

Jeg har den principielle opfattelse at ILO-konventionerne de er til for at skulle overholdes, og nu har vi, jeg ved ikke for gud ved hvilken gang, fået at vide at loven er i strid med ILO-konventionerne,.....

Ole Sohn
side 4-11

Men det må siges at være topmålt arrogant overfor det samfund som viser de samme rederier så stor omhu og hensyn.

Leder side 3

Meldingen fra Danmarks Rederiforening er klar: Interessen for at rekruttere danske menige til Det Blå Danmark kan ligge på et meget lille sted.

.....

Når Det Blå Danmark kun vil rekruttere de unge med høje karakterer, sorterer I de gode søfolk fra, lyder advarselen fra overstyrmand ..

Rekrutteringskampagne siderne 30-35

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

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



TEMA

S
Ø
F
A
R
T
S
P
O
L
I
T
I
S
K
E
O
R
D
F
Ø
R
E
R
E



SIDE 4

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

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

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

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

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

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

Lotte Dehn 36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Jannik N. Madsen, red.

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.600 eksemplarer.

ISSN: 1901-4570



REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 8. oktober 2006

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 8. december 2006
på nettet (www.co-sea.dk) d. 3. december.

Stof til december-nummeret skal være re-
daktionen i hænde senest den 25/11 2006.

INDHOLD

Leder	3
Søfartspolitiske ordf., Ole Sohn	4
Overenskomstforhandlinger 2007	11
Jannik Madsens rejseklip	12
MS-Internt:	
Metal-kongres i Ålborg	14
Metal Søfart ny struktur	16
Runde fødselsdage	18
Klub 8	19
Månedens foto	20
DSRF-internt:	
Tak, fødselsdage, m.v.	22
Generalforsamling	24
Sommerhus + With-fond	29
Karrieremuligheder i Det Blå Danmark ..	30
Faglige sager	36
Ferier, Schmidt legat, Albert Engström ..	40

DANSK SKIBSFART SØGER studenter med mange 13-taller

Der har ikke været sparet på superlativerne om dansk skibsfart de sidste par år, og erhvervets minister har generøst delt skattepenge ud, og samtidig hejst fanen med indskriften "Danmark som Europas førende søfartsnation". Men der er sprækker og svagheder i fundamentet. Der er ikke "fuldt hus" i blandingen og der er uden tvivl grund til at se nærmere på regnestykket, som vismændene ved flere lejligheder har påpeget tidligere i år.

I gamle dage kan vi huske skibsredere som ultra-nationalistisk indstillede erhvervsfolk, med blik for at det ikke kun var øjeblikkelig gevinstoptimering som satte dagsorden. De var gerne betragtet som eksentrikere og de faldt godt sammen i messen med deres egne søfarende. I dag hvor vi høster frugterne af fortidens gode gerninger, er de klassiske skibsredere fortid, og, undskyld os udtrykket, de kortsigtede karrieredrenge med lommeregner og nærsynethed har overtaget roret. Succes her og nu og lad os komme videre til næste gevinstfelt. Reparationsarbejdet og oprydningen er ikke deres problem, den dag ringen sluttet og summen af her og nu beslutninger indhenter rederiet. Der er altid et fjols tilbage som har taget jobbet til den tid, hvor der kun er gemte og glemte regninger.

Danmarks Rederiforening har nu iværksat en storstilet rekrutteringskampagne til erhvervet. Men det er ikke alle der ledes efter. Kun 3-stjernede studenter, der som en af rederiforeningens ledere udtrykker sig, kan blive led i fødekæden til kontorjobbene i land efter en periode til søs. Unge som har hånd og ånd til at være sømænd har ingen interesse, end ikke hvis de via videreuddannelse kunne fortsætte som officerer.

Det er på sin vis positivt at rederne nu endelig melder rent ud, at skibsassistenter, skibsmekanikere og kokke, er uden interesse for det videre forløb. Kun de som allerede er beskæftigede kan forvente fortsat job. Deres afløsere skal derimod ikke findes i Danmark. Så ved vi det!

Men det må siges at være topmålt arrogant overfor det samfund som viser de samme rederier så stor omhu og hensyn. Skidt med vismændene. Skidt med de politikere som påpeger at "... det er meget vigtigt for mig, for os, at der stadig er beskæftigede et passende antal danske søfarende" og "Det er ikke en gavebod. Samfundet skal balancere og vi skal alle bidrage på hver vores vis" (skatte- og søfartspolitisk ordfører for Venstre, Kim Andersen, i forrige nummer af bladet).

På trods af det fællesskab mellem redere og organisation som der bl.a. har været omkring udviklingen af veltilpassede danske skibsmekanikere, så er de tilsyneladende allerede et uønsket begreb. Lommeregner-jernene har set et lysshow. Her og nu er der mere til tegnedrenge med et par udlændinge i stedet. Man mener nemlig ikke at dette fælles projekt naturligt hører til i en rekrutterings-kampagne, hvilket nok skyldes at man ved, interessen ikke eksisterer.

