



Søfolk og havne som sikkerhedsrisiko... 3+6-10

Samsø Linien, igen overenskomstbrud.. 14

Maskestørrelse i DFDS..... 27



Dansk SØ-Restaurations Forening

Kontor-og foreningslokaler

Mose Alle 13
2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15

Telefon 36 36 55 85

Mandag - fredag 9-15

Sekretær (Vivi) 36 36 55 87
Kontingent (Corlis) 36 36 55 88
Faglig sekretær (Ole S.) 36 36 55 89
Faglig sekretær (Christian P) 36 36 55 86
Fax: 36 36 55 80
Girokonto: 542-4437
E-mail forening: dsrf@dsrf.dk
E-mail formand: formand@dsrf.dk
E-mail Ole S: faglig@dsrf.dk
E-mail Christian P: cp@dsrf.dk
E-mail sekretær: sekretaer@dsrf.dk
E-mail kasserer: kasserer@dsrf.dk
Internet: www.dsrf.dk

Formand:

Ole Philipsen
Privat telefon 26 37 12 35

Arbejdsløshedskasse

-Aalborg, telefon 98 16 85 00
-Århus, telefon 86 13 45 11
-Esbjerg, telefon 70 10 22 23
-Herning, telefon 97 12 30 11
-Kolding, telefon 75 54 22 00
-Odense, telefon 66 11 42 60
-Ringsted, telefon 57 67 66 00
-Hillerød, telefon 48 24 77 24
-Roskilde, telefon 46 32 55 66
-Københavns kommune telefon 33 13 15 55
-Københavns amt telefon 33 91 20 11

Redaktion og annoncer

Ole Philipsen (ansvarshavende)
Ole Strandberg (opsætning)

Produktion:

Special-Trykkeriet Viborg a-s
Livøvej 1
8800 Viborg
Telefon 86 62 40 33

ISSN 0 109-0267

Oplag: 2.100 eksemplarer

Modtagergrupper:

Sø-Restaurationspersonalet i handelsflåden,
passagerskibe samt offshoreenheder. Endvide-
re rederier, færgeoverfarter, skibsproviant-
rederier, sømandskirker m.fl.



**DSRF er partipolitisk uafhængig,
og må aldrig yde støtte til noget
politisk parti (vedtægterne § 2).**

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 25. maj 2003.



Stof

til juli-nummeret skal være redaktionen i
hænde senest den 15. juli 2003.

Næste nummer

udkommer ca. 28. juli 2003.

INDHOLD

Leder	3
Skovtur på Fyn.....	4
Faglige sager.....	5
Sikkerhedsstandarder, søfolk og havne.....	6
ILO-konference sommeren 2003.....	9
Foreningen orienterer.....	11
Fødselsdage, ind/ud m.v.	12
Samsø-Linien, overenskomstbrud.....	14
De unge og fagbevægelsen.....	18
Historisk dom i Norge.....	20
Faglige sager, fortsat.....	22
Tak og et epistel, af Arne Bruun.....	24
Kampen for organisationsfrihed.....	26
Nyt uniformsreglement i DFDS.....	27
Bortvisning og afskedigelse I.....	28
Godt brød.....	30
Boganmeldelse.....	31

LEDER

BLIVER SØFOLK BETRAGTET SOM KRIMINELLE ELLER?

Hvis ikke!

Hvorfor nægtes vi så landlov flere steder i U.S.A.?

Vi har endda 2 visa.

Hvis man er turist i U.S.A. er der ingen problemer, og det er uden visa.

Hvorfor skal vi være hjemme kl. 22.00 i mange indiske havne?

Turister kan færdes ude hele døgnet.

I Singapore er det meget svært ved nogle terminaler at få landlov.

I EU er man pligtig til at skulle vente tre timer på emigrationsmyndighederne, førend man kan forlade skibet.

Det må og skal være en menneskeret at kunne gå i land, når man har fri i tjenesten.

Hvad gør ITF??

Hvad gør IMO??

Hvad gør vores fagforeninger??

Har vi gjort andet galt end at være med til at holde forsyningerne intakte til de lande, der nu behandler os uretfærdigt. Til trods for risiko for piratoverfald og være borte fra familien?

Skal vi være med i et hysterisk propaganda-spil, så de respektive myndigheder betragter os som kriminelle.

NEJ

Derfor bør alle de søfarendes fagforeninger lave en fælles protest til de respektive myndigheder, over den forskelsbehandling der bliver udøvet.

Hvad mener du??

Ole Nielsen
bestyrelsesmedlem

SKOVTUR på Fyn

Så er planlægningen af årets skovtur gået igang.

Krydset kan sættes i kalenderen ved:

**Fredag d. 29.
august**

Vi mødes igen på Fyn. Denne gang på Hotel Faaborg Fjord.

Rejseplan meddeles senere.

Tilmelding til foreningens kontor senest d. 1. august (36 36 55 85)

NB Skovturen er kun for foreningens medlemmer samt ægtefæller/samleverere.

Kontingentfrie medlemmer og deres evt. ægtefælle skal ikke betale. For alle andre koster skovturen 100 kr. pr. person.





v/Ole Strandberg
pr. 25/5-2003.

FAGLIGE SAGER

og noter

Ret til en øl i spisepausen

Vi har sakset følgende fra SID „Fagbladet“ (omtalen af kendelsen er skrevet af: **Torben Kragh**).

Bygningsarbejderen har ret til at tage en øl i sin frokostpause. Det kan arbejdsgiveren ikke ensidigt forbyde ham. Det har højesteretsdommer Asbjørn Jensen fastslået i en opmandskendelse i en faglig voldgift.



Det var en strid fra Nordjylland, der gav anledning til sagen. Murerfirmaet Mogens Jensen, Brønderslev, med 40-50 ansatte murere, jord- og betonarbejdere og tømrere, dikterede et totalt alkoholforbud på samtlige firmaets byggepladser, lager, kontor og lignende. Forbuddet skulle også være gældende i de selvbetalte spisepauser.

Baggrunden for virksomhedens ønske om ny alkoholpolitik var begrundet i at sikre et sikkert arbejdsmiljø, at sikre en effektiv produktion og fastholde et godt image over for kunderne, heder det i virksomhedens begrundelse.

Medarbejderne i virksomheden ville imidlertid ikke acceptere arbejdsgiverens ensidige forbud, idet man ikke mente, der overhovedet var et problem. Et forsøg på lokal mægling mislykkedes, hvorefter SiD bragte sagen for en faglig voldgift.

Vi har ikke kunnet acceptere et ensidigt stop for en øl til madpakken, når det ikke er begrundet i sikkerheden på pladsen - og kendelsen siger, at det skal vi heller ikke acceptere, forklarer forretningsfører Stig Schlüsen.

Voldgiftskendelsen slår fast med syv tommersøm, at en arbejdsgiver ikke ensidigt kan pålægge et totalt alkoholforbud i medar-

Fortsættes side 22



25. februar 2003
Afholdt hos SID i København
Noter og bemærkninger: OleS

Christian Breinholt
Søfartsstyrelsen, Danmark

Det ordinære møde i IMOs søsikkerhedskomite blev i høj grad præget af røgen fra World Trade Center. I tilknytning til mødet afholdtes nemlig en særlig diplomatisk konference med henblik på ændringer til konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 1974). Ændringerne tilføjede nye regler om forebyggelse af terrorhandlinger.

Det kan som dansker være svært at forstå den virkelighed man lever med andre steder, men mange steder er terrortrusler en meget reel størrelse. Siden 11. september har USA tænkt, følt og handlet som om de er i krig.

Konferencen vedtog en omfattende pakke af ændringer og tilføjelser til SOLAS-konventionen. Breinholt fokuserede på følgende:

Der var 4 alternative forslag om indførelse af et såkaldt AIS-udstyr (Automatic Identification System). Det mest vidtgående forslag blev vedtaget, hvilket betyder at alle skibe skal have AIS ombord senest ved første udrustningseftersyn efter 31. juli 2004, dog senest 31. decem-



ber 2004.

Spørgsmålet om hvorvidt definitionen af havn skulle placeres i SOLAS teksten, var anset for særlig vigtig, idet SOLAS - for første gang - vil komme til at indeholde regler for andet end skibe. Danmark sammen med øvrige EU-lande imod at reglerne kommer til at indeholde definiti-

on af "havn" (fordi SOLAS, så vidt muligt, ønskes forbeholdt skibe alene), hvilket der blev enighed om, og reglerne taler nu kun om havnefaciliteter.

For skibe i fast rutefart blev et kompromis-forslag fra Danmark, vedrørende retten til at indføre alternative sikringsforanstaltninger, vel modtaget, med en forudsætningsklausul om at de konkrete foranstaltninger ikke måtte kunne påvirke sikkerheden i andre skibe (ved sikkerhed for fysisk adskillelse).

