Mærsk" og "Gunvor Mærsk"

Jeg mødte to kranførere der med stolthed fortalte om deres job.

Desværre var det de sidste danske, de er nu skiftet ud med filippinere.

### 31/3

Samsø.

Snak med ansatte på "Vesborg" som ikke kunne komme til sidste møde. Besøgte vores 2 medlemmer på "Perlen".

### 4/4

Skibsbesøg "Pearl of Scandinavia".

Forbi kontoret i Rødovre og derefter til Ebeltoft til snak med reparatørerne fra Mols Linien om natarbejde og forslag til overenskomstforhandlinger i 2007.

### 5/4

Møde med søfartsformidler Martin Steffensen fra AF i Ålborg. Martin er den formidler i Danmark som formidler flest mennesker til sø-job.

Herefter til Grønlandshavnen hvor "Irena

Arctica" blev besøgt. Der er som vanligt i Royal Arctic Line god stemning ombord.

### 6/4

Besøgte søfartsskolen Martec i Frederikshavn, og blev vist rundt af uddannelseschef Brian Thomsen.

Snak om sikkerhedskurser som Martec for nylig er blevet godkendt til at udbyde.

### 7/4 - 9/4

Medsejlad "Atlantic Traveller" hvor forskellige problemer blev løst.

### 10/4

Skibsbesøg "Mary Arctica" i Ålborg.

### 11/4

Besøgte mit gamle skib "Crown of Scandinavia" og fik løst et par småting. Sluttede dagen på kontoret i Rødovre.

### 12/4

FU-møde i DSRF.

### 13/4

"Crown of Scandinavia", hvor et par spørgsmål fra sidste besøg blev fulgt op.

**16/4**

Skibsbesøg fragtskibet "Petunia" i Göteborg. Fik bl.a. en snak med Preben som jeg gik med i maskinen da jeg var i praktik som skibsmekaniker.

**17/4**

Skibsbesøg "Naja Arctica" på Grønlandshavnen i Ålborg. Skiftedag og travlhed ombord.

**18/4**

Møde med lønadministrationen North Atlantic Line i Hanstholm og besøg "Atlantic Traveller".

**20/4**

Fagretsligt møde med DFDS i Danmarks Rederiforening og en tur på kontoret i Rødovre.

**21/4**

Bestyrelsesmøde DSRF i Rødovre.

**25/4**

Besøg "Dana Sirena" i dok på Frederikshavn Skibsværft. Shoppen skal udvides og dele af stævnen. Som altid imponerende at se et skib i hele dets størrelse i tørdok.

**26/4**

Medlemsmøde på færgeren "Kyholm", Samsølinien.

**27/4**

På havnen i Århus og til møde med havnemyndighederne samt lodsens.

**28/4**

I Fredericia til møde med havnemyndighederne samt skibsbesøg "Svitser Menja". En imponerende bugserbåd med en sammentømret besætning.

Senere på dagen skibsbesøg "Tor Britania" hvor snakken gik lystigt med en stor del af besætningen.

**29/4**

Skibsbesøg "Dana Sirena" som var tilbage fra dok med stor travlhed til de første gæster skulle ankomme i løbet af få timer.

Skibsbesøg "Tor Suesia" hvor Jeppe fra DSRF's bestyrelse ude som hovmester.

**30/4**

Skibsbesøg "Atlantic Traveller". Mange spørgsmål om løn og lønsedler.

**1/5**

Kontordag med opsamling fra de seneste dage.

**2/5 - 5/5**

Medsejlad "Atlantic Traveller" Hanstholm-Bergen tur-retur. Sommertravlheden ved at gøre sit indtog - møde med lønadministrationen.

**8/5 - 14/5**

Fridage uden skibsbesøg. Afkobling med fysisk arbejde på ødegården i Sverige.

**15/5 - 16/5**

Kontoret i Rødovre.

**17/5**

Skibsbesøg "Crown". Efterløn, svenske, tørner, minusdage, løntræk osv.

**18/5**

Skibsbesøg "Pearl". På kajen holdt EOD'ere fra forsvaret bombeøvelse med "rullemarie".

**22/5**

Rødovre med afklaringer.

**23/5**

Inviteret ombord på verdens største containerskib, "Georg Mærsk" i Århus, sammen med Christian og Vivi fra kontoret. Talsmand for hovmestrene Kai Tarp ombord.