Vi har længe støttet op om "det blå Danmark" og forsvaret DIS under nationale og internationale angreb. Det er paradoksalt hvis rederierne tror, vi også stille og roligt går planken ud.

TEMA

v/OleS

Hvem er de søfartspolitiske ordførere?

Interview nr. 3:
Ole Sohn fra SF

Tidligere:

1) Niels Sindal - Socialdemokratiet (se nr. 3-2006)

2) Kim Andersen - Venstre (se nr. 4-2006)

BAGGRUND OG FAKTA

Ole Sohn er født 1954 i Torsted og i dag bosiddende i Rødovre.

Tidligere erhverv:

Arbejdsdreng, skibskok 1970-72
Jord- og betonarbejder 1973-77
Fagforeningsformand 1977-1987 (SID Horsens)

Tillidshverv:

Lang række tillidsposter, herunder:
Medlem af Horsens Byråd 1982-84
Medlem af SID's hovedbestyrelse 1981-87
Formand for DKP 1987-91
Medlem af forretningsudvalget for folkebevægelsen mod EF 1989-92
Medlem af bestyrelsen for Arbejdermuseet 2004-

Forfatter til bøgerne:

Fra Folketinget til celle 290 - 1992
Et liv i kamp og kærlighed - 1993
Der var bud efter dem - 1994
Her kommer fra dybet den mørke armé - 1995
Den højeste straf - 1996
Frihedens port - 1999
Vanviddets logik - 2000
Rundt om filmen DEN HØJESTE STRAF - 2001
De drog mod øst - 2002
Jeg kommer snart hjem - 2006

SF

Valgt til Folketinget for SF i 1998
Gruppeformand for SF's folketingsgruppe fra 2005

Udvalgsposter:

Finansudvalget
Arbejdsmarkedsudvalget
Kulturudvalget
Udvalget for forretningsorden
Politisk-økonomisk udvalg

SØFARTSBAGGRUND

Sejlede med en coaster fra Svendborg-rederiet AE Sørensen i 1972 som ungtok på en syv-måneders udmønstring. Jeg var på sommerferie med nogle kammerater på en campingplads hvor der var en restaurant. Der skete det, at jeg blev forelsket i en af pigerne på restauranten, og tænkte, hvad pokker skal jeg egentlig tage hjem for, jeg kan lige så godt arbejde her som et hvilket som helst andet sted. Da campingpladsen lukkede i september, var der en skipper som holdt 50-års fødselsdag som sagde "ka' du så tage hjem og få dig en søfartsbog, så kan du få hyre, jeg kan jo se at du kan lave mad", hvilket var så meget sagt, det var mest en frossen fisk i en friture og sådan. Jeg tog hjem til mine forældre og spurgte min mor som på det tidspunkt var

skolelærer, om hun ikke kunne låne en kogebog i skolekøkkenet, og så tog jeg den under armen mens hun lærte mig at lave brun sovs før jeg tog hjemmefra.

Jeg sejlede 6-7 måneder i nordeuropæisk fart og lavede mad til en besætning på omkring 5 mand. Det var en gammel coaster, og jeg må sige, det var lidt anderledes end da jeg for et års tid siden var ombord og se "Albert Mærsk". Der var lidt mere spartansk på coasteren, men det var lærerigt med gode oplevelser og relationer til de øvrige besætningsmedlemmer. På det tidspunkt havde jeg ikke nogen forestilling om at jeg skulle have en egentlig sømandskarriere, det var mere for at lave et eller andet efter skolen. Det var nu lærerigt i forhold til det kulinariske - når jeg spurgte skipper hvad jeg skulle lave, så sagde han bare "det må du sgu selv om og du må også selv finde ud af hvad du skal købe ind". Så jeg blev kastet ud i det som 16-17-årig, og det var der min interesse for mad blev grundlagt og det har holdt sig lige siden. Tiden har også gjort at jeg generelt har haft en interesse for søfart, både for uddannelser og erhvervet som helhed. Danmark er jo en stor søfartsnation.

DIS LOVENS § 10 stk. 2 og 3

Stk. 2. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Stk. 3. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den



faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk. 1.