Kontrol af søterritorium var et penibelt spørgsmål. Det lykkedes at enes om en regel som kun beskæftiger sig med kontrol inden for eget søterritorium, hvorved konflikt med både Havretskonvention og Grundloven undgås.

Ændringerne til SOLAS-konventionen træder i kraft sommeren 2004. Ændringerne omfatter alle passagerskibe samt lastskibe over 500 tons i international fart, plus alle de havnefaciliteter som betjener de pågældende skibe.

Søren Felix Andersen Havnekaptajn, Copenhagen-Malmø Port Area.

Planlagt at overlade sikkerhed til godkendt security selskab. Sikkerhedsplan på 3 niveauer baseret på sårbarhedsvurdering. Havne kommer til at minde om lufthavne. Røntgenundersøgelse af containere. Hvis containere til USA, meddelelse 24 timer før lastning. Hele historien bliver en ny konkurrenceparameter for havnene. Rotterdam har allerede 5 fuldtidsansatte til at tage sig af problemerne. I Skandinavien er der tradition for at by

og havn ofte er smeltet sammen, med spadseture på havnepromenader, og det giver særlig store problemer (slut med Osvald Helmuth).

Kees Marges ITF

Store forståelsesproblemer mellem Europa og USA.

IMO er af USA/UK valgt som regelsætter, dog har IMO ikke jurisdiktion over havneterminalerne hvor ILO må træde til. I ILO har fagforeningerne større indflydelse end i IMO. I det store spil har IMO forsøgt at trænge sig på som regelsætter for havnene. Grænseområdet er blevet på havnesiden af kraner og lignende, defineret som skibe+interface. Terminalen starter ved gaten. Man kunne forestille sig en indhegning af skibe + interface således at de strenge kontrolforanstaltninger foregik her. Men USA siger nej, kontrol i gate. Ingen ved endnu hvad det ender med.

Havneområderne skal være totalt oplyste. Måske ID-kort for alle transportarbejdere. Adgangskontrol tilknyttet databaser. Hvor langt vil vi gå?

ITF's meninger:

Havnearbejderne skal behandles som allierede, ikke som mistænkte.

Respekt for menneskerettighederne.

Seriøsitet for sikkerhedens egen skyld. Ikke for at "sælge" tilsyneladende sikkerhed.

Ansatte i havneområdet skal være særligt trænede.

Per Schmidt Cruise Copenhagen Network

Hvordan påvirkes passager-trafikken? Når det gælder færgetrafik bliver det rederiernes ansvar.

Krydstogtskibe. København anløbes om sommeren af omkring 250 skibe med op til 3000 pax og 1-1.500 søfolk på hvert af dem.

Filter 1. Selve skibet. Al bagage underkastes x-ray kontrol. Alle ansatte skal have elektronisk ID-kort og skibet skal være oplyst om natten.

Filter 2. Området omkring skibet. Indhegning + vagter, TV-udstyr.

Filter 3. Terminalen (= 1.400 m² i Frihavnen). Gate med kontrol.

Filter 4. Toldvagter ved indkørsel til havneområdet.

Der er pause i den dystre konference og der snakkes omkring bordene i frokoststuen. Vi kunne jo også forbyde amerikanske statsborgere adgang til Europa, eller hvad med kønssygdomskontrol af amerikanske søfolk, vis a vis de gamle berømte parader ved anløb af USA. Er vi statister i en amerikansk valgkamp?

Ivan Sørensen Clecat

Kommer fra en europæisk speditør-sammenslutning med 21.000 arbejdsgivere med 700.000 ansatte. Det hele er blevet et globalt problem med fare for at bevæge sig væk fra risiko-orientering til lige meget fokus og sikkerhedskrav til alt og

alle. Frygter for konkurrencekonsekvenserne.

Kæmpeproblem at alle, også transitcontainere, udsættes for samme sikkerhedsbestemmelser.

Ny USA-jura som medfører forsikringsproblemer og lovproblemer mellem EU-data-sikkerhedslove og USA krav. Vi burde kunne kræve dialog om hensigtsmæssige regler, men det amerikanske trafikministerium i USA som den ansvarlige, afviser dialog. Det vil komme til at koste mellem 10 og 20.000 dollar i bøder for en forkert oplysning vedrørende f.eks. indholdet i en container.

Fremover vil det blive et spørgsmål om vi overhovedet kan handle med den 3. verden. Om f.eks. Esbjerg havn kan overleve. Om Hamburg skal overtage hele den nordeuropæiske trafik.

Vandvejene mister konkurrenceevne inter-europæisk til lastbiltrafikken.

Det er længe siden, og mine noter er forholdsvis små. Når det gælder Christian Breinholt fra Søfartsstyrelsen, er referatet mest skrevet efter et skriftligt notat af Breinholt.

Som både AOP og jeg husker fra den ret spændende konference, var Ivan Sørensen fra arbejdsgiverorganisationen den mest inspirerende foredragsholder.

Ivan Sørensen demonstrerede på fin vis, hvordan arbejdsgiver- og arbejdstagerinteresser kan være sammenfaldende på højere niveau, medens „teknikerne“ lever i deres egen verden.



Dansk notat vedrørende ILO-konvention om identitetsdokumenter for søfarende

Et forslag fra Søfartsstyrelsen har netop været sendt i høring med vanlig ultrakort tidsfrist for eventuelle bemærkninger (notatet er dateret 29. april og svarfristen var 9. maj). Indledningsvis bemærkes det, at arbejdet med revisionen er en udløber af terrorbekæmpelsen efter 11. september 2001, at arbejdet er gået hurtigt og forventes afsluttet med vedtagel-

se af en ny konvention på ILO's årskonference i juni 2003.

Der er sammenfattet og plukket fra referatet nedenfor:

Resume

Lægges op til skærpede krav til udstedelse af søfarendes identitetspapirer, samtidig med fortsat sikring af søfarendes videst mulige bevægelighed til og fra skibe (!). Hvidliste over lande som le-

ver op til konventionen. Elektroniske nationale registre og etablering af 24-timers tjeneste til besvarelse af henvendelser fra fremmede immigrationsmyndigheder.

Mulighed for at identitetspapirer kan forsynes med biometriske elementer [Biometri er egentlig den del af biologien som beskæftiger sig med matematiske og statistiske teknikker til studiet af organismers egenskaber. I vores sammenhæng betyder det f.eks. at ID-kortet forsynes med en chip/magnetstrimmel som indeholder genetiske oplysninger om personen, f.eks. fingeraftryk eller foto af et øje].

Baggrund og indhold

På årskonferencen 3.-19. juni 2003 skal ny konvention vedtages med det formål at skærpe sikkerheden på skibsfartsområdet. Nuværende konvention nr. 108 trådte i kraft i 1961 og er ratificeret af 62 lande herunder Danmark. Konventionen sikrer søfarende med gyldige papirer i henhold til samme konvention, ret til ud- og indrejse ved på- og afmønstringer, samt ret til landlov under skibets ophold. Særlige problemer med indrejsetilladelse for søfarende af "anden" nationalitet (stramning).

Højteknologiske krav til nyt ID med mulighed for krav om biometriske elementer. Mulighed for forudbestemt gyldighedsperiode.

Dansk holdning

Generelt positivt overfor revision af konventionen. Forudsætter dog fortsat fri bevægelighed for søfarende. Hvidlisten

over lande som opfylder konventionens krav, er noget penibel, fordi ikke alle lande sidder ved bordet i ILO. Det sætter særlige krav til beslutningsprocedurer når henses til at det kan være en alvorlig sag ikke at kunne blive optaget på listen.

Det må forventes at USA sætter krav om biometriske data. Danmark positiv hvis der ydes nødvendig beskyttelse af personlige oplysninger og sikring mod misbrug.

Danmark ønsker betalings spørgsmål omkring ID'et overladt til de nationale myndigheder, Andre landes holdninger:

Kendes ikke i detaljerne, men f.eks. Japan har udtalt sig klart mod brugen af fingeraftryk.

Indstilling

Søfartsstyrelsen foreslår at Danmark generelt støtter forslaget om ny konvention på de foreliggende præmisser og målsætninger, men med visse ændringsforslag.

I følge Philippe Bauchy fra Søfartsstyrelsen, arbejdes der intens rundt om kulisserne på at få USA med på et fælles forslag. Alternativet er at USA ikke skriver under, og sætter deres egne standarder og krav.



Foreningen er selvsagt dybt foruro-
liget over den udvikling som hov-
mester Ole Nielsen rammende be-
skriver i sit indlæg, der er bragt som
leder. Søfarende kan nu se frem til
tusinder af Jeddah'er rundt i ver-
den. Det er blot ikke længere fana-
tiske muslimer som sætter standar-
der om hvorvidt en
side 9 pige, må fore-
findes tilgængeligt
på et kammer, på
fremmed skib i sau-
disk havn. Det er fa-
natisk kristne som
kræver retten til at
sætte globale stan-
darder som en kon-
sekvens af ruinerne
fra 11. september. Og standarder
som kommer til at forstærke de yd-
mygelser som alle søfarende har
måtte tåle gennem tiderne. Vi er el-
lers tilpassede til lidt af hvert, og
skidt med den og den havn, lad os
bare komme videre. Men nu bliver
det globalt. Nu skal vi ses efter i de
genetiske sømme og et internatio-
nalt edb-netværk bliver koblet på.
"Fagre ny verden" genfødes igen
og igen.

Ser vi bort fra det som berører os

direkte som forening, tyder det
heller ikke på en sund udvikling.
Der er sikkert mange som ikke får
råd til at komme med i den lovly-
dige klub. Fredelige områder i
verdenen skal agere som terror-
truede, og krigszone-syndromet
bliver globalt.



Hvad vi end gør,
hvor mange berlin-
mure vi etablerer
rundt om os selv
og de andre, så
skal vi leve og ån-
de og færdes, og
vandet finder altid
vej. Måske skulle vi
gøre lidt mere ud af

at forstå hvorfor krigens køb-
mænd har så gode kår, selvom
det kan give hovedpine.

**Vi vil gerne bede alle vores med-
lemmer sende os detaljerede be-
skrivelser fra de enkelte havne-
ophold om adgangsforhold og
vilkår for landlov. Det kunne hjæl-
pe os til at få en materialesam-
ling vi kan agere med.**

FORENINGEN ORIENTERER

FERIE

Ole Strandberg holder ferie i perioden
fra d. 23. juni til d. 29. juni

Corlis Hansen holder ferie i perioden
fra d. 23. juni til d. 13. juli

Ole Philipsen holder ferie i perioden fra
d. 14. juli til d. 27. juli

Vivi Puge holder ferie i perioden fra d.
21. juli til d. 10. august



Runde fødselsdage i perioden 10/06/03 - 04/08/03

Poul Thomassen - Jyllandsgade 72, 1.tv.,
6700 Esbjerg - fylder **50 år den 17. juni**

Mogens Callesen - Tulipanvej 5, Alslev,
6800 Varde - fylder **60 år den 27. juli**

Dorthe Hvid - Rådhusstorvet 6, 2.th.,
8900 Randers - fylder **50 år den 27. juni**

Adamu Hausa - Louisevej 2, 1-2, 8220
Brabrand - fylder **70 år den 28. juli**

Connie Nielsen Ikast - Stendyssevej
62, Horne, 9850 Hirtshals - fylder **50 år
den 14. juli**

Inge Kristine Rasmussen -
Heibergsgade 14 1.tv., 1056 København
K - fylder **60 år den 29. juli**

Johannes Pedersen - Spangsbjerg
Møllevej 18 L st., 6715 Esbjerg N - fylder
85 år den 17. juli

Finn Erik Lund - Dr. Kabells Vej 24,
3700 Rønne - fylder **60 år den 30. juli**

Jytte Kaas Melin - C/o Kurt Kaas, Kolby
Hovedgade 59, 8305 Samsø - fylder **50
år den 19. juli**

Esther Sørensen - Tordenskjoldsgade
9, 3, 9000 Aalborg - fylder **85 år den 3.
august**



JUBILÆUM i perioden 10/06/03 - 04/08/03

Lars Uwe Krogh Petersen har den 1/7
2003 været medlem af foreningen i 25 år.

Birthe Jensen har den 1/7 2003 været
medlem af foreningen i 25 år.

Brigitte Hannelore Torp har den 1/7
2003 været medlem af foreningen i 25 år.

Søren Hansen har den 1/8 2003 været
medlem af foreningen i 25 år.

Troels Erland Askholm har den 1/7 2003
været medlem af foreningen i 25 år.



Vi mindes

Hakon Staun Lassen, f. 12/2 1955, er
afgået ved døden d. 21. april 2003

Hjertelig tak for venlig op-
mærksomhed ved mit 40 års
jubilæum i Bornholms Trafik-
ken. Tak for den smukke lam-
pe som jeg fik ved min re-
ception.

Finn Lund

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed.

Anitta Olesen



Tak for opmærksomheden og en god flaske vin i anledning af min 60 års fødselsdag.

Henning Mikkelsen

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor mor Jytte Johanne Petersens begravelse.

*Erik L. Petersen
Gitte Holth*

Tak for venlig opmærksomhed ved min 75 års fødselsdag.

Stanislaw B. Padlo

Tak for den dejlige flaske rødvin jeg modtog i anledning af min fødselsdag.

Anne Lise Petersen

Tak for gave i anledning af min fødselsdag.

Jens Jørgen Assingbo

Indmeldelser i perioden 04-04-2003 til 15-05-2003

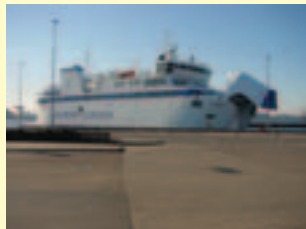
IND DSRF	EFTERNAVN	FORNAVN	REDERI
10-03-2003	Fjærdal	Bjarki Túná	A. P. Møller
01-04-2003	Andersen	Morten	DFDS
14-04-2003	Løkke	Vibeke	DFDS
14-04-2003	Nielsen	Frank Aage	DFDS
15-04-2003	Svendsen	Dennis	DFDS
28-04-2003	Strøm	Lars O.	DFDS
29-04-2003	Poulsen	Anders Lohmann	DFDS
01-05-2003	Christensen	Rune	DFDS
01-05-2003	Holmberg	Jeannette Borgen	DFDS
01-05-2003	Koenen	My Marie	DFDS
01-05-2003	Müller	Mette	DFDS
01-05-2003	Thorsen	Ann Jung	DFDS
06-05-2003	Sternvad	Frida	DFDS
14-05-2003	Teisen	Signe Groth	DFDS
01-04-2003	Thomasen	Poul	Eurest

15

Slettet p.g.a. restance

Tine Jakob	Haffner Bennike	DFDS
---------------	--------------------	------

	Ind/Ud april 2003	
Ind	13	
Ud	15	
Netto	-2	



SAMSØ LINIEN



OVERENSKOMSTBRUD PÅ OVERENSKOMSTBRUD

*Jævnfør fagblad 3/2003
Resume og opdatering for perioden september 2002 - 26. maj 2003.*



SEPTEMBER 2002

I september 2002 blev foreningen bekendt med at ansatte i Samsø Linien var ansat som timelønsansatte, med tilfældige månedlige timetal fra næsten ingen timer til overtimer. Vi indkaldte til organisationsmøde med henblik på at søge afklaring og løsninger. Vi havde ingen overenskomst-mæssig aftale om deltidsansættelse eller lignende.



11. OKTOBER 2002.

Parterne mødtes hos Bilfærgernes Rederiforening i København og drøftede situationen. Rederiet erkendte brud på overenskomsten og et forlig blev diskuteret.

Det lykkedes at forhandle en protokollat-aftale på plads, hvori foreningen positivt tilkendegav, at ville medvirke til en løsning af Samsø Liniens tilsyneladende strukturproblemer, ved forhandling af deltidsaftale m.v.

Det blev aftalt at protokollat-teksten ikke måtte offentliggøres i fagbladet. Efterbe-

talingsbegæring m.v. blev iværksat via vores tillidsrepræsentant. Foreningen accepterede de eksisterende deltidsansættelser fra dato og frem til en egentlig aftale om lønsansættelse aftale var forhandlet på plads.



18. NOVEMBER 2002

Foreningen rykker - igen igen igen - for en dato for forhandling om deltidsansættelse.



ULTIMO NOVEMBER 2002

Et medlem begærer efterbetaling i henhold til protokollat af 11/10-2002 med tilbagevirkende kraft og indleverer dokumentation til rederiet (for perioden 1/10 2001 til 11/10-2002 var rederiet forpligtet til at efterbetale uden opfordring).

I skrivende stund - 6 måneder efter, har medlemmet intet hørt fra rederiet!



3. DECEMBER 2002

Der forhandles i København og en skitse til en revidering af overenskomsten aftales. Foreningen accepterer både en egentlig deltidsansættelse, og også et særligt ønske fra Samsø Linien om såkaldt ad hoc ansættelse.



31. DECEMBER 2002

Dateringsdato for aftale om revidering af overenskomstens § 1 om "ANSÆTTELSE OG OPSIGELSE".

De vigtigste ændringer i overenskomsten er:

1. Deltidsansatte kan ansættes med minimum 75 timer om måneden.
Deltidsansatte kan højst udføre 25% af de samlede tjenstedage i rederiet for cateringpersonale, opgjort over en 6 måneders periode.
2. Samsø Linien kan ansætte ad hoc ansatte ved spidsbelastninger som tilknyttede timelønnede tilkaldevagter. Ad hoc ansatte kan højst udføre 10% af tjenesten (tilsvarende deltidsansatte).
Der er ikke noget opsigelsesvarsel, og samme tjenesteaftale kan vedvarende bruges.

JANUAR 2003.

Et medlem begærer efterbetaling iht protokollat af 11/10 2002 og indleverer dokumentation til rederiet.

(Intet hørt).



ULTIMO FEBRUAR 2003.

Foreningen modtager dokumentation for mystiske beregninger efter 6 måneders reglen, i forbindelse med afspadsering af fridage og under sygdom (som i værste fald ligner "tyveri" af overtid). Tidligere deltidsansatte - i strid med overenskomsten - opsiges uden varsel, ved slet og ret fremsendelse af skattekort eller lignende, og

der sker ansættelse på ad hoc betingelser i lavsæson.



3. MARTS 2003

Foreningen fremsender efterbetalingskrav på vegne af 10 ansatte (incl. de 2 som selv havde indsendt dokumentation og begæring i november 2002 og januar 2003, og som intet har hørt), med tilhørende dokumentation i form af lønsedler.

For hver enkelt angives perioder måned for måned, samt timeantal. I alt begæres efterbetaling for 3.195 timer.



4. MARTS 2003

Foreningen skriver til rederiet og anmoder om bekræftelse på enighed om at:

1) Normtid reduceres forholdsmæssigt ved afspadsering af fridage i forbindelse med beregning af overtid efter 6-måneders reglen, 2) Ansættelsesforhold kun opsiges med overenskomstaftalt varsel og 3) Ad hoc ansættelse kun sker i forbindelse med spidsbelastninger.

Der tages forbehold for indkaldelse til fællesmøde.



Foreningens tillidsrepræsentant i Samsø Linien - Peter Langborg



5. MARTS 2003

Bilfærgernes Rederiforening svarer efter anmodning fra Samsø Linien på foreningens brev. Der anmodes om uddybning vedrørende reduktion af normtid, og rederiforeningen bekræfter på vegne af Samsø Linien, at opsigelse kun sker med korrekt varsel, og ad hoc ansættelse kun sker ved spidsbelastninger i henhold til protokollatet af 31/12-2002. Rederiforeningen meddeler samtidig, at rederiet har anmodet rederiforeningen om vurdering af efterbetalingsbegæringen af 3/3-2003 hvorom de vil vende tilbage.



11. MARTS 2003

Foreningen uddyber brevet af 4. marts for alle 3 spørgsmåls vedkommende. Afslutningsvis udtrykker vi forundring over at efterbetalingskravet er videresendt til rederiforeningen, fordi dette må antages at være et rent bogholderimæssigt spørgsmål i Samsø Linien, og anmoder om bekræftelse på at vi snarest modtager rederiets opgørelse i henhold til aftalen af 11/10-2002.



21. MARTS 2003

Rederiforeningen fastholder forudsætning om dokumentation for efterbetalingskravet i henhold til formuleringen i protokollatet af 11/10-2002 ("medarbejdere med dokumenterede krav").



24. MARTS 2003

Foreningen fremsender:

- 1) Specificeret sammentællingsoversigt med opgørelse af timetal måned for måned.
- 2) Samtlige tilhørende relevante løn-

sedler.



27. MARTS 2003

Organisationsmøde afholdes i Bilfærgernes Rederiforening. Der erkendes igen overenskomstbrud for så vidt angår beregning af overtid som opsigelse uden varsel. Mht overtidsberegningen sker det på den underfundige måde, at der efter lang tids parlamentaren erklæres enighed om foreningens fortolkning af overenskomsten (det modsatte ville føre til absurde muligheder). Reguleringer og ad hoc ansættelse drøftes og en forligsskitse udformes i løse træk. Rederiet anmoder om 8 dages betænkningstid.



APRIL 2003

Næsten hele måneden hengår uden endelig afklaring og med den ene og den anden begrundelse bliver de 8 dage til en måned, hvilket foreningen modvilligt accepterer.



29. APRIL 2003

Aftale indgås. De vigtigste punkter i aftalen (forståelsen) er:

- 1) At der sker reduktion i månedsnormen i forbindelse med afspadsering af fridage forud for beregning af overtid efter 6 måneders reglen [tilsvarende ved ferieafvikling og sygdom].
- 2) Der betales hyre for manglende opsigelse til 2 navngivne medlemmer.
- 3) Rederiet meddeler snarest Bilfærgernes Rederiforening hvilken dokumentation rederiet finder nødvendig for regulering i hen-

hold til indsendte efterbetalingskrav (f.eks. kopi af lønsedler - som altså allerede er indsendt!). Hvis uenighed om dokumentationsspørgsmålet drøftes dette forhold mellem rederiforeningen og DSRF. "Efter modtagelse af fornøden dokumentation foretager rederiet efterregulering af de pågældende uden unødigt opsættelse".

- 4) Der optages snarest drøftelser om forståelse af aftalen om ad hoc ansættelse (fordi spørgsmålet ikke blev drøftet nærmere ved aftalens indgåelse pr. 31/12).
- 5) Rederiet indbetaler 5.000 kr til DSRF for diverse omkostninger ved behandling af de rejste spørgsmål.



15. MAJ 2003

Der er intet sket vedrørende efterbetalinger eller elementære udbetalinger af opsigelsesvarsler for 2 personers vedkommende. Der er ikke stillet krav om anden eller yderligere dokumentation.

Foreningen indkalder til haste fællesmøde i Dansk Arbejdsgiverforening pr. fax og almindelig post.

Det samlede efterbetalingskrav er overlagsmæssigt opgjort til omkring 320.000 kroner, hvortil kommer opsigelsesvarsler med ca. 60.000 kroner.



22. MAJ 2003

Brev fra Dansk Arbejdsgiverforening. Fællesmøde er nu aftalt til at finde sted mandag d. 26. maj. Det oplyses fra Samsø, at



hyre for manglende opsigelse - i følge protokol af 29. april 2003 (punkt 2) - nu er udbetalt.



25. MAJ 2003

Første forespørgsel vedrørende dokumentationen for de 10 efterbetalingskrav modtages i foreningen 23. maj (det drejer sig om en enkelt person). Det modtages i brev fra Bilfærgernes Rederiforening som har modtaget det pr. fax fra Samsø-Linien 9. maj!

I øvrigt har ingen af de berørte ansatte hørt noget fra rederiet.

OBS vedr. aftale af 29. april 2003

I forbindelse med dette forhold gælder følgende: Rederiet er forpligtet til at efterbe-

*tale alle som er fejlberegnet i forbindelse med afspadsring af fridage, **uden anmodning**, tilbage til 1/10-2001 (eller 1/4-2002, - desværre lidt protokollatmæssig usikkerhed på dette punkt). Der gælder imidlertid en 5-årig forældelsesfrist for et krav af denne art, og enhver kan yderligere begære efterbetaling med tilbagevirkende kraft, mod fremlæggelse af fornøden dokumentation.*



26. maj 2003

Fællesmøde DA kl. 10.00

Parterne kunne ikke blive enige om bod for unødige forsinkelser i forbindelse med efterbetalinger.

DSRF viderefører sagen ved Arbejdsretten.

DE UNGE OG FAGBEVÆGELSEN

Af: Christian Petersen

I de sidste 20 år er antallet af unge medlemmer mellem 18 og 29 år i de danske A-kasser faldet med 17 procent. I parentes bemærket har FTF-A dog oplevet den modsatte tendens og faktisk fået flere unge medlemmer i denne periode, mens det altså er gået hårdt ud over traditionelt store A-kasser som SiD og HK.

Det samlede fald i antallet af unge medlemmer i de danske A-kasser skyldes til dels de små ungdomsårgange, men det er dog ikke hele forklaringen. En anden forklaring kan være, at flere unge vælger mellem-lange eller lange uddannelser og derfor udskyder et eventuelt medlemskab af fagforening og A-kasse til et senere tidspunkt.

En tilsyneladende manglende solidaritetsfølelse blandt de unge mennesker har også været nævnt som en årsag til fagbevægelsens problemer med at tiltrække de unge. I 1993 viste en medlemsundersøgelse hos LO, at kun hvert femte medlem under 30 nævnte solidaritet som årsagen til deres medlemskab. Blandt medlemmer over 60 nævnte mere end 80% solidaritet som årsag.

At unge mennesker i dag generelt skulle være mere usolidariske end tidligere kan dog godt forekomme en anelse unuanceret. Dog er der sandsynligvis noget om, at solidaritet for unge mennesker mere er rettet mod nære relationer (familie og venner) fremfor arbejde og fagforening. Blandt

andet derfor melder unge mennesker sig i dag – i modsætning til tidligere - ikke per automatik ind i en fagforening. Derimod har de en kritisk afprøvende indstilling til medlemskab af en fagforening.

FTF, der jo som nævnt har oplevet en medlemsfremgang de senere år, lavede i 2002 en undersøgelse af unges holdninger til arbejde og fagforening. Undersøgelsen viser samlet set, at et flertal af de unge bakker op omkring fagforeningen som institution, idet 65% af de adspurgte erklærede sig enige i, at fagforeninger er nødvendige for at varetage deres interesser på arbejdsmarkedet. Ligeledes fremhæver flertallet af de unge nogle af fagbevægelsens traditionelle kerneydelser – nemlig arbejdet for bedre løn- og arbejdsvilkår samt rådgivning og krisehjælp – som hovedårsagen til medlemskab af en fagforening.

Samtidigt fremgår det dog af undersøgelsen, at der blandt de unge er en vis skepsis overfor fagforeninger. Således peger 38% på at fagforeninger har et imageproblem, mens 31% tager afstand fra fagbevægelsens bureaukrati. Her sigtes der nok især imod nogle af de store fagforeninger, hvor det enkelte medlem ofte må føle sig som en meget lille brik i et stort spil, ligesom kerneydelserne her ofte overskygges af store kontorbyggerier og upersonlig sagsbehandling. Her har de mindre fagforeninger en stor fordel, da medlemmet ofte kommer til at tale med den samme person og derved får en mere personlig tilknytning til fagforeningen. Det samme gør sig naturligvis gældende den anden vej rundt: Medarbejderne i den lille fagforening

vil oftest have en mere personlig tilknytning til medlemmerne.

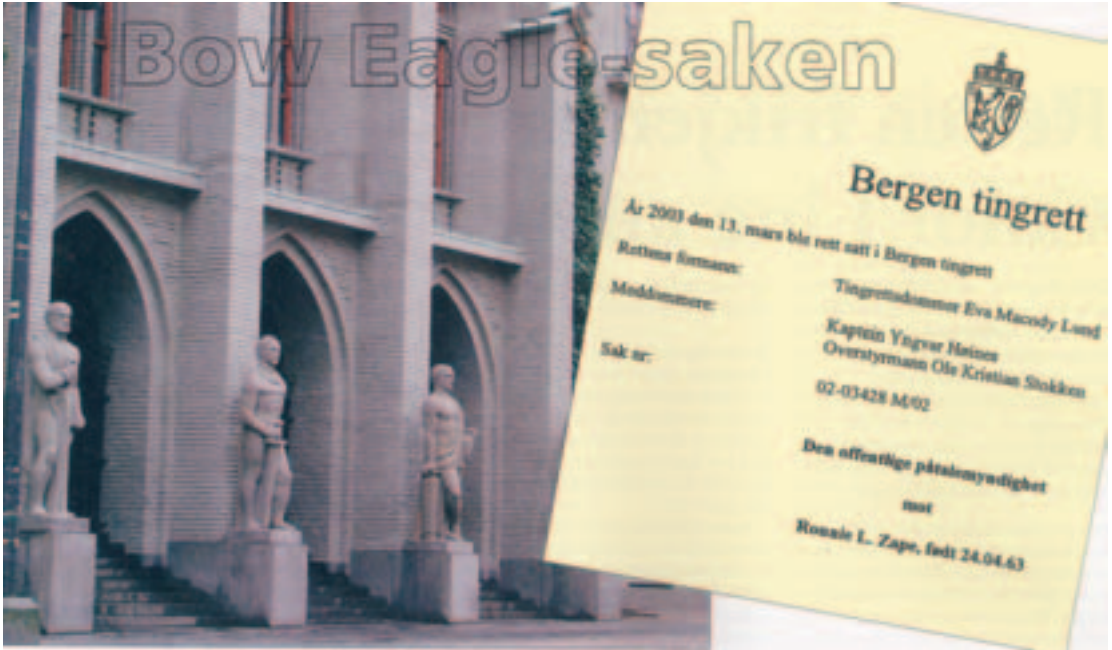
På baggrund af de senere års generelle fald i antallet af fagforeningsmedlemmer og FTFs undersøgelse, kan man konkludere, at nogle fagforeninger og A-kasser i de kommende år bør indstille sig på en vis grad af fornyelse, hvis man ønsker, at tiltrække flere unge medlemmer. Herudover er det dog også vigtigt, at man fokuserer på fagbevægelsens kerneydelser, mens mere perifære ydelser eventuelt kan



nedprioriteres. En vigtig opgave bliver desuden at styrke fagbevægelsens troværdighed, hvilket ikke kun gøres ved hjælp af smarte (og dyre) kampagner.

På et mere konkret plan er der naturligvis forskel på fagforeninger, ligesom medlemmer (samt potentielle medlemmer) af forskellige fagforeninger vil have forskellige forventninger til deres medlemskab. I bestræbelserne på, at beholde – eller eventuelt øge – det nuværende medlemsantal, må det derfor være op til hver enkelt fagforening at forholde sig til netop deres medlemmers forventninger og behov.

HISTORISK DOM I NORGE



5 års ubetinget fængsel for at efterlade forulykkede til druknedøden.

Genfortalt i forkortet udgave af AOP efter beretning i Norsk Sjømannsforbund's fagblad „Loggen“

I Bergens byret blev der den 13. marts skrevet norsk (europæisk) søfartshistorie. En 1. styrmand på et norsk ejet kemikalietankskib blev idømt 5 år ubetinget fængsel efter norsk strafferet: "Skibsfører eller vagthavende styrmand som undlader at yde den hjælp som er nødvendig, hvis der er fare for liv eller helbred til søs".

Sagen drejede sig om det norske kemikalietankskib m/t "Bow Eagle", som den 26. august 2002 befandt sig i den nordlige del af Biscayen vest for Ile de Sein i Frankrig. Skibet var på vej mod Rotterdam fra Brasilien, og kolliderede kl.01.50 med den

franske fisketrawler Cistude med 7 mand ombord. Bow Eagles filippinske 1. styrmand havde vagten sammen med en filippinsk matros ved navn Andres.

Bow Eagle ramte med sin stævn trawleren midtskibs, og trawleren blev en kort tid stående på Bow Eagles bulbstævn, hvorefter den gled af og blev liggende i søen med svær slagside indtil den efter 5 til 15 minutter vendte rundt og sank med kølen i vejret.

Bow Eagle fik selv en 1 meters flænge i bulben, samt denne trykket ind.

4 af trawlerens besætningsmedlemmer omkom under ulykken eller under opholdet i vandet, som kom til at vare i ca. 8 timer, da trawlerens nødudstyr ikke virkede ordentligt.

Bow Eagle sejlede videre som intet var hændt mod Rotterdam og først næste dag

kl. 11.40 opdager overstyrmanden et stort fald i nitrogentrykket i skibets tank nr. 7, bagbord side. Under undersøgelsen af dette, opdages det at der er en lækage i tanken, og at forpiggen er fyldt med 590 tons havvand, samt at der er slagmærker og buler i skibets bagbord side. 1. styrmanden blev spurgt om han kendte noget til skaderne, hvilket han benægtede. Skibet blev den 26. august aften orienteret af rederiet om at et fiskeskip i Biscayen var meldt savnet. Besætningen på Bow Eagle arbejder hele den 26. og 27. august med at holde skibet sødygtigt.

Om morgenen den 28. august opsøger Andres overstyrmanden og fortæller at han ikke har kunnet sove eller spise, og på overstyrmandens direkte spørgsmål bekræfter Andres at de havde kollideret med fiskerbåden under hans vagt den 26. august. Andres fortalte at han var bange for at 1. styrmanden ville blive ond på ham fordi han havde fortalt dette. 1. Styrmanden bliver kaldt ind på overstyrmandens kontor og får forbeholdt Andres udsagn. Han benægter først, men ender med at erkende at der er sket en kollision.

Under retssagen i Bergen siger 1. styrmanden at han ikke rapporterede hændelsen, da han så fiskeskibets lanterne agten for skibet efter kollisionen, og på radaren kunne se at skibet gjorde samme fart som tidligere. Derfor havde han ikke skrevet noget i dagbogen eller vækket kaptajnen, og pålagt matros Andres ikke at omtale hændelsen.

Retten fandt det bevist at ulykken skyldtes at fiske-

skibet ikke havde overholdt sin vigepligt, da det nærmede sig Bow Eagle fra bagbord. Men retten fandt samtidig at Bow



Eagles styrmand vidste at der var sket en ulykke, og at fiskeskibets mandskab var i livsfare og skulle have hjælp, Alligevel undlod han bevist og med vilje at yde den nødvendige hjælp, idet han hverken iværksatte redning, slog alarm eller underrettede kaptajnen, og endda pålagde udkikken ikke at fortælle nogen om hændelsen.

Ved en øjeblikkelig redningsindsats ville mindst en, muligvis flere af de døde fiskere kunnet være reddet. Ved strafudmålingen mente retten at det var en skærpende omstændighed at 4 mennesker, som kunne være reddet, omkom ved ulykken. Herefter idømte retten 1. styrmanden 5 års ubetinget fængsel, selv om anklageren kun havde bedt om 4 års fængsel. Dommen blev straks anket af styrmanden.

Det var første gang at denne § i norsk straffelov er blevet anvendt, og vi har spurgt i den danske søfartsstyrelse om vi nogen sinde har haft lignende tilfælde herhjemme, hvilket ikke er forekommet. Lad os håbe vi aldrig hører om lignende tilfælde igen, uanset hvilket flag et skib sejler under.

§ 314. Fører av skip eller vakthavende styrmann som ved sammenstøt eller manøvrering hvorved fare inntreier for noens liv eller helse, unnlatar å yte den hjelp som trengs og som han kan gi uten særlig fare for eget skip eller for personer som er ombord der, straffes med fengsel inntil 3 år, men inntil 6 år såfremt forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.

Er det ved sammenstøt eller manøvrering av skip inntreidt fare for skade på ting, og skipets fører eller vakthavende styrmann unnlatar å gi den hjelp som trengs og kan gis uten særlig fare eller oppofrelse, straffes han med bøter eller fengsel inntil 1 år, dersom forholdet ikke rammes av første ledd.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

(ret til en øl i spisepausen fortsat)

bejdernes egenbetalte pauser, uanset hvilke ædle hensigter han har, siger forretningsfører Stig Schlüsen fra SiD's B.O.S.-gruppe.

Han erkender dog samtidig, at voldgiftskendelsen også siger, at arbejdsgiveren kan være berettiget til at forbyde alkohol i arbejdstiden og fastsætte grænser for, hvor meget alkohol medarbejderne må indtage i selvbetalte spisepauser.

I den konkrete sag får arbejdsgiveren ret til at bestemme, at der alene må indtages én alkoholisk genstand i de selvbetalte spisepauser.- Selv om det i sig selv er en begrænsning, er vi tilfredse med kendelsen, siger Stig Schlüsen.

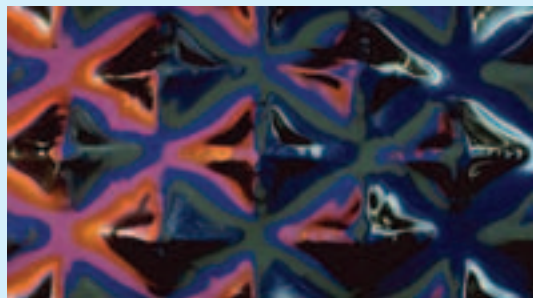
Vi anerkender, og har altid anerkendt, at der kan være arbejdsopgaver, hvor det af sikkerhedsmæssige årsager kan være nødvendigt med alkoholforbud, men vi har ikke kunnet acceptere et ensidigt stop for en øl til madpakken, når det ikke er begrundet i sikkerheden på pladsen - og kendelsen siger, at det skal vi heller ikke acceptere.

Både arbejdsgiver og tillidsrepræsentant kunne under voldgiftssagen fortælle, at virksomheden hidtil ikke har haft problemer med alkohol hos medarbejderne. Parterne var også enige om, at medarbejderne efterkom et eventuelt ønske fra en kunde om, at der ikke blev drukket øl på byggepladsen.

Vi har valgt at bringe denne tragikomiske historie fra SID's fagblad i sin fulde længde, fordi foreningen af særlige grunde har fået et vågent øje mod kontrolforanstaltninger og regulativer, som med påberå-

belse af sikkerhedshensyn, tenderer mod at kræve mennesker erstattet af robotlignende skabninger uden "svagheder", og under fuld kontrol både i arbejds- og fritid. Kontrolforanstaltninger og puritanisme har i disse år en blomstringstid - som tidligere i det forhistoriske forløb - som ikke skal analyseres nærmere her. Vi kan med beklagelse blot konstatere at krænkelse af den menneskelige integritet er på den internationale dagsorden. Som forening vil vi gøre hvad vi kan for at beskytte vores medlemmer mod dette snavs. På den anden side er vi helt enige i, at f.eks. skib ikke skal føres i hverken beruselse eller anden utidig skæverthed - hvilket ikke ændrer på, at en stiv cognac aldrig har været at foragte i en krisesituation.

For mange år siden læste jeg en historie af filosofen Villy Sørensen, i hans "Sære historier", om en lille købmand som vidste hvad folk i virkeligheden havde brug for.



Hvis bygningsarbejderen fra stilladset overfor bad om 20 bajere, fik han måske 4 og slog sig til tåls med det. Købmanden havde en søn som altid sad i butikken og spillede på mundharmonika, og næsten aldrig talte. Han havde ikke faderens evne til at se ind i folk, og da han efter faderens død overtog forretningen gik det galt. Første dag han handlede øl til stilladsarbejderne fik de hvad de bad om, og ikke hvad de i virkeligheden ønskede, og sam-

me dag faldt en arbejder ned fra stilladset og døde. Sær historie som ikke er til at glemme!

Fagretslige mærkedage i juni

11. juni - Domsforhandling i Sø- og Handelsretten om nægtelse af at udstede den Blå Bog tidsbegrænset, på grund af for højt BMI.

16. juni - Domsafsigelse fra Østre Landsret. DSRF mod Arbejdsmarkedets Ankenævn. Vores påstand at A-kassen i udgangspunktet har taget arbejdsgiverens standpunkt i strid med reglerne.

30. juni - Seneste tidspunkt for dom i sag fra Østre Landsret. DSRF mod Den Sociale Ankestyrelse om anerkendelse af arbejdsskade.

Kristelig overenskomst

Et af vores medlemmer arbejder midlertidigt for en restauratør i Århus som er medlem af de kristelige arbejdsgivere, og dermed har overenskomst med den kristelige fagbevægelse.

I ansættelsesaftalen angives bare „overenskomst“ (så kan man gætte sig til hvilken), og forinden på kontrakten er tilføjet at der ydes fri uniform som erstatning for tillæg for forskudt tid og eventuel overtid. I et personalecirkulære er samtidig angivet at arbejdsgiveren yder fri uniform.

Meget interessant aftale som måske er efter opskriften „Giv Gud hvad Guds er, og kejseren hvad kejserens er“.

På vegne af vores medlem har vi skrevet og gjort krav gældende efter overenskomsten (som man ikke bliver rig af med 107 kroner i timen for en faglært arbejder).

Efter flere breve frem og tilbage (det seneste fra foreningens advokat), har arbejdsgiveren nu ændret indstilling og er sindet på fremover at overholde overenskomsten. Samtidig har han spurgt vores medlem om ikke de kan blive enige om „et eller andet beløb“ for fortidens forsynelser. Vi har regnet efterbetalingskravet ud og afventer nu en udenomsretlig afklaring af sagen.

RBF mod DFDS, Faglig Voldgift.

En tillidsrepræsentant fra RBF havde haft problemer med at vende tilbage til sit skib efter endt orlov (orlov var bevilget på grund af moders dødelige sygdom). Skibet anbefalede tillidsrepræsentanten at søge genansættelse på andet skib, hvorefter tillidsrepræsentanten følte sig usikker på sin situation og henvendte sig til RBF, som henvendte sig til DFDS. En god uges tid efter tilbød rederiet genansættelse på samme skib, men nu ønskede tjeneren med baggrund i forløbet ikke at vende tilbage.

RBF nedlagde ved faglig voldgift påstand om at tjeneren var afskediget uden varsel og uden saglig begrundelse, med krav om løn i 3 måneder samt en godtgørelse.

Afgørelse. Efter bevisførelsen findes det ikke godtgjort at tjeneren blev tilbudt at komme tilbage i fast stilling. Uanset han ikke havde krav på at komme tilbage på fast dato, havde han ved nummer 2 henvendelse krav på en klar tilkendegivelse. Tillidsrepræsentanten betragtes følgelig som afskediget uden varsel og uden saglig begrundelse.

Tilkendes løn i 3 måneder samt en godtgørelse på 20.000 kroner.

TAK OG ET EPISTEL

Fra: Arne Bruun

Hjertelig tak til Dansk Sø-Restaurations Forening, bestyrelsen, medlemmerne og kontorpersonalet, for den venlige opmærksomhed, som jeg har modtaget idag, i



anledning af mit 50 års medlems-jubilæum. Jeg er meget glad for gaven "Fyrskibet-Classic", og brevet med den pæne omtale af min tid som medlem, og arbejde for Dansk Sø-Restaurations Forening. Jeg håber og ønsker alt godt for foreningen fremover, og god vind. Hertil et cadeau til A.O.P for lederne i nr.3 d.å.

Epistel:

Når jeg ser filmen s/s MARTHA , får jeg associationer til min udmønstring med s/s HEDDA DAN i 1949 som ungdok. Denne udmønstring gav anledning til, at jeg rettede henvendelse til Fagforeningen.

s/s HEDDA DAN var en ældre kulfyret dame med bunkerlugerne lige udenfor kabysen i både bagbord og styrbord side, midtskibs, nøjagtig som på "MARTHA". Bunkerslisen var anbragt lige over kabysens gode gamle komfur, så der blev slisket til begge sider. Jerndørene i begge sider var skæve, så kulstøv fløj ind af sprækkerne selv om dørene var lukket, når vi skulle have bunkers. Og det selv om jeg forsøgte at tætnede med våde klude, tvist og viskestykker, selv om restauratøren blev sur og gal over jeg brugte viskestykker.

Hyren og overtid var ikke noget at skrive hjem om. Efter 3 måneder og 2 dage, fra

november 1949 til februar 1950 i den Botniske Bugt på Finland, tilbage over Nord-søen med nær haveri til Irland og videre til England, derfra hjem med koks i hønsegårde på både for- og agterdækket og med afmønstring i København, rettede jeg personligt henvendelse i fagforeningen Herluf Trollesgade, med mine beklagelser til daværende kontorpersone og formand, - uden at være medlem, og fik den respons, at jeg kunne betragte min udmønstring som en oplevelse og uden hjælp.



Ungdomsbillede af Arne Bruun, på dækket af m/s „Umanak“, hvor Arne i 1950 sejlede for Kongelige Grønlandske Handel som ungdok. Skibet blev bygget på Helsingør Værft i 1948, og forliste senere i 1988.

Det var anledning til, at jeg meldte mig ind i Dansk Sø-Restaurations Forening, og indefra forsøge at påvirke foreningen, og forholdene for restaurationspersonalet i den danske handelsflåde.

Nu nyder jeg mit otium, som passivt medlem af DSRF, og tænker på alle de gode som dårlige tider og oplevelser jeg har haft i erhvervet. Ikke en eneste dag har jeg fortrudt eller ville jeg undvære.

Med hilsen til alle i Dansk Sø-Restaurations Forening, såvel medlemmer som kontorpersonele, der ikke har kendt "de gode gamle dage", men haft mange problemer at tackle, - og som kan se frem til foreningens 100 års jubilæum.



Arne Bruun ved foreningens generalforsamling og 95 års jubilæumsfest, 28. august 2002 på Koldingfjord Hotel.

Den 21. maj havde pensioneret formand Arne Bruun 50 års jubilæum som medlem af Dansk Sø-Restaurations Forening.

Arne Bruun har altid lagt et stort arbejde inden for foreningen, først som bestyrelsesmedlem, senere som forenings-ansat, og ikke mindst gennem 16 år som formand i perioden 1979 – 1995.

I Arne Bruun's formandstid skete der store ændringer i samfundet, som også fik stor betydning for fagbevægelsen og ikke mindst DSRF.

Det blev Arne's opgave at styre foreningen igennem en ny besætningslov, der nærmest glemte skibets restaurationsafdeling. En anden lov som nedlagde de små a-kasser, herunder DSRF's. Indførelse i FTF og FTF-A, samt ikke mindst ind i DIS-tiden, som startede i 1989. Alle disse store og mange andre opgaver løste Arne Bruun på så effektiv vis, at foreningen kunne leve videre og stadig opretholde sit arbejde som en fagforening for restaurationspersonalet til søs.

Bestyrelsen og foreningen lykønsker Arne med jubilæet og ønsker fortsat godt fortjent otium i det nordjyske.

Bestyrelsen

KAMPEN FOR ORGANISATIONSFRIHED

IÆSERBREV

Spørgsmålet er nemlig, hvad politisk frihed indebærer i et moderne demokrati. Eller rettere - hvad politisk frihed stadig ikke indebærer.

Det har lige været den 1. maj, og i den anledning er der sagt og skrevet meget om frihed. Tilbage i slutningen af 1800-tallet blev der kæmpet en brav kamp for retten til frit at organisere sig. Arbejderbevægelsen havde trange kår. Louis Pio (1841-94), der grundlagde den danske arbejderbevægelse i 1871, endte efter mange nederlag og fængselsophold, som en nedbrudt og udstødt mand.

Også liberale kræfter argumenterede for den frie organisationsret. Venstremanden Chresten Berg (1829-91) sagde det klart i slutningen af 1880'erne: "Der er ingen, som har strengere arbejde end Socialdemokratiets ledere, der overdænges med hån og spot af reaktionens lejede presse; jeg beundrer den gerning, disse ledere gør for at rejse de mange tusinder for frihedens sag". Chresten Bergs ord giver stof til eftertanke på en fredelig majdag i 2003. Det, som vi i dag betragter som folkets indlysende ret til politisk frihed, var på ingen måde en selvfølge den gang. Spørgsmålet er så, hvad politisk frihed indebærer i et moderne demokrati. Eller rettere - hvad politisk frihed stadig ikke in-

debærer?

Retten til at organisere sig blev vundet i 1899 efter en lang og opslidende kamp, hvor strejker og lockout i månedsvis gjorde det næsten umuligt for mange familier at skaffe mad til de sultne munde. Arbejdernes ret til at organisere sig blev vekslet med arbejdsgivernes ret til at lede og fordele arbejdet i det legendariske septemberforlig.



Arbejderne vandt dengang friheden til at organisere sig. I vores samfund i dag ønsker stadig flere friheden til selv at vælge deres organisatoriske tilhørsforhold, herunder friheden til at vælge en faglig organisation fra.

Den frihed er langt fra vundet. Af grunde som er helt ubegribelige, kæmper de faglige organisationer i disse år en indædt kamp for retten til at tvinge medlemskaberne i hus. Og af grunde, som er mindst lige så ubegribelige, har regering og folketing endnu ikke sikret den fundamentale frihed, der ligger i selv at vælge til og fra - også i organisatoriske forhold. Det er uskønt at se på. Trøsten er, at det kun er et spørgsmål om tid. Hvis ikke de folkevalgte har modet til at gøre noget ved sagen, vil oprøret komme fra neden.

De faglige organisationer, der gennem et helt århundrede sikrede mange rettigheder og ordentlige forhold for deres med-

lemmer, vil opleve, at tvang også i dette tilfælde er den ringeste måde at skabe fællesskab og solidaritet på. Medlemmerne vil gøre oprør og kræve retten til selv at bestemme.

Der ligger et trist paradoks i, at de organisationer, der oprindeligt skulle være det

enkelte menneskes værn mod skrumpeløse arbejdsgivere, nu selv er blevet genstand for en modstandskamp. Hvis de faglige organisationer skal overleve - og det vil bestemt være til gavn for udviklingen - skal de ikke bygge fremtiden på tvang, men på det gode argument.

Jens Chr. Raassi

NYT UNIFORMSREGLEMENT I DFDS

Den 1. maj trådte et nyt uniformsreglement i kraft i DFDS. Der er lavet en flot bog med masser af billeder af hvordan de enkelte ansatte skal være uniformeret. Dette er udfærdiget så detaljeret at den sågar bestemmer hvilke strømper de ansatte skal have på, for kvindernes vedkommende helt ned til maskestørrelsen på deres nylonstrømper.

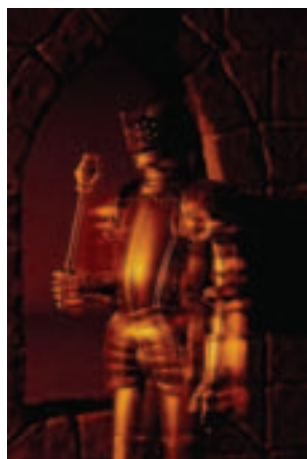
Dette er et flot og grundigt arbejde, men UPS, man glemte en ting, og hvad var så det??, jo det sædvanlige, når man taler DFDS, nemlig først at læse overenskomsterne inden man begyndte at planlægge.

I overenskomsten mellem DFDS og DSRF, for både supervisorer og menigt cateringpersonale, står det klart og tydeligt at arbejdsgiveren skal levere nødvendigt og krævet arbejdstøj.

DFDS vil ikke udlevere sko og strømper til de ansatte, men vil nu bestemme detaljer i disse beklædningsgenstande helt ned til maskestørrelse.

Dette har foreningen protesteret over og rederiet har erkendt at sådan som teksten er i overenskomsten, så har foreningen ret. Derfor har rederiet udsendt en skrivelse vedr. uniformsreglementet til skibene, hvori det fastslås, at man ikke kan pålægge de

ansatte at købe bestemte sko, eller forlange detaljeret hvordan skoene skal se ud i design eller farve. Det samme gælder for strømper, både for mænd og kvinder.



Der er enighed mellem DFDS og DSRF om at de ansatte som hidtil skal bruge egne sko og strømper, og de eneste krav til disse er at de er mørke i farven (mørkebrun eller sort). Kræves der noget beklædning eller fodtøj af bestemt udseende eller design, så skal rederiet/skibet betale udgifterne til dette.

Hvis det enkelte skib stiller krav i strid med ovenstående, er der tale om rent overenskomstbrud og foreningen bedes straks orienteret.

AOP

§ 14 - Andre bestemmelser

....

Stk. 3. Når særlig påklædning er for langt, ydes sådant arbejdstøj i fornødent omfang.

FRA SLAGET PÅ FÆLLEDEN 1872 TIL ANSÆTTELSESRETEN 2003

**Fagretslig føljeton om bortvisning
og afskedigelse.**

Af: OleS

AFSNIT 1

DSRF tabte stor principiel sag i Højesteret. Uændret retstilstand når det gælder afskedigelsesretten. Udvikling på det EU-fagretslige område underkendt.

Dommen afsagt 29. april 2003

Sagen

I 1999 blev et vores medlemmer opsagt, med overenskomstbestemt varsel, efter en farverig episode i medlemmets fritid og private sejlads med andet skib i DFDS. Der var både et ecstasylignende stof og helikopterredning fra Dana Anglia involveret i sagen, men intet kunne forbinde vores medlem med endsige viden om det passerede. Medlemmet havde indtil da haft en lynkarriere i DFDS, men blev nu opsagt med begrundelse i illoyalitet overfor skibsledelsen på sit eget skib.

Der manglede anciennitet til behandling i det fagretslige system, men vi anlagde sag ved Sø- og Handelsretten, som den 3. april 2001 erklærede opsigelsen for usaglig, men sanktionsfri med henvisning til den manglende anciennitet.

Både under domsforhandlingen i Sø- og Handelsretten, og særligt efterfølgende, blev hele sagen noget beskæmmet af modpartens påståede historier om hvor mange yderligere grunde der var til at fy-



re vores medlem. Der var sågar pludselig også tale om tyveri af 2 øl, og omgang med menige i fritiden! Det kunne have været en eksemplarisk sag om retsafklaring, men sådan skulle det ikke være. Så sokratiske er vi ikke, i vores lille spilverden.

Dommen

Højesteret finder, at tilkendelse af godtgørelse som følge af, at afskedigelsen af en ansat i en privat virksomhed ikke er rimeligt begrundet i den ansattes eller virksomhedens forhold, kun kan ske, hvis der er hjemmel hertil i lov, kollektiv overenskomst eller anden aftale..... og hverken EU-retten eller ILO konventionen om afskedigelse, der ikke er ratificeret af Danmark, kan begrunde et andet resultat.

Højesteret finder heller ikke at der er grundlag for at tilkende erstatning efter erstatningsansvarsloven for æreskræn-

kende forhold, eller i det hele efter "almindelige erstatningsregler".

Dommen fra Sø- og Handelsretten stadfæstes, med den ændring at DSRF bliver idømt sagsomkostninger med i alt 50.000 kroner.

Eftertanker

Vi prøvede og vi tabte. Undervejs blev vi ofte kritiseret for at føre sag mod vores egen overenskomstbestemmelse. Eller for at bane vej for flere „kristelige“. Vi anser imidlertid overenskomstbestemmelsen for at være tilknyttet det fagretslige system med etablering af faglig voldgift. Og ja, det var en sag vi førte ikke bare for vores egne medlemmer i deres aktuelle arbejdssituation, men for alle ansatte i alle arbejds-situationer.

At vi tabte her og nu, er ikke ensbetydende med at spørgsmålet om usaglig afskedigelse er sendt til de evige jagtmarker.

Andre vil tage sagen op igen, og retsudviklingen vil fortsætte. Det blev bare ikke DSRF som skrev **den** historie.

I f.eks. Sverige og Tyskland findes overordentlig stærk retsbeskyttelse mod afskedigelse som ikke er sagligt begrundet i virksomhedens eller den ansattes forhold. Det er i hele denne forbindelse vigtigt for os at præcisere, at vi ikke ønsker tilsvarende retstilstand. Vi skal ikke have indført omvendte stavnsbindinger til skade for mobilitet og økonomisk sundhed på vores nuværende samfunds præmisser, før vi overhovedet kan se lyset fra et nyt årtusinde. Vi er i bund og grund helt pragmatiske, og alt vi kæmpede for var elementær retfærd. Fra det praktiske og daglige arbejde ved vi, hvor dybt det berører det enkelte individ, at blive uretfærdigt opsagt fra sin arbejdsplads.

Fortsættes med historisk beskrivelse af den fagretslige baggrund og regler om bortvisning og opsigelse.





GODT BRØD

Her er lige en hilsen fra Nuka Arctica i Nuuk. Vil skrive et par ord om et kursus på Silkeborg Tekniske Skole, hvor vi var på et kursus i Royal Arctic Line regi vedrørende sund og fedtfattig mad. Vi var 4 stewardesser og 4 catering officerer, og med en dygtig faglærer ved navn Karsten Schmidt som underviser. Det var det første kursus han havde planlagt sammen med Royal Arctic Line, så han var nok lige så spændt som vi andre, hvordan det skulle gå.

Vi startede med brødbagning, blandt andet med speltmel, hvor der skulle laves fordeje til dagen efter, samt fordeje til rugbrød. Det var der ikke mange der kendte i forvejen og det var nok det mest spændende. For er der noget søfolk er glade for, så er det noget godt madbrød.

Så kom vi ind på stegemetoder og andre måder at bruge de daglige råvarer på, som

bælgfrugter, brune og sorte bønner, kikærter og linser. Det hele noget som nok er gået lidt i forglemmelsen.

Næste dag skulle vi så igang med de nye måder at bage på, med de fordeje der var lavet dagen i forvejen bl.a. med speltmel, og det er her jeg må give forfatteren til den tidligere artikel i bladet ret. Det kommer der noget rigtig godt brød ud af. Det tager noget længere tid, men når det først er færdigt, så har man et brød som holder sig friskt i dagevis. Selv om vi havde det stående fremme på bordet hele dagen, så var der ikke noget med at det vendte begge ender opad, ligesom det brød man køber i dag.

At komme ind på alt det andet vi lavede, er nok for meget i denne omgang. Der findes en ny bog i boghandlen om bagning med speltmel som koster 299 kr.

Holger Koføed
Nuka Arctica

Bog anmeldelse

Af: AOP

G. Sandemann Rasmussen: "PÅ SPORET – jeg gik mig over sø og land" Klim's Forlag.

Udgivet 2003, 246 sider, 249 kroner.
ISBN: 87-7955-211-0.

G. Sandemann Rasmussen har udgivet sine erindringer, som starter med hans barndom som proletarknægt i Horsens i 1920'erne, og ikke mindst hans tid som sømand, som startede lige før 2. verdenskrig og hans oplevelser som matros i allieret tjeneste under krigen.

Det er hævet over enhver tvivl at forfatteren er en gudbenådet og hudløs ærlig fortæller, som lynhurtig fanger læseren. Uden smålighed tager han læseren med på rejser i både hans ydre og indre sindelag. Han fortæller så man forstår hans tanker, og beskriver så de dumheder eller lykkeligheder som disse tanker medfører.

Som læser er man med i depressionens Horsens, hvor der leves i baggårde, til barske oplevelser i krigen. Om rømning i USA i krigens slutning og psykisk sammenbrud i krigens sidste dage efter 5 års krigssejlad, efterfulgt af 2 år som fagforerings- og strejkeorganisator i USA, mens der sejles i amerikanske skibe, og så til sidst hjemkomsten til Horsens i 1948

Bogens slutning viser den impuls som har drevet forfatteren. Han er gået på rejsebureauet i Horsens i 1948 for at få en lyn-togsbillet til København, hvor han skulle på Sømændenes Forbund for at finde en ny hyre som matros:

"Mens kontormanden var ovre på banegården for at ordne min billet, så jeg nogle brochurer på skranken. En af dem hed „Læs i Århus“, og det gjorde jeg så. Jeg fortalte den forbløffede kontormand, at jeg alligevel ikke fik brug for billetten, jeg skulle lige en tur til Århus først”.

11 år senere er matrosen cand.mag. i dansk og engelsk.

Bogen sætter tanker i gang om på hvor kort tid velfærdsamfundet er blevet en selvfølge, og får en til at tænke på, at der tidligere var nogen der måtte leve en helt liv i evig kamp for det mest basale, selv i Danmark, og at frygten for dette drev mange unge på flugt ud i verden. Vi burde nok tænke mere på dette, når vi vender vores tanker mod de mange rejsende i vore dage, fra den fattige og krigs- og voldsprægede del af vores nutids-verden.

Tak til Jørn og Lene for bogen.





Kontoret holder lukket 5. og 6. juni