## INGEN NETTOLØNNINGER TIL NORGES STATSSTØTTEDE HURTIG-FÆRGERUTER

**Af: Andrew Draper** (oversat af ChrP)

Den norske regering har afvist at lade hurtigruterne langs den norske kyst tage del i landets nettolønsordninger, med den begrundelse at ét statstilskud må være nok. Rederiet, som driver ruten, påstår at man konkurrerer med udenlandsk-ejede cruise rederier, som har lavere omkostninger. Ifølge forlydender overvejer man at flage ud fra Norge.

Nervøsiteten var begyndt at brede sig på baggrund af rygter om, at regeringen ville bryde sit løfte om at udvide nettolønsordningen fra 1. juli, og dermed omstøde den tidligere regerings fremstød. Det har dog vist sig, at udvidelsen nu gennemføres som planlagt.

Under spørgetiden i det norske Storting afviste transportminister Liv Signe Navarsete, at lade Hurtigruten indgå i skattefritagelsen. Ministeren bemærkede at ruten, som var udbudt i licitation af regeringen, udgjorde ryggraden i landets transportsystem. Ruten sejler med 11 skibe fra Bergen i syd til Kirkenes højt oppe mod nord, samt yderligere 54 skibe i forskellige regioner.

Hun bemærkede desuden, at rederiet opererer med større skibe end påbudt i kontrakten, da rederiet ønskede at generere indtægter fra turisme. Rent statstilskud til turisme skal ske under hensyntagen til de internationale regler for statstilskud, sagde hun. "Den konkurrencemæssige situation var en del af udbudsmaterialet, i aftalen mellem hurtigfærge-operatørerne og regeringen".

Ministeren sagde, at aftalen stillede som betingelse, at besætningen skulle ansættes i henhold til norske løn- og arbejdsforhold uanset hvilket flag, der sejles under. Skibe, som modtager andre tilskud kan ikke samtidig inkluderes i nettolønsordningen. Der er ingen planer om at bringe Hurtigrutens skibe ind i ordningen, tilføjede hun.

Den norske officers-fagforening er ikke tilhænger af at disse skibe inkluderes i ordningen. "De konkurrerer udelukkende med sig selv og de modtager allerede tilskud", siger specialrådgiver Arne Hansen.





## Imod social dumping

Selvom regeringen har udelukket, at udvide nettolønsordningen til skibene som besejler den norske kyst, har den gjort indrømmelser i forhold til fagforeningernes bekymring over social dumping, og lover at man vil stramme op på loven i den forbindelse.

I det reviderede nationale budget, som blev offentliggjort i maj, sagde regeringen specifikt, at man har til hensigt at ændre lovgivningen i 2006. Man udtalte i den forbindelse:

*“Regeringen har i Soria Moria-erklæringen udtalt, at den ønsker at genindføre kravet om arbejds- eller opholdstilladelse for udenlandske søfolk på skibe under fremmed flag, som fragter gods eller passagerer mellem norske havne. Regeringen undersøger dette, og henviser i denne sammenhæng desuden til de maritime fagforeningers ønske om tiltag mod social dumping i norsk indenrigs skibsfart.*

*“Der sigtes mod at genindføre kravet i løbet af 2006. I dette arbejde lægges der vægt på de internationale forpligtelser som Norge er bundet af på området, ligesom det skal ses i sammenhæng med kravene i den nyligt vedtagne ILO-konvention om arbejds- og levevilkår for søfolk.”*

Fagforeningerne er meget opsatte på dette tiltag, som en måde at beskytte deres medlemmers jobs. Ifølge Arne Hansen vil kravet om arbejdstilladelse hjælpe, men det som virkelig bekymrer dem er den sociale dumping. Regeringen har allerede handlet for at forebygge social dumping i byggeindustrien i land, så han ser optimistisk på

muligheden for at det samme vil ske inden for søfarten.

Han tilføjer: ”Regeringen er sympatisk indstillet, men det er ikke nok. Vi har mistet 25.000 søfolk på sympati.” Fagforeningen vil have regeringen til at tvinge de eksisterende lønaftaler nedover rederier, som besejler kysten.

”De kan ikke diktere lønudviklingen, men de kan gennemføre lovgivning... som vil sikre anvendelse af den aftale, som allerede er forhandlet af de norske søfartsfagforeninger og de norske rederier. Det er hvad vi ønsker.”