Jeg har den principielle opfattelse at ILO-konventionerne de er til for at skulle overholdes, og nu har vi, jeg ved ikke for gud ved hvilken gang, fået at vide at loven er i strid med ILO-konventionerne, og i øvrigt forstår jeg heller ikke hvorfor det skulle være så foragteligt for rederne at man skulle forhandle overenskomster med danske organisationer, hvorfor det er vigtigt for dem at holde organisationerne ude. Specielt ikke i denne globaliserede verden. Danmark er så stor en søfartsnation og vi har så store, dygtige og velrenommerede rederier, som også vil vokse i anseelse hvis de tager det sidste nøk, og finder en løsning på at lade de danske faglige organisationer forhandle overenskomster om løn- og ansættelsesvilkår for personalet. Jeg forstår heller ikke hvordan man

lovgivningsmæssigt, eksplicit laver en lov hvor man forbyder faglige organisationer at varetage interesserne for søfolk, det er helt uforståeligt. Jeg har aldrig forstået hvordan man kunne få det igennem Folketinget.

Jeg vil sige at det er ikke en generel kritik, jeg synes sådan set at det danske rederierhverv gør et stort arbejde, og jeg mener også at vi som nation har en forpligtelse til at være med til at understøtte erhvervet med veluddannet arbejdskraft. Det er klart at det som sker i en globaliseret verden, det gør også at der bliver færre og færre korttidsuddannede på skibene, i hvert fald af dansk arbejdskraft, hvori- mod officersdelen udvikles i kraft af at vi har en fantastisk god uddannelse. Det er en uddannelse som matcher kravene fra nutidens skibe.

Man kan sammenligne med tekstilindustrien, hvor vi også havde et naturligt forsvar for en række arbejdspladser for syersker som forsvandt i 70'erne, hvor man nødvendigvis som et led i globaliseringen måtte omskole og glide ind i en række andre erhverv. Nu kommer en del af det så tilbage igen, ikke som syersker på samlebånd, men som designere. Tekstilindustrien har fået et andet udseende, en anden karakter. På samme måde er det med søfartserhvervet, - der hvor vi kan gøre en forskel, det er på officersdelen. Derfor har vi også været med i udviklingen af uddannelserne, som vi støtter.

ORGANISERING AF DE UDENLANDSKE SØFARENDE

Vi kan nok ikke forestille os de udenlandske søfarende med bopæl på den anden side af jordkloden, organiserede i danske fagforeninger. Men omdrejningspunktet for dansk søfart er altså ikke DIS-lovens

§ 10 stk. 2 og 3, og der er ikke nogen som kan få mig til at sige, at man på det mere principielle plan kan have en lov som er diskriminerende over for faglige organisationer. I praksis udvikles samarbejdsrelationer mellem danske og udenlandske organisationer, og det synes jeg i sig selv er positivt, fordi det er med til at udjævne løn- og ansættelsesforhold i en globaliseret verden, hvor vi kommer tættere på hinanden.

Den lov den bryder jeg mig altså ikke om, - men det faglige samarbejde og den måde man organiserer sig på, og den måde man alt andet lige løbende får forbedret forholdene, også for de udenlandske søfarende, er jo prisværdig. Jeg har mine principielle synspunkter om den diskriminering som ligger i loven, og man kan vælge to ting. Man kan vælge at fokusere på den konflikt som loven er udtryk for, og gøre det til omdrejningspunkt for søfartspolitikken, eller konstatere at her er en uenighed men hvad kan vi i øvrigt gøre for søfarten. Det er også derfor at når vi diskuterer det i Folketinget, så har vi en konflikt når vi diskuterer DIS-lov, men når vi diskuterer hvad vi kan gøre for dansk søfart, uddannelserne, udvikling af nærskibstrafikken, jamen så arbejder vi jo tæt sammen med de øvrige partier.

PENGE I STATSKASSEN OG VISMÆNDENES REGNESTYKKE

"... endvidere er der ingen argumenter for at give skattefrihed til danske søfolk i handelsflåden, da rederierne har mulighed for at ansætte udenlandsk arbejdskraft med tilsvarende kvalifikationer. Især i en situation med stigende mangel på arbejdskraft er det ikke hensigtsmæssigt at subsidiere beskæftigelse i et erhverv,



der har alternativer til veluddannet dansk arbejdskraft" (Dansk Økonomi, forår 2006, resume).

Globaliseringen stiller os over for en lang række udfordringer, og jeg ser det som min politiske opgave at forhindre de værste uligheder som konsekvens af globaliseringen, men samtidig også understøtte en udvikling hvor vi skaber nye arbejdspladser som matcher den samme globalisering. Nu er rederne jo ikke dem som lægger flest penge i statskassen, - omvendt, og på den positive side, så bidrager de ikke så lidt til betalingsbalanceoverskuddet. Og, udover de officerer vi har boende herhjemme, så er der også følgeindustrier som giver en række afkast, så selvfølgelig er det et erhverv vi skal kære os om.

Vismændene har ret i at rederierhvervet har leveret alt alt alt for lidt i skat. Rederne på deres side, konstaterer at sådan er verden skruet sammen, og det har de også ret i. Så er spørgsmålet hvordan vi finder en formel hvor vi får en bedre beskatning i forhold til de investeringer vi foretager. Man kan sige at rederierhvervet, og også landbrugserhvervet, de indstiller sig på den verden de virker i. Landmændene de flytter i stigende omfang til Polen, og

rederne de har en trussel om udflagning som gør at samfundet mere eller mindre accepterer tingenes tilstand. Løsningen på rederens manglende skattebetaling kan ikke kun laves i Danmark, eller kan ikke kun laves i Norge, fordi det at flytte er en relativ enkel opgave. Derfor tror jeg også at fremtiden vil vise, at man i de direkte globaliserede erhverv må finde en anden form for beskatning, en eller anden form for global beskatning. Det er ikke enkelt at lave, det ved jeg udmærket godt, men det er jo ikke så mange år siden man diskuterede, om man skulle lave en eller anden form for global beskatning på kapitaltransaktioner.

Nu er der andre som snakker om at man kan lave en global CO₂-afgift. Pengene kommer måske ikke direkte i den danske statskasse, men de kunne bruges til udviklingsbistand så ulighederne i verden bliver mindre. Jo mindre ulighederne i verden bliver, jo mindre attraktivt bliver det også for rederne at flytte til skattelylande. Jeg tror man er nød til at tænke lidt større, f.eks. regionalt på EU-plan som et første skridt.

Samlet er det en konstatering af, at vi er glade for rederierhvervet, med de

arbejdspladser de skaber, med deres bidrag til betalingsbalancen, men rent skattemæssigt, så burde de måske nok krybe lidt mere langs panelerne, for det er meget lidt de bidrager med. Vi har med nettolønningerne og beskatningssystemet favoriseret erhvervet enormt, men det er en balancegang, og det er sin sag at sige at "I skal betale det samme som industri-virksomhederne", for så er de her jo bare ikke mere, og det ved regeringen og Folketinget godt. Så kommer også historien ind i det, Danmark er en søfartsnation og har altid været det lige siden vikingerne. Vismændene har ret i deres kalkule, det er indiskutabelt, selvom der findes en anden måde at regne på som ikke udelukkende er økonomi, og det kan også give anledning til overvejelser om hvordan rederierhvervet, på en eller anden rimelig måde modsvarer den goodwill de har i samfundet og bidrager på en lidt mere fair måde end de gør i dag.

HOVEDAFTALEN

DIS-Hovedaftale mellem Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart og Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre skibe. Seneste udgave af 26-10-2005.

Man kan sige at den hovedaftale er et udtryk for at der, i hvert fald indtil videre, er en uoverstigelig konflikt om DIS-lovens § 10 stk 2 og 3. Så kan man stirre sig blind på den konflikt, eller man kan forsøge at afværge nogen af de negative sider, og det er sådan set der hvor en række organisationer har sagt, at OK, så må vi finde en anden vej hvor vi kan søge lidt indflydelse.



Det fungerer kan vi konstatere, ellers kan jeg ikke forestille mig at organisationerne vil være part i aftalen. Det er positivt at man ikke giver op og finder andre veje, men det erstatter ikke DIS-loven.

TRANSPORTMINISTERIUM OG MARITIM STYRELSE

"Med henblik på at sikre en bedre og mere koordineret indsats vedrørende sikkerheden i og kontrollen med de danske farvande opfordrer Folketinget regeringen til at fremsætte forslag til samling af kystrednings- og kontrolressourcerne for de danske farvande samt isbrydertjenesten i en særlig kystvagtenhed under en ny maritim styrelse." (SF-forslag til folketingsbeslutning 2004-05, 2. samling - B32)

Vi har haft en mangeårig ide om et transportministerium, hvor man tænker hele transportsektoren sammen, ikke kun lan-



devej, jernbaner og luft, men også søfarten, netop for at kunne fremme nærskibs-trafikken og kombinationstransporter.

I sidste samling fremsatte SF et konkret forslag om etablering af en Maritim Styrelse. Udover at skulle fremme nærskibs-trafikken var ideen også at udnytte ressourcerne bedre, hvor det offentlige i dag har skibe underlagt forsvarsministeriet, farvandsvæsenet, miljøministeriet, fiskerinspektoratet osv osv, og der har vi f.eks. foreslået konkret, at når man nu skulle købe nye skibe, så lad dog være med at bygge skibe som er målrettet fiskerikontrol eller andet specielt. Lad os lave nogle multiflexskibe, og skal f.eks. skattevæsenet ud og lave en kontrol, så kaster man nogle toldere ombord og så fremdeles. Selvfølgelig med en fast sømandsbesætning ombord, og ellers besætning som nu opgaven kræver. Dengang var Socialdemokratiet ikke helt afklarede om spørgsmålet og kunne ikke støtte det fuldt og helhjetet, bl.a. fordi den forhenværende industriminister Jan

Trøjborg ikke var så glad for det. