



Fællestalsmand i DFDS for catering
Fra 1. april er Henrik Mikkelsen tiltrådt som fællestalsmand for cateringpersonalet.

Første medsejls:
28/4 med "Crown of Scandinavia" København-Oslo
30/4 med "Pearl of Scandinavia" Oslo-København

Mobil: 20 65 98 65
Email: hlm@co-sea.dk

Se side 25.

OBS deadline 10. maj vedrørende DSRF's generalforsamling. s24

MAX.
DAGPENGE SATS
2009
725 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 36365585

Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589

Fag. kons. Chr. Petersen 36365586

Fag. kons. vacant

Advokat John Ibsen 36365592

Kontorass. Susanne Holmblad 36365593

Økonomiass. Barne Jensen 36365590

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

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

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Søren V. Nielsen 33148436

fax 33322755

Mail A-kasse: 0000sne@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

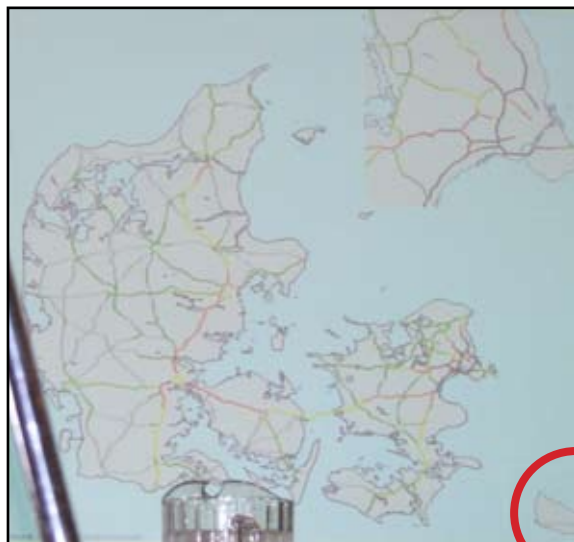
Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.965 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



Typisk placering af Bornholm i grafiske fremstillinger. Så kan øen lige være med!

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 13. april 2009

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 5. juni 2009

på nettet (www.co-sea.dk) d. 29. maj

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 15/5-2009, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Leder	3
Bornholms Passagerforening	4
Bemandingsfastsættelse "Kanhavn" ...	9
Faglige sager & noter	14
MS-internt	20
DSRF-internt	22
DSRF generalfors. og bestyrelsesvalg .	24
Fællestalsmand catering - DFDS	25
Hvem er han, ham Jørgen Folmer	26
DSRF's sommerhus	38
Albert Engström	39
Ferier og lukkedage	40

LEDER

I løbet af ganske få dage lykkedes det vores tidligere finansminister og nyudnævnte statsminister, igen og igen at fortælle den danske befolkning at "krisen kom udefra". Ikke noget små os har været del af eller haft aktier i. Ikke noget hvor den uskyldige selvrene danske kapitalisme legede med ved roret, med den lilleputstørrelse og pondus vi nu har på det internationale tegnebræt. Roskilde Bank, Stein Bagger, Sten Bryde osv symboliserer åbenbart ikke den kapitalens umættelighed, som "over there" fik det amerikanske ejendomsmarked til at krakke. Men anstændigvis har vi nok alle i den "vestlige verden", også personligt, vores aktier i historien, i det små og i det store.

Danmark er ikke lilleputnation når det gælder søfart, hvor 10% af verdenshandlen transporteres på danskejede skibe, og erhvervet henter ca. 179 milliarder kr. ind i valutakassen (af beløbet sendes de 150 milliarder ud af kassen igen).

Så sent som i begyndelsen af 2008 var de største danske rederier næsten liberalismens ukronede helte på den internationale markedsscene. Aktionærerne kunne sole sig i regnskaber, som fortalte om fordoblinger og flerdoblinger og mangedoblinger af deres værdibeholdninger. F.eks. steg Nordens aktier fra 13,25 i 2002 til over 685 i slutningen af 2007. I løbet af 2008 bristede boblen imidlertid og Nordens aktier er nu nede på 158.

Danske redere red, selvfølgelig må man nok medgive, med på bølgen og bestilte nye skibe og udvidede i raketfart. Samtidig sikrede man sig politisk og blev som betydelig erhvervsgruppe forkælet og forfordelt langt mere end nogen anden erhvervsgruppe i Danmark. Det var glade tider med Bent Bendtsen på sidelinjen.

Forkælelsen sikrede også, i tæt samarbejde med erhvervets parter, at DIS i dag er et kvalitetsregister, som har medført høj standard i kombination med gode internationale rammevilkår.

Krisen, som vi nu har vores del i og af, medfører bedrøveligvis at vores største danske rederi, A.P. Møller-Mærsk, fra at være aktiv bidragende til samarbejdet, har vist udpræget ligegyldighed med alle de aftaler som rederiet tidligere har profiteret på. Som tegningen er nu, er vi måske ved at være ved vejs ende om fortællingen og projektet om DIS og Danmark, som Europas førende søfartsnation. Formentlig er det nu kun et spørgsmål om tid, før DIS synker ned til bare et blive nok et bekvæmlighedsflag.

Koncernledelsen i Mærsk har på 18 måneder formået at ændre et 100 år gammelt rederi fra at være ikon for holdninger om retfærd for ansatte og samfundet, til at være en virksomhed som ikke har forpligtelser, blot der kan spares en dollar på en halv rulle toiletpapir. Og krise eller ej, så havde APMM et overskud på 17 milliarder i 2008.

Det har til gengæld været opløftende at opleve andre rederier, tage aftaler og erhvervsforståelse alvorligt, og bakke 100% op om de forudsætninger som ligger til grund for det søfartserhverv vi i dag sammen har skabt i Danmark.



BORNHOLMS PASSAGERFORENING

**Generalforsamling på Hotel Griffen,
Rønne, mandag den 16. marts 2009**

Foreningen, særlig DSRF, har haft et nært forhold til Bornholm så længe vi kan huske tilbage. Såvel til vores medlemmer som til BHT. De bornholmske medlemmers engagement i foreningsarbejdet har altid været langt større end nogen anden enkeltstående foreningsgruppes, og forholdet til BHT har altid været præget af varme og gensidig troværdighed.

I perioden 1997 til i dag, har der kun været ført en faglig voldgift mellem BHT og DSRF. Den kom sig af en teknisk fortolknings-diskussion i slutningen af 90'erne, som ikke havde den store betydning, men hvor begge parter syntes at nu kunne det være på sin plads, at vi satte os højtideligt op med en højesteretsdommer for en bordende.

Og for nogle år siden oplevede vi noget af et kulturchock hos tillidsrepræsentanter fra DFDS, da vi satte dem sammen en aften på Bornholm, med bornholmske tillidsrepræsentanter og gæster fra BHT's ledelse (direktør og personalechef).

Det er selvfølgelig særlige ø-forhold som spiller sin tunge betydning. Som man også kender fra alle andre øer, hvor færgebetjeningen er et stort lokalt samtaleemne. Men aldrig så stærkt som når det gælder Bornholm og historien om "den bornholmske motorvej".

Det skyldes formentlig både øens størrelse og geografiske beliggenhed. Mange svenskere - og danske transportministre - mener nok øen burde være svensk, ligesom Skåne er blevet, eller måske russisk som den (måske) var tæt på at blive i 1945 som en slags Skandinaviens Cuba.

Siden juni 2005 har foreningen abonneret på Bornholms Tidende. Og vi har klippet ud og lagt i ringbind, alt som vedrører "trafikken". Saksen er næsten dagligt i brug.

Ofte har vi tænkt på at det hele kunne danne en flimrende ramme til en ø-historie. "Øen og dens fortabte motorvej mellem Rønne og København", kunne den hedde, hvis den skulle holde sig til en nutidshistorie fra et skarpt hjørne.

PASSAGERFORENINGEN

Når man som udenforstående følger den daglige ø-debat i "tidende", hvor foreningen og dens medlemmer ofte har indlæg med "synspunkt" på side 2, og diverse indlæg og udtalelser rundt i bladet, får man let indtryk af en kværlantforening, som aldrig glæder sig over nyskabelser men altid brokker sig over det fortabte. På den anden side er debatniveauet så engageret og kvalificeret, at foreningen uden tvivl er en værdifuld græsrodsbevægelse for det bornholmske samfund.

Foreningen blev stiftet 28. maj 1985 og er altså ved at nærme sig et 25-års jubilæum.

Den helt dominerende mærkesag gennem tiderne har været kontrol med billetpriserne. Prisforhøjelser har været gransket til de mindste detaljer, og BHT er ikke sluppet afsted med uhæmmede prisstigninger, som altid af foreningen er blevet krydsrelateret til situationen i det øvrige færge-Danmark.

Enkeltsagerne har gennem tiderne været utallige, også når det gælder tilhørende busdrift og placering af stoppesteder. Og Ikke mindst færgernes indretning skyldes ifølge Bjørn Carlsen, i høj grad påvirkning fra passagerforeningen.

Hvis foreningen selv skal remse resultater op fra de 25 års virke vil det være:

** Bedre indretning på Poul A. og Jens K. og i havnene for 20 år siden.*

** Færgeforlig II i januar 2003. Det blev ikke som foreningen ønskede, men politikerne blev flyttet og et forlig blev erstattet af et nyt.*

** Ændringer af afgang- og ankomsttider.*

** Indretning og adgangsf forhold til ro-pax-*

færgerne.

** Bedre pax-forhold i Køge Havn.*

** Opmærksomheden omkring "Villum Clausens" sejlegenskaber.*

** Opsætning af læskure ved busstoppesteder på Bornholm, og flytning af stoppesteder.*

for blot at nævne nogen

FORMANDEN

Bjørn A. Carlsen, født 10/7-1952

Flyttede til Bornholm i 1995

Bestyrelsesmedlem fra 2003

Næstformand 2005

Formand 2007



Læste psykologi og teologi på Københavns Universitet 1991-1994, og følger stadig gæsteforelæsnings-ordninger når det er praktisk muligt.

1969-2003 ansat PFA Pension, fra 1993 underdirektør.

Medlem af meningshedsråd, aktiv kommunal samfundsdebattør

Fra 2005 medlem af det af Transportministeren udpegede Kontaktråd for Trafikbetjeningen af Bornholm.

Række tillidshverv, sociale, politiske og kirkelige engagementer.

GENERALFORSAMLINGEN

Ifølge foreningens sekretær deltog 120 i det indledende møde med Transportministeren, og 60 efterfølgende i den egentlige generalforsamling.

For en fremmed københavner var stemningen noget nær hjertelig. Der var plads, varme og hjælpsomhed og ingen skæve blikke til "en fremmed". Det var en behagelig og saglig oplevelse fra først til sidst, og venligt hjulpet på vej af et to-personers lokalorkester som indledte hele seancen med "Sømænd er glade for piger", og ellers sang for til 3 særlige trafik-sange skrevet til lejligheden.

Her er de to indledende vers i en sang skrevet af Per Haspang og Bjørn Carlsen:

*Povl Anker, Jens Kofoed I sejled' så flot
trods bølger og storm ud' i søen
hver morgen i Staden så lagde I til
til glæde for os her på øen
I stormvejr og regnvejr i sne og i slud
I sejlede trofast blev aldrig slå'd ud
Povl Anker, Jens Kofoed I sejled' så flot
trods bølger og storm ud' i søen*



*Men tiderne skifter og I skiftes ud
og Villum han skøjter på søen
turisterne venter til havet bli'r blankt
først da ka' de komme til øen
Og Hammer og Due de gør hvad de kan
med pust og med støn i det oprørte vand
Turisterne venter til havet bli'r blankt
for så ka' de svømme til øen*

Foreningen har tradition for at indlede en generalforsamling med indledning af en særlig inviteret gæst. I år var det Transportminister Lars Barfoed, og det var både en kedsommelig og fattig oplevelse.

Barfoed gik på kl. 18.00 og skyndte sig afsted kl. 19.00, for det var seneste chance for at komme med det sidste fly hjem. Ministeren kunne dog sagtens have lade det være med en 15 minutters optræden, for de første 35-40 minutter var ganske uden interesse for den fremmødte forsamling.

Der var også aldeles tystnad medens ministeren fremviste og gennemgik mange siders powerpoint-show om trafikvisioner for hele Danmark i de næste 20 års tid. Fra motor-jernbanelinier i Jylland til cykelstier på Sjælland.

Kun når de viste Danmarks-kort illustrerede Bornholm placeret mellem Sjælland og Tyskland, eller slet ikke, hørte man bornholmsk munterhed i salen.

Præcist havde foreningen spurgt ministeren om hans holdning til foreningens hovedtanker:

- 1) tonnage, ejet af staten, men leaset af vindende rederi
- 2) Kastrup ny anløbshavn for rute til Sjælland
- 3) miljørigtig hastighed på 30 knob mellem Rønne og Kastrup og konsekvensmæssig minimal trafik mellem Rønne og Ystad.
- 4) pris for transport over vand = pris for trafik over land

og ministerens svar:

- 1) nu er der en aftale til 2017, så må vi se

2) man kan komme hurtigere til Kastrup på anden vis

og på de to sidste spørgsmål er der vist ikke noget svar som er værd at skrive ned.

Da de fremmødte endelig fik deres ganske korte spørgetid, som de udnyttede med større lune og visdom end ministeren, kunne man notere en overskrift, "at bornholmerne vil have deres motorvej til København tilbage, og den skal ikke gå gennem besat land" - med henvisning til Skåne som gammelt dansk land og svenskernes krav om pillepas og vaccinationsattester for hunde og deslige.

En spørger påpegede at priserne for sejlskibe mellem Sverige og Gotland er betydelig billigere end de bornholmske priser, og det kunne ministeren selvfølgelig ikke forholde sig til eller vide noget om.

Ministeren havde en enkelt morsomhed på programmet før han fik udleveret den obligatoriske kurv med bornholmske specialiteter. Under en lydprøve til TV om udbygning af den københavnske metro overvejede han, om ikke den kunne udbygges med en ekstra forbindelse til Bornholm.

exit minister

Bjørn Carlsens beretning

Katamaranfærger er ikke velegnede til Bornholmstrafikken, og "Villum Clausen" har dokumenteret sine manglende sejl-

egenskaber. Det er såkaldte superfærger der er behov for. Foreningen er sådan set overbevist om at sikkerheden er i orden, men har uden at spille bold med 3F, noteret sig sagen om bemanningen af "Kanhave", og den fremmer i hvert fald ikke passagerernes tryghedsfølelse.

Mens forbrugerprisindekset fra 2003 er steget med ca. 10% er billetprisen steget med 50%.

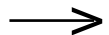
Ropax-færgerne forbedres med mulighed for overnatning for dækspassagerer, men halvdelen af natrutten nedlægges, og det er hverken intelligent eller miljørigtigt, det som er sat i stedet.

Der mangler sikkerhed for viderebefordring med DSB fra Ystad efter 2011.

Mens BHT var et statselskab følte bornholmerne de på sin vis havde en ejerandel, men nu er det et privat aktieselskab. På den baggrund har foreningen foreslået oprettelse af en "Ombudsmandsinstitution" til varetagelse af klager over trafikken.

Der er kommet støtte til forslaget fra mange sider, men desværre ikke nogen forståelse hos Transportministeren.

Superfærger mellem Rønne og Kastrup vil være optimalt for bornholmerne. Det er ikke så meget et spørgsmål om den korteste rejsetid, men et spørgsmål om at få en enstrengt transport mellem Bornholm og København tilbage.



Efterfølgende har vi i foreningen modtaget et tocifret antal beskrivelser:

B.T. 14/10-08

Berettigede klager over trafikken

14/10-2008

SYNSPUNKT

Al Bjørn Carlsen, formand for passagerforeningen

sig, som skulle sikre, at kunderne ikke kom i samme situation som i sommeren 2008.

Når Bornholmstrafikken - som det skete i sommeren 2008 og igen søndag den 3. oktober 2008 - suspenderer alle

for, at den kommende Bornholmstrafikken sejler med, har så ringe en beskaffenhed, at der opstår så mange dage, hvor sejladsen forsøkes eller må aflyses.

Der skal superfærger til, som kan sejle 28-30 knob, og som har tilstrækkelig

PASSAGERCHEF OLE B. LARSEN

bemærkninger vedrørende passagerforeningen

Kommunikation mellem BHT og græsrodsforeningerne

BHT's passagerchef Ole B. Larsen oplyser, at trafikken siden 1. maj 2005, hvor Aktieselskabet Bornholmstrafikken A/S påbegyndte kontraktsejladsen på ruterne Rønne- Køge og Rønne – Ystad, årligt har holdt et par møder med hver af de 3 interesseorganisationer: Passagerforeningen, Pendlereforeningen og Ældrerådet. Det første møde blev til på foranledning af Passagerforeningen, og siden har BHT indkaldt til møderne.

På møderne bliver alle emner drøftet. Generelt, også i den offentlige debat, er det et problem at adressen på kritik af det ene eller det andet, ofte er forkert. Men sådan må det være. Det er BHT som er den synlige og nærværende part, selvom de ansvarlige for udbuddet skal findes i ministerier eller hos politikere.

Om det er ildeset at BHT's ansatte er medlemmer af passagerforeningen?

Der er selvfølgelig ikke noget "beruftsverbod" i BHT. De ansatte må være medlemmer af nøjagtig det de har lyst til, og det skal eller vil trafikken ikke blande sig i med en lillefinger. Hvis man finder få eller ingen ansatte som medlemmer i passagerforeningen, så kan det skyldes at de ansatte har rigeligt i at diskutere arbejdsplads på arbejdspladsen.

Rute til Køge

Der har været regelmæssig skibstrafik mellem København og Bornholm siden 1866. Først under navnet Dampskibsselskabet af 1866 frem til 1973, hvor statsvirksomheden Bornholmstrafikken overtog sejladsen. I 2005 blev Bornholmstrafikken så omdannet til Aktieselska-

bet Bornholmstrafikken A/S, og i forbindelse med dette, og med et EU-udbud der skulle gælde fra 1.maj 2005 til 1.maj 2010, blev trafikken lagt, så udgangspunktet på Sjælland blev Køge i stedet for København.

Man kan vel sige, at det var den tunge trafik der blev udslagsgivende i valget af havn på Sjælland, da al tung trafik der skal til vestlige Danmark eller sydpå, ville få en direkte adgang til motorvejsnettet omkring Køge.

Passagerforeningen har gjort sig til talsmand for at omlægge Køgeruten, så man fremover anløber Kastrup. Det er naturligvis set ud fra et passager-synspunkt tættere på såvel København som på Kastrup lufthavn, end Køge; men set igennem mine briller, så vil det alt andet lige betyde, at de rejsende vil få en meget længere transporttid, end den der allerede i dag tilbydes over Ystad.

Passagererne HAR valgt hvilken rute de finder mest hensigtsmæssig, og det er ubetinget ruten over Ystad, hvor Bornholmstrafikken i dag transporterer 1.3 millioner af sine rejsende, ud af samlet 1.5 mio. rejsende (af de sidste 200.000, kommer de 100.000 fra ruten Rønne–Sassnitz).

Det er i øvrigt mit synspunkt, at færger skal sejle mellem landsdelene, hvor der er den korteste sørute. Det er simpelthen sådan at hvis vi anvendte den kapacitet vi i dag benytter på Køge-ruten, til at sejle til Ystad, ville det fordoble kapaciteten. Sejlturen er dobbelt så lang, så det er der ikke noget hokus pokus i at regne ud.



BEMANDINGSFASTSÆTTELSE "KANHAVE"

Gengivelsen nedenfor af sagsbehandlingen i Ankenævnet, er hentet fra vores hjemmeside hvor den er oplagt 25. marts.

BEMANDINGSFASTSÆTTELSE

"Kanhave"

Ankenævnet for Søfartsforhold

25. marts 2009

(oprindeligt var ankenævnet indkaldt til sagsbehandling 15. januar, men på grund af forfald hos så den ene og så den anden, har sagen været udskudt)

Sagsbeskrivelse i hovedtræk:

Ansøgning fra Nordic Ferry Services

16/6-2008

Ansøger rederiet om en forhåndsgodkendelse til bemanning af nybygningen

"Kanhave", som skal indsættes på ruten Hou-Sælvig med en overfartstid på 50 minutter. Der er tale om en "dobbelt ender" færge til 600 passagerer og 120 biler på 2 dæk. Færgen er 91,43 meter lang, bredde 16,5 meter, dybgang 3,0 meter og på 4250 BRT. Der vil blive etableret autofortøjning i Hou og Sælvig. Besætningen vil arbejde i holddrift. Servicebesætningen (catering) vil senest en måned efter første tiltrædelse have erhvervet et godkendt sikkerhedscertifikat.

Driftbesætning:

1 skibsfører

1 styrmand

1 maskinchef

1 skibsassistent

Samlet bemanning afhængig af antal personer om bord:

Op til 150 personer: Driftsbesætningen
Op til 300 personer: + 1 i sikkerhedsbesætning
Op til 450 personer: + 2 i sikkerhedsbesætning
Op til 600 personer: + 3 i sikkerhedsbesætning
(personer = passagerer + besætning)

Hørings svar:

4/8-2008

Maskinmestrenes Forening

Ønsker en rettelse til kravet vedrørende maskinchefens certifikat.

8/8-2008

CO-Søfart

Kan ikke tiltræde den af rederiet foreslåede bemandingsfastsættelse. Kravet til fornøden sikkerhed under sejlads vil forudsætte 1 skibsassistent yderligere. Konsekvensen af imødekommelse af rederiets ønsker vil være, at der principielt vil kunne sejles med 593 passagerer med kun 4 sømandsuddannede besætningsmedlemmer, og 3 besætningsmedlemmer yderligere, som ingen uddannelse har overhovedet fordi de er nyansatte.

10/8-2009

3F/Sømændene

Afviser rederiets ansøgning om forhåndsfastsættelse som værende for lille og mangelfuld. En driftsbesætning på kun 4 personer er problematisk alene af den grund at ved personforfald vil sikkerhedsmodulerne kollapse. Hvad med en kollision / mand over bord / brand samtidig?

11/8-2009

Søfartens Ledere

Har ingen indvendinger vedrørende navigatørbesætningen, men er bekymrede angående besætningens sammensætning i forhold til sikkerhed og de foreslå-

ede ruller. Der er i rullerne anført stedfortrædere for skibsfører og maskinchef, men stedfortræderne har i forvejen nøglefunktioner. Ved blot en mands forfald fungerer rullerne ikke. Det er foreningens opfattelse at der skal være 1 yderligere skibsassistent.

Forhåndsgodkendelse

8/9-2008

Forhåndsgodkender Søfartsstyrelsen rederiets ansøgning vedrørende besætning. I godkendelsesbrevet bemærkes det at "Det er rederens ansvar, at skibet bemannes tilstrækkeligt, således at opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed kan udføres forsvarligt".

Anker

26/9-2008

Sømændenes Forbund/advokatfirmaet Bjørst:

Indbringer Søfartsstyrelsens forhåndsgodkendelse for Ankenævnet for Søfartsforhold, med påstand om at afgørelsen af 8/9-2008 ophæves, og sagen hjemvises til fornyet behandling i Søfartsstyrelsen. "Godkendelsen hviler på den overordnede betragtning, at der på intet tidspunkt vil være behov for samtidig bådrulle, brandrulle, evakuerings- og/eller MOB rulle". "Det er tihsyneladende også Søfartsstyrelsens vurdering, at det er muligt med en besætning på fire medlemmer stedse at opretholde en sikker bro- og maskinvagt".

I medfør af STCW-konventionen er udikigtstjeneste hovedreglen, hvilket betyder at der som udgangspunkt skal være to personer i brotjeneste. Kun een mand på broen forudsætter som minimum dagslys



3F-Sømændene demonstration ved Søfartsstyrelsen 25/3.

og herudover en række andre forhold opfyldt. En driftsbesætning på fire medlemmer kan ikke under alle forhold opfylde krav til sikker drift.

Subsidiær påstand at afgørelsen af 8/9-2008 stadfæstes med den ændring at der tilføjes 1 befaren skibsassistent.

3/10-2008

Søfartens Ledere:

Anker Søfartsstyrelsens afgørelse af 8/9-2008.

Driftsbesætningen på 4 personer er formentlig stor nok for den kommercielle drift af skibet, men foreningen er bekymrede når det gælder bemanningen af sikkerhedsrullerne. Hvis andre har anket sagen, er Søfartens Ledere indstillede på at lade deres anke indgå i samme sag.

Indkaldelse til møde i Ankenævnet for Søfartsforhold

12/1-2009

Indkaldelse til møde 15/1-2009 (efter flere forudgående udskydelser)

Sagen gennemgås. Søfartsstyrelsens har anmodet om afvisning af den del af klagen fra Søfartens Ledere, som vedrører sammensætning af skibets ruller, fordi "sådanne afgørel-

ser træffes i medfør af lov om sikkerhed til søs og således ligger uden for ankenævnets kompetenceområde".

3F Sømændene har begæret offentlig procedure i sagen, hvorfor denne del af sagen behandles i offentligt møde, medens klagen rejst af Søfartens Ledere behandles i efterfølgende lukket møde.

Behandling i nævnet

(den offentlige del)

25/3-2009

Nævningsformand:

Landsdommer Marianne Levy

Ankenævnetsmedlemmer fra de faglige organisationer:
 Fritz Ganzhorn (Søfartens Ledere)
 Per Jørgensen (Maskinmestrenes Forening)
 Ole Philipsen (CO-Søfart)
 Søren Sørensen (Sømændenes Forbund)

Ankenævnetsmedlemmer fra arbejdsgiverside:
 Koordinerende skibsfører Flemming Ejlersen
 Kvalitetschef Niklas Karlsson
 Driftschef Claus Nikolajsen
 Kaptajn Richard Berg-Larsen

Procedure:

Sekretariatschef Michael Wengel-Nielsen (rederiet)

Advokat Christian Riewe (advokatfirmaet Bjørst for 3F Søværnets)

Vidne:

Indledningsvis blev et vidne fra rederiet, en chefkaptajn, udspurgt om sikkerhedsmæssige forhold med udgangspunkt i en teknisk tegning. Han forklarede at alt brandslukningsudstyr kunne manøvreres centralt fra broen, og at der på kommandobroen endvidere forefandt en såkaldt havarikontrol-central, tilsvarende som der findes på Søværnets fregatter. Hvis et af maskinrummene var ude af drift ville skibets hastighed ikke blive halveret. Efter kaptajnens mening ville der i praksis aldrig blive brug for røgdykkere, på grund af de enestående manøvre muligheder fra broen. I tilfælde af en katastrofe ville besætningens prioritering være:

- 1) Indkapsle en brand
- 2) Brug alle slukningsmidler
- 3) Få passagererne i sikkerhed

Også evakuering fra skibet kan ske ved automatiseret udløsning af 6 redningsflåder fra broen, med plads til 150 passagerer i hver, som efterfølgende vil fortøjres ved nogle evakueringsporte i skibets sider. En MOB-båd med styrmanden ombord skal herefter trække flåderne væk fra skibet. Vogndækket skal sikres fri af passagerer ved afgang af den ene skibsassistent, og fortøjninger ved ankomst også fuldautomatiske med nogle sugeskopper på hver side af skibet.

Afslutningsvis udtalte vidnet at han slet ikke var i tvivl om at 4 besætningsmedlemmer var rigeligt ved en samtidig brand og mand overbord situation og med 150 passagerer.

Spørgsmål:

Fritz Ganzhorn: Stillede forskellige kritiske og tekniske spørgsmål vedrørende brandsikring og skibets og materiellets funktionalitet.

Ole Philipsen: Der er situationer f.eks i forbindelse med evakuering efter brand, hvor man har behov for en røgdykker for at sikre at der ikke er efterladt passagerer i brandområdet. Hvor skal røgdykkeren nu komme fra når alle 4 i driftsbesætningen er bundet til andre opgaver?

Kaptajnens svar var at man ikke kunne gøre begge dele på en gang. Enten måtte man bekæmpe brand eller også måtte man evakuere og så efterfølgende sende en mand tilbage for at eftersøge eventuelle efterladte.

Søren Sørensen: Henviste til gammel problematik om røggasekspllosion hvor det viste sig nødvendigt at skaffe udluftning i begge ender af skibet.

Kaptajnen henviste til at en sådan udluftning kunne styres fra broen.

Per Jørgensen: Havde ingen spørgsmål.

Spørgsmål fra nævnets arbejdsgiver-side:

Ingen.

Advokat Christian Riewe fra Bjørst:

Henviste til netop fremkommet dokument fra Grækenland, hvorefter et tilsvarende skib i græske farvande havde et bemandskrav på ca. 13 personer, og spurgte reflektorisk om 4 personer kunne være nok til at bemane rullerne i alle situationer. Hvad nu hvis 1 af de 4 er unfit af den ene eller den anden grund (f.eks. er vedkommende selv skadet ved ulykkesituationen), og 1 person i øvrigt er afsat til at tage sig af passagererne?

Overbevist om at i en simultan brand- og evakueringssituation er 4 besætningsmedlemmer ikke tilstrækkeligt.

I modsætning til Søfartsstyrelsens måde at anskue kravet om udkig, så fremgår det af vagtholdsbekendtgørelsen, at det er en hovedregel at der altid skal være en på broen skikket til udkig, og ikke som SFS tager udgangspunkt i, at en sådan kan tilkaldes.

Ved en terrortrussel er der kun 1 person til rådighed til at lede efter sprængstof eller andet.

Sikkerhedsbesætningen udover driftsbesætningen, vil særlig i ferieperioder med afløsere og ekstrabemanding være uden særlig uddannelse.

Sekretariatsleder Michael Wengel Nielsen:

Grækernes bemandingsfastsættelser kan ikke sammenlignes med danske forhold. Der er givetvis tale om mønstrede besætninger i modsætning til vagthold som her, hvor alle er fuldt på arbejde hele tiden.

Den meget høje automatiseringsgrad er suppleret med en række servicekontrakter fra landjorden, som f.eks. bestrider vedligeholdelsesarbejde som ellers udføres ombord.

Er uenig i at vagtholdsbekendtgørelsen kræver vagthold på broen med decideret udkig, kun i mørke og under særlige forhold.

Synes i øvrigt ikke catering som indgår i sikkerhedsbesætningen skal nedgøres. De skal have bestået et sikkerhedskursus inden de kommer ombord.

Søfartsstyrelsen:

Bekræfter at der skal skelnes mellem sikkerhedsbesætning og servicebesætning.

Replik (Christian Riewe):

Vil gerne understrege at der i henhold til STCW-konventionen, er fuld adgang til at sagsbehandle spørgsmålet om der er tilstrækkeligt med personale til at bestride rullerne.

Duplik (Michael Wengel-Nielsen):

Påpeger at tilsvarende besætningsfastsættelser forefindes for svenske Bornholmsekspressen, som sejler i internationalt farvand, og også på Fanø-færgerne. Medgiver at der findes hovedregel om udkig, men det er der så sandelig også taget højde for med holddrift og 3 mand til rådighed.

Bemærkning fra de faglige organisationer:

Ole Philipsen: Gør opmærksom på at det ikke fremgår af hverken ansøgning eller godkendelse af bemandingsfastsættelsen fra Søfartsstyrelsen, at cateringbesætning som indgår i sikkerhedsbesætningen skal have gennemført sikkerhedskursus før de påbegynder arbejdet, tværtimod fremgår det at de først skal have uddannelsen inden for 30 dage.

Afgørelsen

30/3-2009

Med 6 stemmer mod 3 stemmer stadfæster Ankenævnet Søfartsstyrelsens afgørelse med den tilføjelse, at sikkerhedspersonalet skal have gennemgået det godkendte sikkerhedskursus, før de tiltræder (og ikke inden 1 måned efter), og dette bør fremgå af forhåndsfastsættelsen.



v/Ole
Strandberg
pr.
13/4-2009

Scandlines - Metal Søfart

Efter at have meddelt, at man ønskede at opsigte ca. 400 ansatte i organisationen, har der været afholdt en række møder med rederiet.

På møderne har rederiet beskrevet den skrantende økonomi, det store pres fra bankerne og finanskrisens tunge åg. Direktionen har ligeledes fremlagt spareplan og planen for opsigelser, samt ønsket om lønstop og fjernelse af frivilligheden i jobgarantien.

Der er ikke i skrivende stund tale om planer om fyring af nogle af medlemmerne i Metal Søfart, mens landdelen af organisationen og catering holder for med næsten alle 400 stillinger, såvel på tysk som dansk side.

Med hensyn til ønsket om lønstop, har Metal Søfart meddelt, at rederiet er for sent ude. Vi kan og vil ikke – uanset hvad man måtte blive tilbudt som kompensation – hive en allerede udmøntet lønstigning op af medlemmernes lommer. Vi ønsker heller ikke at give slip på jobgarantien. Vi fortsætter naturligvis drøftel-

serne med rederiet, for at finde ud af, om vi kan mødes på andre fronter.

Jl

DFDS – Metal Søfart

TR Kim Skagensten – "Tor Petunia" – blev flyttet til andet skib pga. samarbejdsvanskeligheder med ledelsen. Der blev afholdt møde med DFDS. Kim blev oplyst om, at han ikke kunne flyttes mod sin vilje, og at vi bakkede ham 100% op.

Kim valgte dog selv at lade sig flytte, da han vurderede at situationen var uholdbar. Det blev aftalt, at vi accepterede forflytningen uden præjudice, men at hvis samarbejdsproblemerne fortsatte med en ny TR, eller andre medlemmer af Metal Søfart ombord, så forventede vi at det fik ansættelsesretslige konsekvenser for skibsledelsen.

Jl

MSE Grus – Metal Søfart

Entreprenørvirksomhed beliggende på Falster. Ejer 3 sandsugere. Virksomheden henvendte sig for at undersøge muligheden for arbejdsdeling. Vi kontaktede sammen med SØLE virksomheden og krævede overenskomst.

Vi er p.t. i den afsluttende fase, og regner med at drøfte overenskomsten med medlemmerne i rederiet i løbet af april måned.

Jl

EBF – Sand & Grus – Metal Søfart

Sammen med Søfartens Ledere er der indgået overenskomst. Rederiet har p.t. et skib – nemlig ralskibet "Doris K".

Jl

DFDS – DSRF

Faglig afdeling blev kontaktet af en Business Leader, som havde problemer med sin ansættelse. Hun havde kontaktet sin egen fagforening – Ledernes Hovedorganisation – men her havde man meddelt hende, at hun skulle kontakte os, da Lederne havde erfaring med funktionærloven, men ikke havde forstand på søfart.

Faglig afdeling oplyste, at vi naturligvis hjalp vore medlemmer, men ikke kunne varetage interesserne for medlemmer af andre fagforeninger.

Jl

DFDS – DSRF

Som nogle måske allerede har opdaget, har rederiet indført "omsorgssygesamtaler". Formålet er angiveligt, at man ønsker at gøre en aktiv indsats for at nedbringe sygefraværet i rederiet. Man har fra rederiets side givet os udkast til forløbet og materialet som skibsledelsen har modtaget. Og vi har ført en dialog om hvad man kan og må spørge om.

Vi har overfor rederiet bemærket, at såfremt man vil benytte arbejdstiden til afholdelse af en samtale, er dette en del af arbejdsgivers ledelsesret, men at sygdom som udgangspunkt er lovligt fravær, og der derfor ikke reelt er noget at tale om. Samtidigt har vi gjort opmærksom på, at man ikke må spørge til hvad man

har fejlet, og at medlemmerne har ret til at have fællestalsmanden eller tillidsrepræsentanten til stede, hvis samtalen har karakter af en disciplinærsamtale eller en direkte afskedigelsessag.

Bliver du indkaldt til en sådan samtale, og er i tvivl om dine rettigheder og pligter, skal du enten kontakte din TR, vores fællestalsmand eller foreningen.

Jl

Søfartsstyrelsen – CO-Søfart

Der har været afholdt en række møder vedrørende implementeringen af "Superkonventionen". CO – Søfart har sammen med rederiforeningen i 2007 udarbejdet vores fælles holdninger til en ny lov.

Møderne var tænkt som en mulighed for organisationerne – både arbejdstager og arbejdsgiver – til at komme med ideer og bemærkninger til en ny lovtekst. Blandt nogen af de ændringer konventionen vil medføre, er afskaffelsen af § 2- søfarende, således at alle – lidt forenklet skrevet – der opholder sig på et skib i erhvervs-mæssigt øjemed, vil blive betragtet som søfolk, og dermed omfattet af reglerne.

Jl

ESVAGT - DSRF

Foreningen har på et fællesmøde forelagt rederiet, hvad vi mener er et overenskomstbrud. Af hovedoverenskomsten med RfMS fremgår det, at "...Såfremt rederiet ansætter befarnede kokke på skibe, hvor det af myndighederne eller af rederiet er krævet, at der skal være en befaren kok, ansættes og aflønnes denne i.h.t. hovedoverenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og Dansk Sø-

Restaurations Forening...”.

Da den 10ende mand ombord udløser krav om en befaren kok, og da rederiet har skibe med mere end 10 personer ombord, mener vi at rederiet er pligtige til at følge hovedoverenskomsten.

Foreningen har tilbudt at forhandle en overenskomst med befarne kokke med Esvagt. Indtil en løsning kan opnås er Arbejdsretssagen suspenderet.

Jl

Sonte Shipping – Metal Søfart

Der er opstået uenighed mellem et medlem og rederiet vedrørende dage, som medlemmet har sejlet med et skib, der – angiveligt – ikke har tilhørt rederiet.

Det er rederiets opfattelse, at disse dage er tilbragt på frivillig basis, hvorfor medlemmet har afviklet frihed, mens det er Metal Søfarts opfattelse, at der er tale om almindelige hyredage tilbragt med skibsarbejde efter ordre fra rederen.

Da parterne ikke har kunnet opnå enighed, har faglig afdeling udarbejdet en stævning i sagen.

Jl

Konkurser – generelt

Konkurssagerne kommer fortsat i en lind strøm. I sidste nummer kunne jeg fortælle om en del sager, der var blevet løst med udbetaling fra Lønmodtagernes Garantifond (LG).

Indtil videre har der ikke været de store problemer med at få hentet pengene hos LG, hvilket er betryggende at vide, nu

hvor vi i en periode er præget af et stigende antal konkurser og generel usikkerhed på arbejdsmarkedet. Herunder er nogle af sagerne omtalt.

Konkurs - Nordpetrol

Dog havde vi en enkelt sag, som også er nævnt i sidste nummer, hvor LG ikke mente at de skulle udbetale det krævede. Det var nu også en underlig sag, så måske forståeligt nok, at LG har undret sig.

Sagen drejede sig om et medlem af Metal Søfart, som af en tidligere kollega, der nu drev en slags jobformidlingsbureau, fik tilbudt ansættelse på Hurtigruten i Norge. Fint nok og medlemmet sagde derfor sin stilling op i Mærsk. Der blev herefter lavet en skriftlig aftale om ansættelse mellem medlemmet, Nordpetrol (formidlingsbureauet) og Hurtigruten. Af forskellige årsager kom medlemmet dog aldrig til at sejle med Hurtigruten, men tiden gik og han var i princippet fortsat ansat.

Til sidst blev medlemmet træt af at vente og bad selv om at få arbejdsforholdet ophævet. I mellemtiden var der gået et par måneder, som vi selvfølgelig insisterede på at medlemmet skulle lønnes for. Det var Nordpetrol ikke enige i, så vi førte sagen, som i sidste ende endte med en konkurs.

Herefter anmeldte vi kravet om tilgodehavende løn, pension og feriepenge til LG. Afgørelsen fra LG lød på, at man kun ville udbetale feriepengene, da man mente, at kravet var anmeldt for sent.

Der var ganske rigtig gået lang tid siden ansættelsesforholdet blev ophævet. Men heldigvis kunne vi dokumentere at medlemmet først selv havde rykket arbejds-

giveren flere gange, ligesom vi havde sendt brev til arbejdsgiveren længe inden fristen, og desuden havde afholdt et møde med arbejdsgiveren om sagen. Derfor protesterede vi over LG's afgørelse, hvorefter LG til sidst udbetalte det anmeldte krav til vores og medlemmets tilfredshed.

Sagen siger dog noget om hvor vigtigt det er, at man i tide gør opmærksom på de krav man måtte have overfor en arbejdsgiver. For går arbejdsgiveren pludselig konkurs, så kan man risikere at pengene går tabt – også hvis det ender med en LG-sag.

Konkurs – Britannia Bulk

Alle udestående lønkrav er nu udbetalt af boet og feriepengene er ligeledes på vej.

Konkurs – Café Ketchup

Vi afventer svar fra LG på det anmeldte krav.

Konkurs – RegnON Aalborg

Revisionsfirmaet RegnONs Aalborg-afdeling er blevet erklæret konkurs. Manden bag virksomheden har vi i øvrigt tidligere haft en konkurssag med. Medlemmet mangler løn for to måneders arbejde samt løn i opsigelsesperioden. Vi har anmeldt krav til boet samt til LG på medlemmets vegne.

Konkurs – Deres, Aalborg Storcenter

Tøjbutikken Deres i Aalborg Storcenter er ligeledes gået konkurs. Et DSRF-medlem mangler løn for en måned samt overtid og feriefridage. Vi har anmeldt kravet overfor LG.

Chr.P

DFDS – rengøringsassistenter

Rengøringsfolk på Oslo-ruten, som er ansat på DSRF-overenskomst, har nu tre måneder i træk fået udbetalt deres løn med betydelig forsinkelse. Vi har løbende advaret rederiet, men efter at det senest gentog sig i forbindelse med marts-lønnen, har vi overfor rederiet indgivet krav om erstatning til de ansatte samt betaling af bod.

Efter forhandling blev parterne enige om at de implicerede medarbejdere, som er medlem af foreningen, hver modtager 1.000 kr. i erstatning, ligesom rederiet betaler en bod på 50.000 kr.

Chr.P

KONKURSSAG GREEN MARITIME ApS

CO-Søfart har udlagt tilgodehavende løn for 4 baltiske søfarende - 3 lettere og en ukrainer - mod at indgå i lønkrav overfor Lønmodtagernes Garantifond.

I alt har foreningen udlagt 14.293 EURO, som er en del af det samlede lønkrav som foreningen nu retter mod garantifonden.



Onsdag d. 1. april var de 4 søfolk (matros-

er og en elev) sammen med skibets skibsfører, først hos Søfartens Ledere som havde indleveret konkursbegæringen, og derefter hos CO-Søfart i Rødovre.

OleS

Skibsføreren har sendt sin egen historie, som gengives her:

Kaptajnens fortælling om påmønstringen på M/V "Carolyn"

Rederiet Green Maritime ApS blev oprettet i sommeren 2006, hvor jeg kom til Assens med et andet skib som styrmand. Efter afvikling af ferie mønstrede jeg ud med M/V "Carolyn" som skipper. Skibet har hovedsageligt været beskæftiget med at sejle med biobrændsel - granstammer og flis - fra Baltikum. Der har dog også været rejser med trælaster fra Slovenien og Kroatien til Agadir med fiskemel retur til Baltikum.

Det var noget af en omvæltning at komme til dette rederi fra mit forrige rederi, Nielsen & Bresling. Vi havde dobbelt så mange rejser på 4 måneder som vi havde på et år hos Nielsen & Bresling, og blev losset og lastet uanset ankomsttidspunkt. Besætningssammensætningen med lettere og ukrainere gjorde også, at det var svært at finde nogen at tale med som ene-dansker ombord.

Som skipper var jeg i løbende kontakt med ejerne, særlig den administrerende direktør Peeter Volke, som var OK i de første måneder. Senere blev det sværere og sværere at få lønnen udbetalt og til sidst udeblev den helt. Flere gange har jeg måtte true mig til at få løn udbetalt, og uden vores faste agent i Danmark, havde det alt sammen været helt umuligt.

Det rigtig store besvær startede i midten af 2008 hvor Peeter Volke selv overtog lønudbetalingerne, og hvor der ofte gik

op til den 15. i en efterfølgende måned før der blev udbetalt løn til folkene. I november sidste år, mens skibet lå i Kolding, blev 3F kontaktet og der blev afholdt et møde rederiet blev orienteret om. Derefter udbetalte direktøren et aconto-beløb til besætningen, hvorefter de gerne ville fortsætte ansættelsen. For mit vedkommende blev det til udlæg i søfragten for tilgodehavende løn, som skulle udbetales når skibet var udlosset i Kalinin-grad.

Senere, i Salacgriva i Letland, blev Peeter Volke underrettet om, at lugerne ikke blev åbnet for lastning før lønningerne var udbetalt, så der mødte han personligt op og betalte. Men utallige er de gange jeg har hørt om lilleemor hjemme i Ukraine som ikke har fået løn og ikke havde noget at leve af, og utallige er de mails som er sendt til Peeter Volke om tilgodehavende løn, og ofte har jeg selv måtte lægge penge ud for proviant til skibet.

Især et svar fra direktøren vil jeg huske længe: "hvis de vil have løn nu, så er det deres sidste rejse".

En række forhold medførte at skibet blev "arresteret" i Assens den 25. januar af Assens Skibsværft, hvor det har ligget siden. Selv tog jeg kontakt til Søfartens Ledere og på folkenes vegne til CO-Søfart, hvor begge organisationer straks tog affære og et konkursdekret blev afsagt den 20. marts, hvorefter vi blev fritstillet pr. 31. marts.

Siden 25. januar har vi gentagne gange rettet henvendelse til rederen om at sørge for proviant og gasolie til lysmotorerne, men lige meget har det hjulpet. Uden forståelse og hjælp fra skibsmægleren havde vi været nød til at låne os frem.

For mit eget vedkommende var sidste lønudbetaling i januar hvor jeg havde til-

godehavende tilbage fra november 2008 og fridøgn helt fra 2007. Men det er en lidt anden sag, og skibshandleren Fage Pedersen har været behjælpelig med at sikre pant i søfragt.

En afløser som var skaffet for mig mødte op til møde med kurator og fik sit tilgodehavende udbetalt, nok fordi han havde mindst tilgode, og lovede at komme og

holde øje med pantet. Men ham så jeg aldrig mere til, så nu sidder jeg her for egen regning og passer på mit pant med en sur smag i munden. Der er dog en tilfredsstillelse, og det er at jeg har set dæksbesætningen har fået deres løn med udlæg fra CO-Søfart, og efterfølgende er rejst retur til deres hjemlande.

*med hilsen fra
en gammel søulk*



*Første fagbladforside
Dansk Sø-Rest
August 1909*

STATSBIBLIOTEKET

Officielt Organ
for
Dansk Sø-Restauration
samt Fremtid.

Dansk Sø-Restauration's Fagblad

ENIGHED GØR STÆRKE

NY TID

Frederiksborg 119
Telefon 4004.

Nr. 1

1. August 1909

1. Aarg.

Til Skibsbrug kan særligt anbefales

CARLSBERG

Ølsorter og Mineralvande.

Største Salg i Danmark.

Største Export til alle Jordens Egne.

Hovedkontor
Vesterfælledvej 100
København.
Telefon 7004.

Depot
Havnegade 47
København.
Telefon 4940.



**Hans C.
Rossen
formand**
46 15 20 49
rossen7@msn.com



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Klub 8's orienteringsmøde 9. marts forløb uden de store

armbevægelser.

Den annoncerede dagsorden blev gennemgået --, så drøftede vi den faglige situation,- ser noget afmattende ud for faget med svag tilbagegang af medlemstallet.

Nyrekrutteringen er heller ikke for loventde! "Fem "kontingentfrie" Metal Søfart-medlemmer indbetalte klubkontingent for året 2009, og er således fulgyldige medlemmer og kan deltage i arrangementer m.m. på lige fod med de øvrige betalende.

1. maj kan vi mødes som de forgangne år:



**Erik Sørensen
formand**
31 21 19 55
erik-dot@mail.tele.dk



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Region Sjælland

Der afholdes generalforsamling den 28/4-2009 i Metal Lollands lokaler:

**Gammel Toldbod 6
4800 Nykøbing Falster**

**Metal København
Nyropsgade 25
København V**

og deltage i festlighederne. Starter om formiddagen, og ved middagstid optog til Fælledparken.

Oplysning om kommende arrangementer for Klub 8 i næste nummer af fagbladet i juni.

*Vi ses
bestyrelsen*

NB:
SENIOR-KLUBBEN optager gerne nye medlemmer, d.v.s. efterlønnere/pensionister, til kammeratligt samvær, udflugter m.m.

Kontakt Susanne på kontoret i Rødovre:
36 36 55 93

Tilmelding til enten formand eller kasserer.

*Med venlig hilsen
Erik Sørensen*

Toldboderne 3 1/th.
4990 Saksøbing
54 70 65 25
31 21 19 55

**Runde fødselsdage
i perioden
28-04-2009 til 15-06-2009**

Tillykke 75 år

Benno Jeppe Nielsen –
fylder 75 år den 27. juni 2009
Johannes Nielsen –
fylder 75 år den 1. juli 2009

Tillykke 50 år

Kurt Meldhede -
fylder 50 år den 2. maj 2009
Kaj Mølvang Petersen -
fylder 50 år den 11. juni 2009

Tillykke 80 år

Frank Cornelius Jensen -
fylder 80 år den 14. maj 2009
Viggo Ejnar Nielsen -
fylder 80 år den 20. maj 2009

Tillykke 60 år

Hans Jørgen Lindhard -
fylder 60 år den 8. maj 2009
Gert Lindegaard Andersen -
fylder 60 år den 14. maj 2009
Helge Teilman Andersen -
fylder 60 år den 28. juni 2009

Tillykke 85 år

Verner Nordstrand Nielsen –
fylder 85 år den 7. maj 2009

Jubilæum

Finn Kristensen har 50 års jubilæum i
Dansk Metal/Søfart den 2. maj 2009

Tillykke 65 år

Rene Jakobsen –
fylder 65 år den 31. maj 2009

Tom Danielsen har 50 års jubilæum i
Dansk Metal/Søfart den 14. maj 2009

Tillykke 70 år

Ernst Henning Køhler –
fylder 70 år den 27. maj 2009

Johhny Neumann Jensen har 50 års
jubilæum i Dansk Metal/søfart den 23.
maj 2009



KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2009

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	12.008 kr. og derover	Kr. 973,75	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	12.007 kr. og derunder	Kr. 613,50	
DAS-hyre	18.974 kr. og derover	Kr. 968,25	
DAS-hyre	18.973 kr. og derunder	Kr. 608,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	595 kr. og derover	Kr. 973,75	
Dagpengesats	594 kr. og derunder	Kr. 613,50	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 423,00	



Klara Kirstine Jensen – Vibekevej 77,
9740 Jerslev J. – fylder **70 år d. 30.**

april

Jane Birthe Buur – Permelille 13, 8305
Samsø – fylder **50 år d. 3. maj**

Jimmy Sørensen – Store Torvegade
44, 3700 Rønne – fylder **50 år d. 5. maj**

Berit Minnema – Hjørnevej 1, 6470
Sydals – fylder **50 år d. 10. maj**

Ruth Ellinor Faurschou – Fyrrevang
11, Abildøre, 4560 Vig – fylder **80 år d.
11. maj**

Ingeborg Jensen – Petersborg 1 1.tv.,
6200 Aabenraa – fylder **85 år d. 17. maj**

Leif Kristian Olsen – Store Højbrønds-
stræde 3 st.th., 4000 Roskilde – fylder
80 år d. 18. maj

Runde fødselsdage i perioden 28-04-2009 til 15-06-2009

Rita Witthöft Mikkelsen – Sølvbjergvej
13, Pejrup, 5600 Faaborg – fylder **60 år
d. 25. maj**

Bjarne Axø Jensen – Bøgevej 10 1,
9370 Hals – fylder **60 år d. 29. maj**

Jan Engkjær Møller – Odinsvej 19,
6500 Vojens – fylder **50 år d. 9. juni**

Farah Aden Ali – Sjøælør Boulevard 103
1.tv., 2500 Valby – fylder **70 år d. 12.
juni**

Brigitte Hannelore Torp – Blichersvej
15 2.th., 3000 Helsingør – fylder **70 år d.
12. juni**

Sonja Birthe Jensen – Vendsyssels-
gade 9 1.tv., 9000 Aalborg – fylder **70 år d.
14. juni**

Johnny Haagensen – Søndre Strand-
vej 51, Tejn, 3770 Allinge – fylder **60 år
d. 15. juni**

Bjarne Mortensen, f. 1/6 1948, er afgangt
ved døden d. 8/2 2009

Bo Hedemann Nielsen, f. 14/5 1936, er
afgået ved døden d. 15/2 2009

Arne Stegali, f. 1/2 1925, er afgangt ved
døden d. 11/3 2009



Vi mindes



Tak for opmærksomheden i forbindelse med min 80 års fødselsdag. Det glædede mig meget.

*Med venlig hilsen
Jytte Lindenhoff*

Mange tak for det fine ostesæt som jeg fik til min 50 års dag.

*Med venlig hilsen
Per Kamstrup*

Tusind tak for opmærksomheden ved min 90 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Carlo Jensen*

Mange tak for opmærksomheden ved mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Johannes Pedersen*

Jeg vil gerne sige tak for det fine oste skære sæt jeg fik til min 70 års fødselsdag

*Med venlig hilsen
Kirsten Jørgensen.*

Mange tak for den flotte gave jeg modtog i anledning af min 60 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Leslie Mark Henriksen*



Jubilæer i perioden 28-04-2009 til 15-06-2009

Edith E. J. Jørgensen har den 1/5 2009 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Britt Turid Rogne har den 1/5 2009 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Lotte Boss Frederiksen har d. 7/5 2009 været medlem af foreningen i 25 år

Bente Lis Olsen har d. 28/5 2009 været medlem af foreningen i 25 år

Mogens Rosenberg Larsen har d. 1/6 2009 været medlem af foreningen i 25 år

Jesper Hjorth Pedersen har d. 1/6 2009 været medlem af foreningen i 25 år

Birgit Bomberg har d. 3/6 2009 været medlem af foreningen i 25 år

GENERALFORSAMLING 5. AUGUST 2009

Vedtægterne, § 9

"Ordinær generalforsamling afholdes i ulige år. Ordinær generalforsamling skal afholdes i perioden 1. august til 1. oktober."

FORSLAG SOM ØNSKES BEHANDLET

*"Forslag eller sager der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være bestyrelsen i hænde senest den før generalforsamlingens afholdelse nærmest foregående **10. maj**. Forslagene skal bekendtgøres i først følgende nummer af medlemsbladet."*

BESTYRELSEN

Vedtægterne, § 13

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

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

- Hovmestre: 2 personer*
- Faglærte: 2 personer*
- Menigt cateringpers: 4 personer*
- Supervisor/oldfrue: 1 person*
- Øvrige: 3 personer*

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

*Valg til bestyrelse foregår ved urafstemning. Opstilling af kandidater skal være foreningen i hænde senest den nærmest foregående **10. maj** før generalforsamlingens afholdelse. I tvivlsspørgsmål er folketingsvalglovens almindelige bestemmelser gældende."*

Alle interesserede anmodes om at melde deres kandidatur til foreningens kontor.

FÆLLESTALSMAND CATERINGPERSONALET DFDS

Aftale om en fællestalsmand, som det er kommet til at hedde, for cateringpersonale i DFDS, kom i stand i forbindelse med indgåelsen af de midlertidige overenskomster i 2008.

Rederi og forening har underforstået været enige om, at den første fællestalsmand skulle udpeges efter fælles forståelse for den rette person. Og vi var enige om, at en bedre igangsætter af ordningen end Henrik Mikkelsen, ville vi ikke kunne finde. Hvordan det så skal udvikles fremover vil vise sig.

Henrik's historie kort fortalt:

Alder 44 år, uddannet bager i 1984
Startede til søs i 1985 i DFDS, "Tor Britannia" - Esbjerg-Göteborg-Harwich
Arbejdede i Australien fra 1986-1991
Tilbage til DFDS i 1991.

"Prince of Scandinavia" (bager)

"Princess of Scandinavia" (bager)

"Queen of Scandinavia" (bager)

Princess of Norway" (messefar)

"Dana Sirena" (messefar)

og kortvarigt ture med andre skibe, "soldaterture" og lign.

Tillidsrep. flere skibe, flere perioder.

Meningen med ordningen er, at fællestalsmanden hver 2. af månedens arbejdsuger skal passe sit ordinære job, og hver 2. af arbejdsugerne skal rejse rundt til rederiets skibe efter nærmere aftale med tillidsrepræsentanter. På den måde bliver de enkelte tillidsrepræsentanter nøglepersoner for fællestalsmandens besøgsaktivitet.

Der vil i løbet af kort tid på hjemmesiden blive indlagt en kalender for Henriks rejseaktivitet, og måske blive indlagt andre ting som vedrører fællestalsmandssystemet.

Henriks kontaktoplysninger:

Mobiltelefon 20 65 98 65

E-mail: hlm@co-sea.dk

Henriks forestillinger om jobbet er først og fremmest at få forbedret dialogen mellem cateringpersonalet og ledelsen, både ombord og til landpersonalet. Herudover vil det være at forsøge at fange småproblemer, som kunne risikere at brede sig til store problemer, og måske medføre at ansatte pludselig har fået "for meget" og blot smider håndklædet i ringen - ofte med en efterfølgende karantæne i a-kassen til følge.

En anden vigtig opgave vil være at lytte til medlemmernes ønsker om overenskomstændringer, således at de bedre kan samles og prioriteres forud for de egentlige overenskomstforhandlinger, hvor ofte kun få mennesker er direkte involverede i en stresset fornyelsesperiode.

Når Henrik kommer ombord på skibene vil alle være velkomne til at henvende sig til ham. Det gælder både for cateringpersonalet og for skibsledelsen. Også til at e-maile om særlige problemer forud for et skibsbesøg, eller som opfordring til et skibsbesøg.

Fra foreningens side vil vi opfordre alle medlemmerne til at bruge Henrik når han kommer ombord, og til ikke-medlemmer kan vi oplyse, at han altid har indmeldelsesblanketter med - både til forening og a-kasse.

FØRSTE MEDSEJLADS:

28/4 med "Crown of Scandinavia" København-Oslo

30/4 med "Pearl of Scandinavia" Oslo-København

HVEM ER HAN

HAM JØRGEN FOLMER

"FORBRYDER" ELLER OFFER

Der har været drama omkring rederiet H. Folmer & Co. i årevis. Faktisk er en slags krigsretstilstand langsomt blevet bygget op mellem Søfartsstyrelsen og rederiet, helt siden 4. februar 1999 hvor "Petit Folmer" forliste, en sag som endnu ikke er afsluttet i Søfartsstyrelsens OK-enhed. Tilstanden fik på en måde sin udløsning med styrelsens afgørelse d. 12/3-2007, som fratog rederiet retten til at være sikkerhedsansvarlig for egne skibe. En afgørelse som efterfølgende blev anket og anket og anket.

Ikke nok med det, så var det et Folmer-skib, som indtil videre har været det eneste helt danske skib med hel dansk besætning, som i en tidlig fase af pirat-udviklingen ved Somalia blev kapret d. 1. juni 2007, med en lang efterfølgende gidsel- og løsesumshistorie til følge. En historie som dagligt blev fulgt af danske medier som en verdensbegivenhed.

Og endelig har to dødsulykker på Folmer-skibene ført til megen medieopmærksomhed.

Rederen, Jørgen Folmer, har været i orkanens øje i alle historier om rederiet. Og han har konsekvent nægtet at udtale sig til pressen. "Ingen kommentarer" er standardbemærkningen. Jørgen Folmer har ført sine kampe bag kulisserne, og ved domstolene i et juridisk sprog, men aldrig for mediernes lystne blikke.

Det har givet plads for en række rendyrkede populistiske medie-overskrifter som har kunne stå og blafre uimodsagt i vinden. Et godt eksempel er 3F-nyheden som 20/3-2009 i omtale af landsretsken-

delsen vedr. retten til at være sikkerhedsansvarlig, brugte overskrifterne: "Gidselrederi tabte i landsretten" og i teksten skrev "Danica White, der blev sendt på kurs alt for tæt på Somalia". Det er ren boulevardpresse-revolver-journalistik. "Danica White" var ikke "for tæt" på Somalias kyst da det blev kapret, men der var måske andre ting skibsføreren kunne bebrejdes.

Vi har før spurgt Jørgen Folmer om han ville lade sig interviewe, og svaret har været blankt NEJ. Vi har spurgt igen, og nu blev det et "jamen hvorfor så ikke". Man kan spørge os om, hvorfor vi synes det er så interessant at vi ofrer en længe historie i bladet på netop den historie. Et af svarene er, at rederiet har været et af de få rederier i den samlede danske handelsflåde, hvor unge - danske - ikke-akademikere, med lyst til søen, stadig har kunnet få en uddannelse som skibsassistenter.

Historien her er delt op i:

- 1) *Fakta om rederiet*
- 2) *Sagen om fratagelse af retten til at være sikkerhedsansvarlig.*
- 3) *Interview med Jørgen Folmer.*

Det dokumentariske materiale er omfattende. Alene byretsdommen er på 102 sider - uden bilag! Så der er tale om noget af en nedkogning i de følgende sammendrag, hvor der er gjort et ærbart forsøg på at holde fast i essenserne.

FAKTA OM REDERIET

Skibsmægler Helge Folmer grundlagde rederiet i 1955. Jørgen Folmer, uddannet



skibsfører, overtog den daglige ledelse i firmaet efter faderens død i 1974, sammen med befragter Uffe M. Jensen som havde været ansat i firmaet siden 1969.

I dag er rederiet bestyrende reder for 12 partsrederier med hver deres ene skib, samt et skib i management ("Danalith"). Både Jørgen Folmer og Uffe M. Jensen har parter i alle 12 partsrederier vekslende mellem 15 og 50% til hver af de to.

Skibene er bygget i perioden mellem 1981 og 1993 og er i størrelse mellem 1100 og 2200 DWT.

Fart:

Sejler udelukkende i fri fart, world wide, med stykgodslaster.

Besætning:

Den normale besætningsfastsættelse foreskriver:

1 skibsfører

1 styrmand

2 ubefarne skibsassistenter

Herudover er der altid en kok (ungkok)

ombord, og ofte en ekstra ubefaren skibsassistent, således at der tilstræbes to ubefarne med nogen sejltid og en som førstegangsudmønstrende.

Nationalitet af besætning:

Partsrederierne har indtil rederiet fik frataget sin sikkerhedsgodkendelse, altid sejlet med udelukkende danske søfarende. Efter fratagelsen blev det vanskeligt at få danske styrmænd, og da rederiet ikke ønskede at have filippinske styrmænd som skulle kommandere rundt med danske skibsassistenter, er skibsassistenter også udskiftet til filippinske.

Det hører måske med til historien, at få måneder før afgørelsen i Ankenævnet blev truffet, havde Søfartens Ledere gennem nogle måneder haft blokade mod rederiet, på grund af uoverensstemmelser om fornyelse af overenskomst.

I dag sejler ca. to tredjedele af skibene rundt med filippinsk styrmand og filippinsk dæksbesætning. Kaptajnerne er stadig rederiets faste stab af danske

søfarende, og det er til dels kaptajnerne som selv bestemmer om de vil have en dansk eller en filippinsk kok.

OBS at 1) Ankenævnets kendelse, 2) Byretsdommen og 3) Landsretsdommen, kan findes i deres fulde udstrækning på foreningens hjemmeside under: co-sea/love og [regler/retsafgørelser/dato-orden](http://retsafgørelser/dato-orden). Rapporter fra opklaringsenheden kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside: www.soefartsstyrelsen.dk

SIKKERHEDSANSVARLIG

Nedenstående stærkt forkortet, og kun for at give en slags handlingsbillede.

Brugte forkortelser og betydninger:

SFS = Søfartsstyrelsen

DOC = Document of Compliance = overensstemmelsesdokument

ISM = International Safety Management

Audit = Kontrol af at rederi og dets skibe efterlever ISM-koden.

Søfartsstyrelsens afgørelse:

12/3-2007

I afgørelsen hedder det:

"Søfartsstyrelsen har på baggrund af en gennemgang af, hvorvidt skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. opfylder ISM-kodens krav til sikkerhedsstyring for perioden 9. september 2004 og til dato, besluttet at tilbagekalde det af Bureau Veritas udstedte Document of Compliance idet Søfartsstyrelsen finder, at rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk indførelse af ISM-kodens krav, og at dette udgør en "grov afvigelse", som anført i kodens artikel 1.1.10.2. led."

Tilbagekaldelse af DOC medfører, at certifikater for sikker skibsdrift ligeledes tilbagekaldes, og dermed vil skibene blive

tilbageholdt ved anløb af havn i medfør af lov om sikkerhed til søs.

Afgørelsen vil have virkning fra 2/4-2007 kl. 12.00, medmindre der er klaget til Ankenævnet for Søfartsforhold før 23. marts.

Afgørelsen blev af rederiet indbragt for Ankenævnet for Søfartsforhold d. 22. marts, med opsættende virkning.

Ankenævnets afgørelse:

8/5-2007

SFS's afgørelse stadfæstes.

Kendelsen er på 49 sider, og underskrevet af landsdommer Marianne Levy. En af de voterende stemmer for at give rederiet medhold i primære påstande. Der deltager 2 dommere fra rederiside og 2 dommere fra fagforeningsside.

Sagsfremstilling:

Bureau Veritas udsteder 12/2-2001 DOC for fem år, gældende frem til 1/2-2006. DOC-fornyelsessyn bliver afholdt 27/1-2006, hvor der udstedes 3 mindre non confirmities, men der udstedes ikke et 5 års certifikat af Bureau Veritas på basis af dette syn, hvorimod SFS udsteder et DOC d. 3/11-2006, men kun med en varighed på 5 måneder til 2/4-2007, med baggrund i, at det var tvivlsomt om rederiet levede op til ISM-kodens krav.

Audit 11/3-2004 noteret 9 afvigelser.

Audit 10/4-2004 noteret 5 afvigelser

Audit 9/11-2004 noteret 1 afvigelse

Alle forhold korrigeret indenfor fastlagte tidsfrister.

Efter audit d. 9/11-2004 skriver Bureau Veritas første gang til SFS, at DOC bør tilbagekaldes på grund af betydelige afvigelser, bl.a. manglende træning af be-

sætninger og manglende opdatering af kvalifikationer. SFS fandt ikke fuldt tilstrækkeligt grundlag for tilbagekaldelse af DOC, og der udarbejdes d. 28/10-2004, sammen med Bureau Veritas, en handlingsplan til forbedring af rederiets sikkerhedssystem.

Audit 15/9-2005 på rederiets kontor med SFS som observatør, efter tilbageholdelse af "Danica Violet". Bureau Veritas anbefaler igen tilbagekaldelse af DOC.

24/10-2005

Rederiet redegør for tiltag efterfølgende september 2004.

8/12-2005

SFS beslutter ikke at tilbagekalde DOC: "...ikke er et bevismæssigt grundlag, som er fuldt tilstrækkeligt til et så omfattende indgreb, som tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet ville være."

27/1-2006 5-årige fornyelsesaudit

26/5-2006 ekstrord. audit

14/9-2006 ekstrord. audit

Af de otte indrapporterede arbejdsulykker i 2006, vedrører de 4 alvorlige risici, og der er ikke fra rederiets side fulgt op vedrørende forebyggelse af faldulykker.

Ulykkerne:

30/1-2006: Ubf. skibsassistent snubler. Uarbejdsdygtig 4-14 dage

31/1-2006: Ubf. skibsassistent træder forkert og snubler. Uarbejdsdygtig 4-14 dage.

16/2-2006: Ubf. skibsassistent faldt ud over containerkant. Uarbejdsdygtig 1-3 dage.

16/3-2006: Kabyspersonale stikker sig på knækket tandstik. Uarbejdsdygtig over 14 dage.

20/3-2006: Ubf. skibsassistent snubler og får en finger i klemme. Uarbejdsdygtig 1-3 dage

15/5-2006: Ubf skibsassistent, akut over-

belastning ved løft. Uarbejdsdygtig 1-3 dage.

24/5-2006: Ubf. skibsassistent klemt af ponton. Uarbejdsdygtig 4-14 dage

30/5-2006: Overstyrmand ramt af ponton som lander på hans fod. Uarbejdsdygtig over 14 dage.

(efterfølgende liste af samme typer)

Ved havnestatskontrol er der blandt rederiets skibe sket tilbageholdelse 3 gange i 2005 og 6 gange i 2006. Det er et uacceptabelt højt niveau.

H. Folmer & Co.'s bemærkninger:

Rederiet er fortsat indstillet på at opbygge organisationen og tilfredsstille forpligtelser og ansvar iht ISM og ISPS.

Den midlertidige udstedelse af DOC på 5 måneder er mystificerende, fordi den ledende auditør har udtalt at endeligt DOC ville blive udstedt. Der var 3 afvigelser ved synet, som er normalt, og de blev alle rettet indenfor tidsfrist. Bureau Veritas har ikke kunne oplyse hvad der skal til for at få udstedt endeligt certifikat. Jørgen Folmer mener, det er SFS som har underkendt bureaet, og at SFS stiller specielle regler op for rederiet.

Da ISM skulle indføres var budskabet "keep it simple". Rederiet har formået at opbygge et system som er særligt tilstrøket netop dette rederi. Partsrederierne sejler for 12 af de 13 skibes vedkommende med ren dansk besætning, hvilket burde forstås som garanti for uddannelse og kvalifikationer.

Alle noterede afvigelser fra ISM-norm er korrigerede inden for fastlagt tidsfrist.

SFS har tilsyneladende, når det gælder H. Folmer & Co., fungeret som en slags arbejdsgiver for Bureau Veritas, og blandede sig i arbejdet.



I øvrigt en lang række konkrete indsigelser og bemærkninger til SFS's fremstilling.

Søfartsstyrelsens begrundelse:

SFS fremhæver følgende overtrædelser af ISM-koden:

- * Manglende forebyggende handlinger til forebyggelse af faldulykker.
- * Ingen forbedringer vedr. land- og skibspersonellets uddannelse og færdigheder mht sikkerhedsledelse.
- * Rederiets manglende ressourcer til vedligeholdelse af sikkerhedsstyringsystem.
- * Manglende analyser og rapporteringer vedr. afvigelser, ulykker og farlige situationer.
- * Manglende periodiske opfølgninger vedr. rapporterede hændelser og uheld.

Klageskrivelse fra rederiets advokat:

Ved brev af 14/12-2006 meddelte styrel-

sen, at man agtede at benytte den ultimative sanktion over for rederiet, nemlig tilbagekaldelse af DOC.

"Denne beslutning forekommer så meget desto mere ubegrundet, når rederiet siden SFS's konklusion om, at der ikke var belæg for at tilbagekalde ISM-certifikatet, ikke har kunnet konstateres en eneste major non-conformity ved de efterfølgende 4 audits i 2006, og kun ganske få non-conformities, der alle straks blev efterlevet".

I 2006 har konsekvenser af Port State Controls været stærkt reducerede:

Tallene angiver i rækkefølge:

- 1) Totale antal syn
- 2) Tilbageholdelser
- 3) Totale antal punkter
- 4) Punkter som ikke er korrekte
- 5) Reelle punkter

	1)	2)	3)	4)	5)
1. kvartal	13	3	71	27	44
2. kvartal	8	1	35	6	29
3. kvartal	13	1	30	15	15
4. kvartal	10	1	5	3	2

(som et kuriosum kan det bemærkes at Muhammed-tegningerne bringes i Jyllandsposten 30 september 2005, og i begyndelsen af 2006 opretholder Folmer & Co. en intens trafik i tyrkiske havne)

SFS har i hele sagen kun kontrolleret og ikke vejledt og hjulpet, som det er en offentlig myndigheds forpligtelse efter forvaltningsretten. Der er ej heller indhentet faglige udtalelser fra f.eks. Rederiforeningen for Mindre Skibe om rederiets generelle standard.

Efter Ankenævnets kendelse om stadfæstelse af Søfartsstyrelsens afgørelse, overdrager H. Folmer & Co. sikkerhedsansvaret for rederiets skibe til rederiet Erria A/S, og nævnets kendelse påklages til domstolene.

BYRETSDOMMEN

Ankenævnets kendelse indbringes for byretten 9. maj 2007.

Byretsdommen afsiges 18. juni 2008 af Københavns Byret.

Sagsnr.: 26 B 2840/2007.

Set med undertegnede læsebriller, vinder rederiet klart sagen i byretten. At SFS er rette sagsøgte afvises, men retten finder ikke at Ankenævnets afgørelse er gyldig, og hjemviser sagen til fornyet behandling. Rederiet skal betale 125.000 kroner i sagsomkostninger til SFS, medens Ankenævnet skal betale 200.000 kroner til rederiet.

Byrettens afgørelse om hjemvisning er konkret med udgangspunkt i en omfattende dokumentation og bevisførelse fra

begge parter. Byretten finder ikke, at det på rimelig vis er kommunikeret til rederiet at de forskellige "afvigelser" kunne opgraderes til "grove afvigelser".

"Der er ikke grundlag for at antage, at det var forbundet med risiko for rederiets skibe, søfolkenes sikkerhed eller miljøet at afvente en ekstraordinær audit i januar 2007, ligesom der intet var til hinder for, at SFS som følge af sin sagsbehandling kunne stille krav til audit-planen".

Retten er enig i at en ekstraordinær audit i januar 2007, kunne have medført at rederiet måtte blive noteret for flere "grove afvigelser", men så ville rederiet have fået en formaliseret mulighed for at forholde sig til rapporten af 14/9-2006 og til Bureau Veritas brev af 3/11-2006.

Retten lægger endvidere betydelig vægt på at ISM-systemet er internationalt, at SFS kan anlægge en selvstændig skærpet bedømmelse til grund for om hvorvidt kravene er opfyldt, **men at administrationen skal være i overensstemmelse med den internationalt anerkendte ordning.**

LANDSRETSDOMMEN

Meget kort fortalt taber rederiet sagen i landsretten. Omtale af kendelsen findes på foreningens hjemmeside i DAGEN 20/3-2009.

Skal man være helt kort for hovedet, kan man sige at rederiet taber sagen, fordi landsretten ikke finder at argumenterne er tunge nok til at tilsidesætte en afgørelse fra et *sagkyndigt* ankenævn. **OleS**



DANICA FOUR
Frederiksværk
juni 2008

INTERVIEW MED JØRGEN FOLMER

Onsdag d. 8. april 2009
v/OleS

SIKKERHEDSGODKENDELSEN

Set på ankenævns sagen i bakspejlet, så mener jeg slet ikke Ankenævnet er inde og kontrollere det som sagen drejer sig om. De punkter som rederiet gør opmærksom på ikke stemmer, og som ikke er i overensstemmelse med det som SFS påstår, det forholder nævnet sig slet ikke til.

Det som så sker i de efterfølgende sager det er, at byretten går ind og vurderer de ting, som de mener Ankenævnet ikke har taget stilling til og som de burde have taget stilling til. Hvor landsretten i modsætning til byretten siger, at Ankenævnet det er et nævn som er nedsat af eksperter, så deres afgørelse vil de ikke lave om.

På det tidspunkt vi anlægger sagen ved byretten, så er det for at få en hurtig afgørelse. SFS har taget vores DOC og det betyder umiddelbart at 13 skibe kan komme til at ligge stille en time efter. En af vores påstande overfor byretten er, at der må være en frist-periode før Ankenævnets kendelse får effekt. Det er i forvejen en utrolig hård sanktion, og man skal huske på, at af de 13 skibe som man forlanger skal ligge stille, har 9 af dem fået fornyet et femårs syn for klassen, og de 7 af dem er fornyet uden nogen bemærkninger overhovedet. Man skal også huske på hvad DOC-princippet er. Det er i princippet retten til, eller pligten til, at køre et kvalitetsstyringssystem i sin daglige drift.

I praksis sker der det, at vi får kendelsen fra Ankenævnet kl. 8, så vidt jeg husker, og så har vi et møde med Erria A/S her

på mit kontor, hvor Erria siger ja til at overtage sikkerhedsansvaret for vores skibe. Derefter får vi arrangeret et møde i SFS kl. 11, hvor vi aftaler at DOC'en bliver overdraget til Erria. På mødet er også Bureau Veritas repræsenteret. Da aftalerne er indgået om hvordan det skal ske i praksis, siger SFS's repræsentant Per Sønderstrup, at han lige skal ind og havde det godkendt af Ankenævnets formand, og den del af proceduren har undret mig lige siden. Men kl. 12 ligger der en aftale og der er ikke nogen skibe som kommer til at ligge stille. Til gengæld har det kostet rederiet 11.500 kr. pr. skib om måneden lige siden.

SFS's afgørelse forstår vi faktisk ikke rigtig. SFS har været her på kontoret i halvandet år til praktisk talt alle audits, og det er audits SFS selv har forlangt at Bureau Veritas skulle afholde. I byretten siger SFS, at når de har været med som observatører på kontoret, så er det ikke for at observere rederiet, men for at observere Bureau Veritas. Det kan så undre at man vælger vores kontor hver gang. Jeg går ud fra at Bureau Veritas har flere rederier end os hvor de udfører audits.

Der er tydeligvis tale om en historie mellem SFS og rederiet som går langt tilbage. Hvornår mærker du første gang at der er særlig fokus på rederiet H. Folmer & Co.?

Det starter måske helt tilbage da "Petit Folmer" forliste 4/2-1999, fra dengang mærker vi første gang en særlig opmærksomhed. Jeg har ikke tænkt mig at komme ind på nogen særlige faktuelle detaljer om forliset, men OK-enheden har ikke afsluttet sagen endnu. Der foreligger kun en uafsluttet rapport.

Forliset findes omtalt i Fyens Stiftstidende 10. maj 2001 i en artikel "Coasters dødsforlis stadig uopklaret". Coasteren forliste 50 sømil sydvest for Esbjerg og 4 søfolk omkom. Kun en 18-årig skibsdreng kæmpede sig i 4 timer frelst gennem 10-12 meter høje bølger, før en redningshelikopter kom til undsætning. Det er ikke lykkedes Søfartsstyrelsen at finde årsagen til forliset, men i en rapport konkluderes det at "Petit Folmer" muligvis er stødt på en flydende genstand i det oprørte Vesterhav, eller fik fyldt lastrummet med vand gennem lugeåbningen, på grund af en sprængt surring.

Når der gik 4 timer før helikopteren kom til undsætning så forholdsvis tæt ved Esbjerg, så skyldtes det i følge SOK, at "Petit Folmers" automatiske og elektroniske varslingsanlæg udsendte flere forkerte positioner, og at det ikke var muligt at kontakte rederiet natten igennem. SOK fik opgivet et telefonnummer af Telestyrelsen som var udgået ni år tidligere. SFS har efter forliset udstedt en forskrift hvorefter ethvert rederi skal kunne kontaktes døgnet rundt.

(<http://www.fyens.dk/article/431560:Svendborg--Coasters-dødsforlis-stadig-uopklaret>)

Det skal bemærkes at der findes en noget anden historie vedrørende telefonnumre og kontakten til rederiet, og også om positionsudstyret, som vi ikke skal komme ind på i denne forbindelse.



Nu er du jo også verdensberømt i det danske søfartserhverv for at have noget temperament.....

Det tror jeg ikke jeg har. Det har jeg ikke indtryk af.

Mener du ikke selv du har været hidsig i denneher historie, og har "drillet" SFS og SFS's folk,

- og har sagt rend mig et vist sted og hvad skal I det for? Har du ikke selv part i den psykologiske udvikling som ender som den gør?

Hvis det er den psykologiske udvikling som gør at det ender med jeg får frataget mit DOC, så er der et eller andet her i verden jeg mener ikke er helt rigtigt.

Rederiet har i hvert fald tydeligvis generet SFS i forhold til ratings mht tilbageholdelse af danske skibe, og SFS's målsætninger om at få Danmark til at fremstå som en slags verdensmester i Søfart - og H. Folmer & Co. var et rederi som trak statistikken mærkbart nedaf.

Hvis vi går ind i spørgsmålet om antal tilbageholdelser, og drøfter det isoleret, så løber jeg ikke fra fakta. I 2004 havde vi 8 tilbageholdelser, i 2005 lidt færre og i 2006 lidt flere end i 2005. Men faktum er også at på det tidspunkt hvor de beslutter sig for at tage vores DOC, da har vi 9 Port States Controls i januar kvartal 2007, og vi har kun 3 bemærkninger, og ingen tilbageholdelser. Så hvis man vil bruge tilbageholdelses-statistikken, så vil man se en kurve der går stejlt ned på nul, lige på det tidspunkt man tager DOC'en. Hvis det er tilbageholdelses-statistikker som gør udslaget, så er det et forkert tidspunkt at fratage os DOC på.

Bortset fra det, så står der ikke noget sted i ISM-koden, at man ikke må blive tilbageholdt. Og hvis man bliver tilbageholdt,



så skal man lige gå ind og se på årsagen til at man bliver tilbageholdt. I 2004 får vi "Danalith" tilbageholdt i Antwerpen, fordi vi har sendt en MOB-båds motor til reparation og er ved at sende en ny motor ned. Dengang blev jeg så gal, jeg var i Polen, jeg rejste hjem, fik et hjertetilfælde om aftenen og røg på hospitalet på grund af sådan noget, - så det er rigtigt det du siger, at jeg har lidt temperament, og det går lige så meget ud over mig selv.

Hvis SFS ikke går ind og hjælper et dansk rederi, som har en MOB-båds motor på vej ned til et skib, i erkendelse af at den motor vi har ombord skal repareres, så er der noget som er helt forkert i min hjerne. På det punkt har vi faktisk ikke fået nogen hjælp, og hvis vi skulle have hjælp, så måtte vi stå oven på dem, for at få dem til at gøre noget.

Det høje antal tilbageholdelser i 2004, kan måske også forstås i lyset af det

forhold, at der har været et møde indenfor Paris-MoU samarbejdet i 2003, hvor man fra de nordiske lande har sagt til de sydlige lande, at man er forbavset over at det kun er i de nordiske lande der sker tilbageholdelser.

Det er min helt klare opfattelse at det er det vi får betaling for efterfølgende i 2004.

Derudover vil jeg godt sige, at der selvfølgelig er langt mindre konsekvenser ved at tilbageholde et mindre skib fremfor et større skib, og det ved alle involverede.

DANICA WHITE

Piratoverfald og kapring 1. juni 2007
205 sømil fra Somalia. Skibet frigivet
22. august.

Fra SFS's konklusion:

* Skibsføreren havde ikke modtaget konkrete instruktioner om sejlroute ved passage af Somalias kyst, eller om forholdsregler imod pirater.

* Efter omstændigheder var vagtholdet utilstrækkeligt.

* Skibsføreren har ikke iværksat særlige foranstaltninger, f.eks. forstærket udkig.

* Med behørigt udkig var piraterne måske opdaget en halv time før ankomst.

* Skibsføreren handlede korrekt ved at følge piraternes ordrer.

* Hverken SOK eller SSAS modtog nogen alarm fra skibet og noget tyder på at skibsføreren ikke har fornødent kendskab til betjening af SSAS-alarmer.

Og fra rapporten:

"På grund af vind og strøm sejlede DANICA WHITE med ringe fart, ca. 5 knob, så skibet har ikke haft nogen chance for at sejle fra piraterne, selv om de var blevet opdaget på vej mod DANICA WHITE".

Det odiose i historien er vel at ingen observerer piraterne komme ombord, at de først er klar over de er der, da de mødes face to face.

Nu er vi halvandet år længere fremme, og der er lige blevet taget et tysk skib, som har et fribord på 4 meter, og som kommer sejlede 400 sømil fra land. Her er de kommet ombord på et skib, hvor man præcis som på "Danica White" har gået en normal søvagt, og ikke har haft et skærpet udkig.

Der er nogen som har været inde og påvirket OK-enheden til at lave en rapport over - hvad der er sket op til kapringen. I mine øjne er den rapport fuld af fejl, og deres konklusioner i rapporten er ikke rigtige. Bortset fra til sidst hvor de skriver, at uanset hvad skibet havde gjort i den

situation de var i, så var resultatet blevet det samme. Så hvorfor der efter et skibs kaping i 83 døgn, skal laves en eller anden retssag af 3F, det har jeg ikke fantasi til at forstå.

Retssagen som er på vej fra 3F-Sømændene, den er så langt fremme at den har været berammet for retten, men Sømændenes Forbund har fået den udsat. Udsættelsen er sket med henvisning til at to besætningsmedlemmer som skal afhøres har psykiske problemer. Fra rederiets side vil vi bare gerne have retssagen overstået.

Er det korrekt at skipperen sad og lavede papirarbejder da kapingen skete?

Jeg skal holde mig fra at forklare hvad skipperen har forklaret, men jeg kan sige at tidspunktet det er 10-kaffen. Så hvis det ellers er nogen som har forstand på at være pirater, så er det absolut det rigtige tidspunkt de har valgt, og det tror jeg de har forstand på. Vores problem med sagen, set med rederiets øjne, det er at vi har to ubefarne som har nægtet at gå søvagt efter afgang, og vi mener ikke at kaptajnen har nogen sanktionsmuligheder i sådan et tilfælde. Det mener vi er et problem.

Og når jeg nu har lejlighed til at snakke om "Danica White" og gidselhistorien, så vil jeg gerne benytte den, til at sige tak til Udenrigsministeriet, Politiet og Søfartsstyrelsen, for en enestående hjælp i hele historien, og udtrykke, at det at have et dansk flag og en dansk besætning, virkelig har haft stor betydning for rederiet og for de pårørende til de 5 søfolk under kapingen. Myndighederne har faktisk



været storslåede, og ingen kan forlange en bedre støtte.

HANNE DANICA

Arbejdsulykke 5. januar 2004

Fald i lastrum fra luge til tanktop. En ubf. skibsass. pådrog sig alvorlige benbrud, brud på albue og alvorlige læsioner i hovedet.

SFS's konklusioner:

* Den forreste luge var åben og der forelå ingen instruks om ikke at færdes på den agterste luge når den forreste luge var åben.

* Skibsass. valgte at trække plastslangen hen over lugen og han valgte at gå baglæns.

* Der var ikke opsat stræktove eller lignende til at advare skibsass. om at han nærmere sig kanten.

* Ingen observerede hans bevægelser og kunne advare.

* Der var påsvejste containerstrøer som man kunne snuble over.

Kommentaren til denne ulykke er, at det stykke arbejde som den ubefarne er sat til at udføre, er et fuldstændig ufarligt stykke arbejde, som der ikke skal laves nogen arbejdspladsvurdering for. Han er blevet bedt om at tage en vandslange, lægge ud på dækket i den modsatte side af hvor den er placeret, og så skylle dækket. Han behøves ikke på nogen måde gå hen over lugen.

Derudover så må jeg erkende, at det som OK-enheden konkluderer, det tror jeg ikke på er rigtigt i henhold til de ting som man kan se. Og forklaringen om hvordan den ubefarne skulle være faldet ned, virker heller ikke som en forklaring der kan holde vand.

Men der har været anlagt en retssag, og skibsassistentem har fået tilkendt en er-

statning. Han har fået tilkendt lige knap 400.000 kr. i byretten og den dom er så blevet anket af modparten.

DANICA RED

Ubf. skibsassistent 22 år - dødsfald 23. august 2005

Skibet ligger på Bahrain Red.

Assistenten bliver under arbejde dårlig og efter forværring af tilstand rekvireres hjælp fra land. Assistenten dør på vej til land i redningsbåd.

SFS's konklusion:

Flere forhold taler for at der kan være tale om hedeslag:

* Symptomerne

* Ekstreme varmekonforhold

* Fysisk arbejde i maskinrum under høje temperaturer

* Samlede arbejdsbyrde og manglende hvile

* Personens manglende tilpasning til arbejde i høje temperaturer

* Involverede fejlvurderede situationens alvor og samråd med Radio Medical eller lignende tjeneste burde være forsøgt.

SFS kan konstatere at arbejdet ikke var planlagt så besætningsmedlemmerne fik den foreskrevne hvile.

Politiet har frafaldet alle anklager. Den sag bliver ved med at spøge, selvom det ikke er et ulykkestilfælde.

Han dør på vej ind til land i en båd. Han er ud af en familie som har problemer med hjertet (hans far var død en måned før).

Hvis vi skal ind i materien, så er der to mand som er blevet sat til at rense en køler, på en hjælpemotor. Køleren har en størrelse af 30 centimeter i længden, 10 centimeter i diameter, og hvis det er hårdt belastende arbejde, ja så skal man ikke tage til søs.

Når der er sat to mand til at lave det, så er det fordi det skulle gå stærkt. Men vi beklager dybt at der er en mand som er død. Hvis du går ind i konklusionen på den rapport, så viser det sig, at SFS er ude efter foretagendet. De går ind og sammenligner en ung mand på 22 år, med ældre mennesker på 40-50 år (afsnit som handler om fortilfælde). Jeg har selv lidt ude i familien en ung mand som dyrkede badminton, som faldt om og døde, på et badminton-gulv og med alle mulige mennesker omkring sig, og de kunne ikke hjælpe ham. I den sag kunne man heller ikke fastlægge dødsårsagen.

MARIANNE DANICA

Arbejdsulykke 20. april 2007.
43-årig ubf. skibsassistent fik lettere hjernerystelse og brud på skulder ved fald i lastrum.

SFS's analyse og konklusion:

* Skibsføreren blev stoppet midt i losning af en palet.

* Skibet kom i bevægelse, måske på grund af en forbigående speedbåd og slinget kom i svingninger. For at stoppe svingningerne ville skibsføreren fire slinget til støtte på en container.

* Skibsassistenten nåede ikke at komme af vejen, blev ramt og faldt ned på mellemdækket.

Politiet har frafaldet alle klager. Helt nøgtern, det er kaptajnen som selv står ved spillet, og manden får besked på at flytte sig. Sagen afsluttes med at skibsassistenten får en erstatning, jeg tror det var på en 70.000 kroner ved forlig.

HANNE DANICA

Overbordfald. Dødsulykke 9/8-2008.

Rederiet beklager dybt ulykken er sket.

Ulykken er sket efter Erria har overtaget sikkerhedsansvaret, så jeg mener ikke jeg skal udtale mig om denne ulykke.

AFSLUTTENDE

Det overordnede i hele sagen, det er, at vi er et ældre rederi, vi har eksisteret i mange år. Da ISM-koden bliver indført, har vi faktisk kørt ISM et helt år inden der er krav om det. Hvis man bare holder sig til det faktum, så er det mærkeligt at man samtidig påstår at rederiet ikke vil rette sig efter reglerne. De to ting de hænger slet ikke sammen.

Man kan sige at H. Folmer & Co., har haft stor glæde af ISM som kvalitetsstyrings-system. I den coaster-trafik som vi har drevet alle år og dage, har de kaptajner vi har haft ude været meget selvstændige og kunne gøre hvad de ville. Nu har de fået nogen ting ensrettet til glæde for de fleste, og selvfølgelig, ved ensretning så er der nogle ting som smutter. Men generelt set så mener jeg, at ISM for vores vedkommende er en fordel.

Jeg synes lige jeg skal tilføje, at det er bemærkelsesværdigt, at man tager DOC fra et rederi, som har en af de bedste statistikker både indenfor kasco (skader på skibene) og indenfor P&I (erstatning til besætning for sygehyre m.v.).

Hele denne historie blev indledt med overskriften "Hvem er han ham Jørgen Folmer, "forbryder" eller offer". Overskriften er inspireret af rederihistoriens omfattende kompleksitet, og så det forhold, at Jørgen Folmer aldrig før har ville forsvare sig i medierne.

Vi håber at denne stærkt fragmentariske gengivelse, har kunnet hjælpe læserne med at finde deres egen mening.



DSRF's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkkenredskaber. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign. Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

Priser højsæson (incl. el):
31/5-30/8 = uge 23-35

Erhvervsaktive: 2.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn: 1.750 kr./uge
Pensionister: 1.150 kr./uge

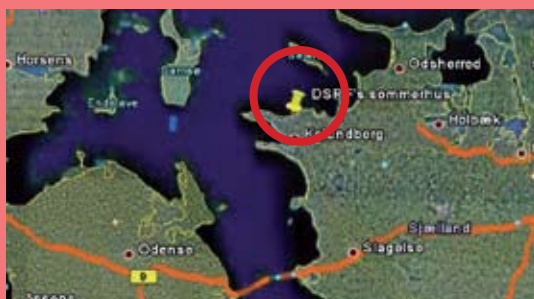
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

Erhvervsaktive: 1.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn: 1.350 kr./uge
Pensionister: 1.150 kr./uge

Der hører en jolle til huset og der er 300 meter til stranden. Gode fiskemuligheder.

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlemsorganisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk



”Af vores bedste fjender vil vi ikke skånes, sålidt som af dem vi elsker af hjertet. Så lad mig da sige jer sandheden, mine brødre i krigen! Jeg elsker jer af hjertet, jeg er og var en af jeres. Og jeg er også jeres bedste fjende. Så lad mig da sige jer sandheden. Jeg kender jeres hjerters nag og nid. I er ikke store nok, til ikke at kende nag og nid. Så vær da store nok til ikke at skamme jer over jer selv. Og kan I ikke blive erkendelsens helgener, så bliv i det mindste dens krigsmænd. Thi de er denne helliges fæller og forløbere.

Friedrich Nietzsche, Således talte Zarathustra (en bog for alle og for ingen)

**BILLEDE AF
ALBERT ENGSTRÖM
I TRYKTE UDGAVE**



Kontor-ferier og lukkedage:

Susanne Holmblad 18/05 - 20/05
Ole Strandberg 02/06 - 21/06

Kontoret lukket:

1. maj
22. maj (dagen efter Kr. Himmelfartsd.)
5. juni (grundlovsdag)