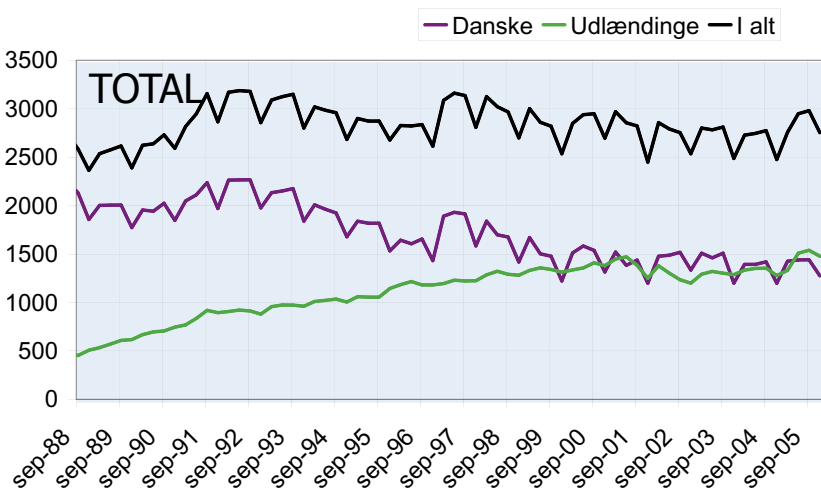
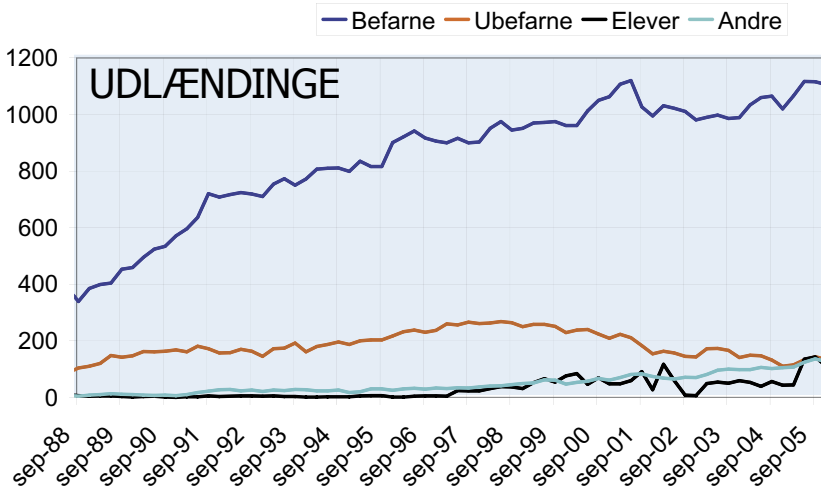
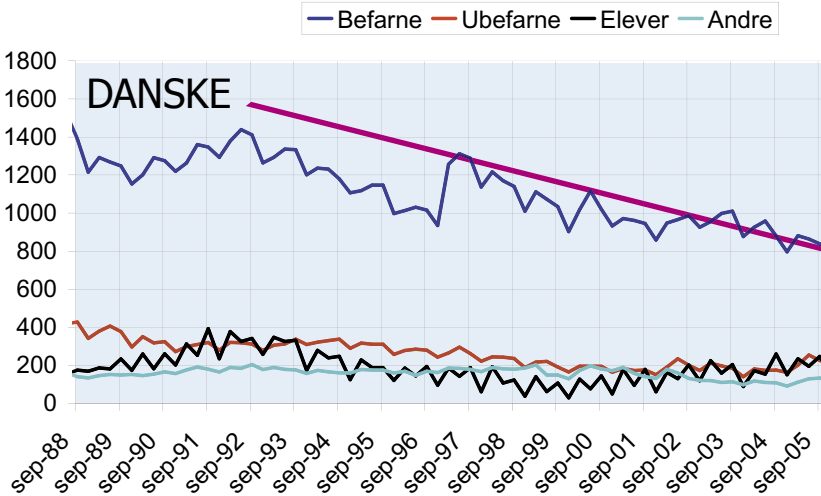
I 2004 liberaliserede den daværende centrum-højre regering markedet for at tillade besætninger fra lande udenfor EU, at arbejde på skibe, som besejler den norske kyst. Dette skete på trods af heftige protester fra fagforeningerne. Der er ingen cabotage og ruterne er åbne for alle.



Hurtigruten/HRS

# DIS + DAS PÅMØNSTREDE

## Dæk + maskine, menige - + elever



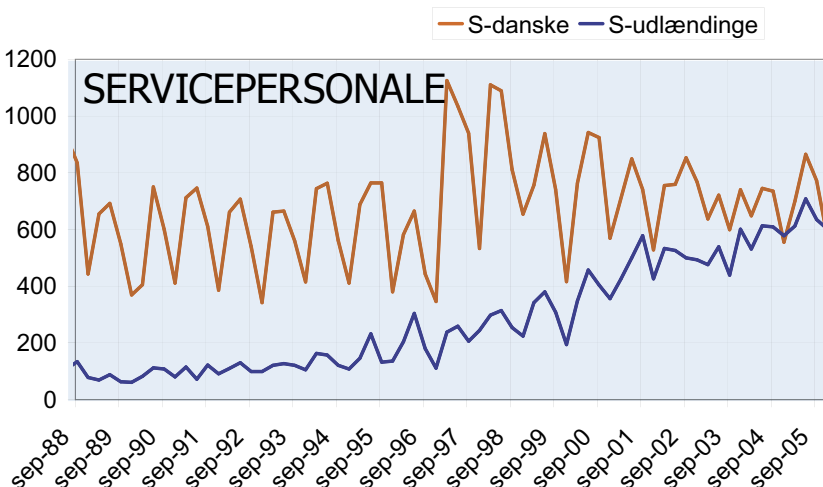
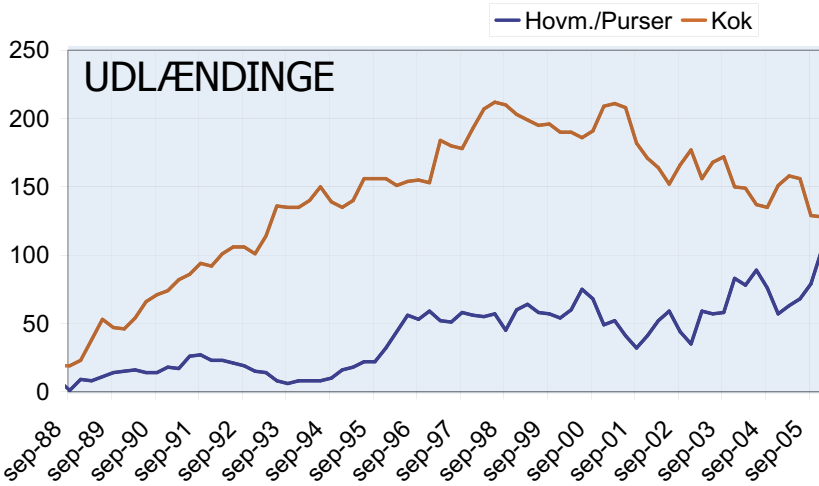
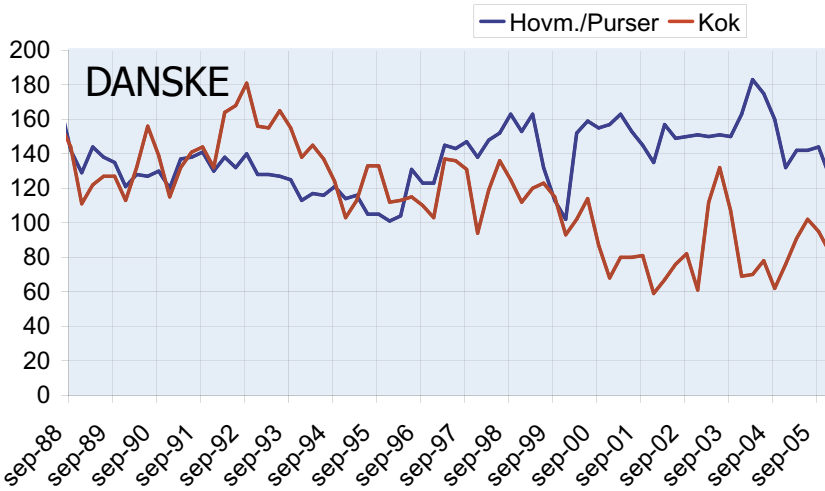
Kurverne på disse to sider er en opfølgning fra sidste nummer, blot mere detaljerede.

Basismaterialet er Søfartsstyrelsens reviderede statistikker for mønstrede. Der er stadig fejlkilder, men det antages at materialet nu er så nogenlunde troværdigt.

Det er generende at man stadig må huske at påpege, at 1997-udsving på visse kurver, er forårsaget af at statsskibene for 1997, ikke var en del af statistikkerne. Det giver nogle forvrængende hop i hele historien, som slører det faktiske billede for perioden set over et. På den første kurve her på side 30, er der i magenta angivet en såkaldt tendens kurve, hvor det er forsøgt at angive tendensen fra 1992-2005, med korrektion for de manglende statskibe. Det viser et jævnt fald fra 1600 til 800 på mønstrede for de pågældende grup-

# DIS + DAS PÅMØNSTREDE

## Hovmestre, kokke og servicepersonale



per i perioden.

Der er næppe meget egentligt overraskende i denne dokumentation.

**Menige - dæk + maskine:**  
Danskere tenderer mod at blive skiftet ud med udlændinge på langfarten, og man kan måske ane et balanceniveau i horisonten. Det ses mest tydeligt på totalkurverne.

**Hovmestre:**  
Set bort fra nogle uforklarlige store udsving, er der en vis stabilitet i den danske beskæftigelse, medens udlændinge er godt på vej med.

**Kokke:**  
Også uforklarlige udsving og tendens mod stabilisering på lavere niveau for danskerne, men også færre udlændinge, hvilket kunne skyldes registreringsproblematikker.

**Service:**  
De fleste danskere i indenrigsfart, og udlændinge på langfart. OBS 97!

I 1629 overfaldt tre tyrkiske sørøverskibe fra Algeriet med 500 mand bygden Hvalba på Færøernes sydligste ø Súdurlø og førte 30 kvinder og børn med sig til en slævetilværelse i Nordafrika. Inden af dem blev løsløst, da det ikke lykkedes at samle penge nok. Som en følge af de hyppige sørøveroverfald gav



"Hvidbjørnen", 1976  
Foto: Per Herholdt

## ATLANTSEJLERNE

af Per Herholdt Jensen, om flådens inspektionsskibe i 100 år.

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

256 sider,  
pris kr. 299.

Per Herholdt Jensen, født 1946.  
Kaptajnløjtnant i Søværnet. Startede nordatlantisk sejleri som værnepligtig i 1968-69.

Tidligere udgivelser:

Flådens inspektionsskuttere ved Grønland (1982).

Piteraqa (1991)

Stormsejlerne - Politiets Grønlandsskuttere (1999)

Grønlands Kommando i 50 år (2001)

Det er en meget meget elegant bog, med et stort antal flotte fotos, for manges vedkommende af forfatteren selv.

For alle der kender det nordatlantiske, til havs eller til lands, er det en verden for sig. Fuld af gode historier og uovertrufne billeder. Per Herholdt har kompetencen, og med hele kærligheden til fortællingen, er det blevet til en nattelæser af historie og historier. Det er ikke bare teknik!

Havnen i Grønnedal med "Ingolf" i forgrunden  
Foto: Grønlands Kommando







*"Jeg vil sikre dem derhjemme bedst muligt. Så med bedre invalidepension, mulighed for at indbetale lidt ekstra selv og sætte en større del af min opsparing i aktier, er der mange fornuftige forbedringer i den nye ordning."*  
**Lasse Christian Rasmussen**, maskinmester, Rederiet Torm

## Ny SØ pensionsordning – der er et hav til forskel

### Bedre dækninger, større valgfrihed

Din pensionsordning har været på værft og er blevet kraftigt moderniseret. Så nu er den klar til at leve op til både Lasses og dine ønsker. Der er sket forbedringer inden for både opsparing og forsikring, og du får flere valgmuligheder end før.

- Bedre og mere overskuelig dækning ved invaliditet, dødsfald og kritisk sygdom
- Overskuelige forsikringsmoduler, du kan vælge til og fra efter behov
- Mulighed for at investere en større del af opsparingen i aktier.

Med andre ord: Grundlæggende får du nu en bedre ordning. Og du kan tilpasse den helt præcist til dine ønsker med de nye valgmuligheder. Det kræver imidlertid, at du tager aktivt stilling, hvis du vil have mere end basisordningen.

*"Jeg er kun 37 år nu, men det har været en god investering at bruge et par minutter på at tænke nogle år længere frem,"* siger Lasse Christian Rasmussen.

Hvad med dig? Vil du ofre lidt tid på at sikre dig optimalt? Så skal du beslutte dig nu.

#### **PFA Pension**

Sundkrogsgade 4  
2100 København Ø

SØ-hotline 70 24 50 26  
[www.pfa.dk](http://www.pfa.dk)

**Der er brochure og invitation til informationsmøder på vej.**

**Vil du vide mere her og nu, kan du ringe til vores**

**SØ-hotline på telefon 70 24 50 26 mellem kl. 8.15-16.15.**

# SIKKERHEDSKURSER TIL TIDEN



**Nu kommer kokkelever, rederiassistenter, stewarder og resten af servicebesætningen på sikkerhedskursus senest én måned efter første udmønstring. Også i DFDS!**

*Af Lise Mortensen Høy*

Siden den 27. marts i år har der været sat 'turbo' på sikkerhedskurserne for service medarbejderne i DFDS. Sidst i maj lød meldingen på, at 97 DFDS-medarbejdere havde haste-gennemført sikkerhedskurser i henholdsvis Esbjerg og Frederikshavn – og at rederiet var ved at være igennem puklen af medarbejdere uden det lovpligtige sikkerhedskursus.

Baggrunden er, at Søfartsstyrelsen ved et rutinebesøg på en DFDS-færge her i foråret faldt over, at det store færgerederi sendte kokkelever, tjenere og rederiassistenter alt alt for sent af sted på deres lovbestemte sikkerhedsuddannelse. En praksis, som Dansk Sø-Restaurations

Forening i øvrigt har påpeget over for DFDS adskillige gange inden for de seneste år.

Reglen er, at medlemmer af servicebesætningen skal på sikkerhedskursus "én måned efter første påmønstring i et af rederiets skibe". Men i DFDS har praksis været, at servicebesætningen ofte først er sendt på sikkerhedskursus flere måneder for sent.

## **Søfartsstyrelsen vidste det!**

Nu kommer spørgsmålet egentlig ikke bag på Søfartsstyrelsen; de har kendt og accepteret DFDS 'løse' fortolkning af tidsfristerne for sikkerhedskurserne i årevis: - Da bekendtgørelsen blev udsendt i 1998, var det Søfartsstyrelsens holdning, at rederierne skulle have lidt respit til at få alle de berørte besætningsmedlemmer igennem kurserne.

Men selvfølgelig var det meningen, at der skulle strammes op om tidsfristen efter en "rimelig tid", siger kontorchef i Center for Søfarende og Fiskere i Søfartsstyrelsen, Hemming Hindborg.

Fakta er imidlertid, at der skulle gå otte år, før opstramningen blev gennemført. Først den 27. marts i år sendte Søfartsstyrelsen et brev ud til alle større færgereederier og til rederiforeningerne med meddelelse om, at reglen om servicebesætningens sikkerhedskursus skal læses og forstås ordret som den står.

Sikkerhedsbesætningen skal altså på kursus senest én måned efter første udmønstring. Uden pardon – og uden mulighed for dispensation!

## Ophøjet ro

Indtil dette brev landede i DFDS's brevkasse, har det store færgereveri fortolket fristen på 30 dage med ophøjet ro, i redervejledningen fremgik det direkte, at:

*"En overskridelse accepteres, såfremt det pågældende medlem af servicebesætningen er tilmeldt og optaget på det første ledige kursus".*

DFDS bemandingschef, Bertil Hohlmann, forklarer:

- I praksis har man tolket ordlyden som "30 arbejdsdage", der, hvis de er opdelt i småbidder, meget vel kan strække sig over flere måneder, uden at nogen føler, at de dermed er på kant med reglerne.
- Samtidig vil jeg påpege, at hvis man



har en person, der har været fx 28 dage om bord og efterhånden kender skibet og arbejdsgangen, er der vel ikke noget, der bliver sikrere af, at man sender ham i land på kursus og får en helt grøn og uerfaren om bord som erstatning?

## Kortere kurser

DFDS overvejer fortsat, hvilken slags sikkerhedskurser rederiet fremover vil satse på:

- Det kapløb med tiden, der nu knytter sig til, at kurset skal være gennemført inden en måned fra den første udmønstring, betyder, at vi må have langt større fokus på antallet af kursusdage og rejsetid, understreger Bertil Hohlmann.

Et kursus, der kun indeholder det lovpligtige stof kan afholdes på tre eller fire dage, og bemandingschefen betegner et femdages kursus med udvidet pensum som skudt over målet, når det drejer sig om unge, der blot skal sejle et par måneder hen over sommerperioden som hotelassistent.

- Vi taler her om personer, der ikke indgår i sikkerhedsbesætningen, men alene i servicebesætningen. Vores overvejelser går derfor helt klart i retning af et kortere kursus, der kan holdes forskellige steder i landet – lidt tættere på deltagerens bopæl.



## HAR OVERHOLDT FRISTEN

Nu er det langt fra alle færgereederier i Danmark, der har 'fortolket' tidsfristen for sikkerhedsuddannelserne. En hurtig rundringning til de store færgelinjer viser, at tidsfristen bliver overholdt i de allerfleste tilfælde:

**Fra Molslinjen** lyder meldingen fra personalechef Kurt Kehler:

- Når servicebesætningen har været igennem en praktisk oplæringsfase, og både de selv og rederiet mener, der er baggrund for at fortsætte samarbejdet, bliver de tilmeldt et sikkerhedskursus - og det sker inden for de første 30 dage om bord.

**HH-Ferries** har udviklet deres eget sikkerhedskursus for medlemmer af servicebesætningen. Kurset er godkendt af Søfartsstyrelsen, det tager en uge og indbefatter "kend dit skib".

Rederiet har udvidet kravene, så "kend dit skib-kurset" afsluttes med en skriftlig prøve med 30 spørgsmål, mens hele kurset afsluttes med en skriftlig prøve med 17 spørgsmål.

- Jeg kan garantere, at alle får sikker-

hedskurset, når de har været påmønstret i 30 dage. Der er ikke nogen, der slipper om bord, hvis de ikke har de lovbestemte kurser! siger overfartschef Susanne Bloch.

- Vi overholder de regler, der er, for uddannelse af servicebesætningen, siger Gert Jakobsen, der er informationschef i **Scandlines**:

- Alt servicepersonale kommer på sikkerhedskursus i Esbjerg inden for 30 dage fra første påmønstring.

Op skulle der en enkelt gang være overbooket på kurserne, sørger vi for, at der bliver oprettet et ekstra kursus.

**Bornholmstrafikken** sender simpelthen alt servicepersonale på rederiets eget fire dages kursus, før de overhovedet mønstrer om bord, og det har man gjort lige siden bekendtgørelsen trådte i kraft.

- Det er rederiets egne folk, der står for kurset, der både indbefatter "kend dit skib" og MES-kursus, og dele af kurserne forgår simpelthen om bord, fortæller nautisk inspektør Henrik Jørgensen.

## FEM DAGES SIKKERHED I ESBJERG

Servicebesætningen fra de store færgerederier terper sikkerhed på fem dages kursus i Esbjerg:

"MES 1 til broen – besætningen er mødt, vi er klar til udsætning."

"Broen til MES 1. Jeg forstår, at besætningen mødt, og I er klar til udsætning. Stand by for nærmere ordrer."

"Stand by."

Den står på tør undervisning, våde redningsøvelser, rollespil, sikkerhedssnak – og utallige ture ned ad slisker og igen-

nem 'strømpen' på MES-systemet, når servicebesætningen fra de store danske færgereederier er på sikkerhedskursus på Survival Center Esbjerg.

Instruktørerne er styrmænd og kaptajner fra færgerne, så de ved helt aktuelt, hvad de gerne vil have, at deres cateringpersonnel har med om bord efter kurset.

- Ja, det gik fint, nu bytter vi rollerne om og prøver én gang til. Hvem har ikke været MES-leder endnu? Spørger sikkerhedsin-



struktør Hanne Hinrichsen, der til daglig arbejder som styrmand på Molslinjen.

Og der er ingen pardon:

- Vi prøver lige det hele igen.
- Hvad nu hvis systemet ikke udløses, hvad gør vi så?
- Hov, MES-lederen skal holde sig fra praktiske opgaver, ellers mister du overblikket.
- Stop lige et øjeblik og kom herhen!

I må ikke bruge tiden på at diskutere med besværlige passagerer; det er med at få så mange som muligt ud af skibet i en fart!

### Engagerede kursister

- Jeg synes generelt, at kursisterne har en god indstilling. De er interesserede – og i løbet af ugen bliver de mere og mere engagerede, når de forstår relevansen af det, de lærer, vurderer Hanne Hinrichsen. I løbet af de fem dage, kurset tager, forsøger hun dels at give kursisterne en grundlæggende viden om de tekniske systemer. Og – måske vigtigst af alt – en stor forståelse for, hvad sikkerheden kræver af den enkelte om bord.

- Jeg forsøger at få dem til at forstå, at de som besætning er skibets ansigt udadtil til passagererne. Det er vigtigt, hvordan hver



enkelt reagerer; passagerne vil aflæse deres reaktioner og kropssprog; og alle i besætningen skal handle professionelt, hvis det skal lykkes at evakuere 1400 passagerer på 30 minutter!

- Jeg lærer dem også, at de skal sige fra, hvis de får et brandkort med en opgave, som de ikke synes, de kan bestride. Så må de bede om et andet kort, understreger Hanne Hinrichsen.

- Det er vigtigt, at de lærer en adfærd, der gør, at de ikke er "farlige" om bord. De skal lære at være opmærksomme på sikkerhed, og de skal melde tilbage til faggrupperne om bord, hvis de støder på noget, der ikke fungerer.

### Udvidet pensum

De fem dages kursus veksler mellem teori



og praksis. Fagene er for det første den obligatoriske undervisning i grundlæggende sikkerhed, som Søfartsstyrelsen kræver, at alle i servicebesætningen får inden for en måned efter første udmønstring - derudover er pensum udvidet med ekstra fag. Der er meget strenge krav til gennemførelse af alle dele af kurset:

- Hvis de ikke kan overvinde sig til at gennemføre for at få certifikatet, må man da stille spørgsmålstejn ved, hvad de kan i en situation, hvor det virkelig gælder, understreger Hanne Hinrichsen.

Efter fem dages kursus overgår kursisterne fra at være nogen, der i princippet skal reddes sammen med passagererne og optager kræfter fra den øvrige besætning – til at kunne deltage aktivt i sikkerhedsarbejdet.

### **Hanne Hinrichsen:**



I løbet af kurset skal kursisterne lære en sikkerhedskultur, hvor de er opmærksomme på sikkerhed også i det daglige arbejde, forklarer sikkerhedsinstruktør Hanne Hinrichsen, der til daglig arbejder som styrmand på Molslinjen.

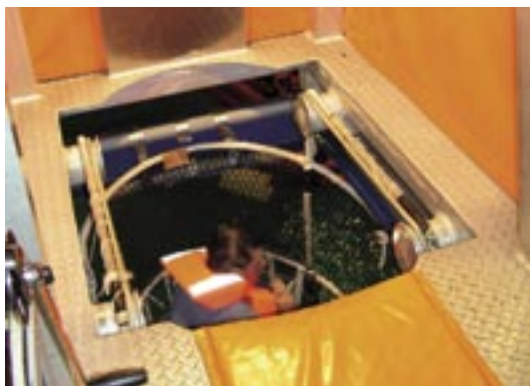
### **Daniel Hansen:**



Daniel Hansen mønstrede som steward om bord i "Prince of Scandinavia" første gang den 21. marts. - Første dag fik jeg en times "kend dit skib" hvor jeg så, hvor branddøre og brandmateriel og andet sikkerhedsudstyr befinder sig. Rundturen sluttede på broen med et spørgeskema med spørgsmål om sikkerhed. Herefter fik Daniel anvist en kabine, fik arbejdstøj og gik i gang med klud og støvsuger.

Til båd- og brandrulle har Daniel indtil nu fået et opgavekort, hvor der står NIL – men når han kommer om bord igen med certifikat på et fem dages sikkerhedskursus, glæder han sig til at få en "rigtig" funktion i båd- og brandrullerne.

- Så føler man sig nok mere som en del af besætningen. Indtil nu ville jeg jo bare have stået i vejen, hvis der skete noget alvorligt.



### **Nikolaj Hansen:**



- Efter sikkerhedskurset kommer vi til at stå med et ansvar; så føler man sig mere som en del af besætningen, siger Nikolaj Hansen. Han mønstrede som kokkeelev på "Princess of Scandinavia" den 11. april.

- I en nødsituation ville det være underligt bare at stå standby – og hvis passage-gerne henvendte sig til mig, ville det være pinligt, at jeg ikke kunne svare.

### **Marlene Bertelsen:**



- Jeg synes, det vigtigste er at lære, hvordan man skal forholde sig ved en alarm-situation.

Nu føler jeg mig mere sikker på, hvad jeg skal gøre. Det betyder også, at jeg føler, at jeg er med i helheden på skibet, siger Marlene Bertelsen, der har arbejdet en måneds tid som rederiassistent på "Pearl of Scandinavia".

- Ansvar for passagererne er et stort ansvar – og kurset betyder, at vi kan være med til at gøre en indsats – i stedet for at gå i panik!

I 1999 gik Scandlines, DFDS og Molnlinien foruden Læsø- og Sam-søoverfarterne, sammen om at udvikle den fælles sikkerhedsuddannelse på Survival Center Esbjerg. DFDS er dog senere udtrådt af samarbejdet.

Sikkerhedsinstruktørerne fra de store færgerederier mødes et par gange årligt på en færge for at gennemgå sikkerhedssystemerne – og holde uddannelserne op to date.



Kurset indeholder 12 timers livreddende førstehjælp incl. hjertemas-sage. Søredning, brandslukning, gennemgang og praktisk træning med MES-systemer samt udsæt-ning af redningsbåd. Desuden en 'våd' afdeling med entring af flåde, heli hoist, vende flåde, hoppe ud fra tre meter.

Uddannelsen foregår som internat-kursus på Survival Training Center Esbjerg, hvor øvelserne gennem-føres i en stor svømmehal med mulighed for bølger på vandet og uvejr, lyn, torden og bulder.

Endelig får kursisterne en hel dags undervisning i arbejdsmiljø.

Kontorferier:	Ole Strandberg	12/6 til 18/6
	Ole Philipsen	19/6 til 9/7
	Vivi Puge	19/6 til 2/7
	Corlis Hansen	26/6 til 9/7
	Barno Jensen	3/7 til 16/7
	Susanne Holmblad	10/7 til 30/7
	Christian Petersen	31/7 til 6/8
	Corlis Hansen	31/7 til 13/8



## TEGNING AF AL- BERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE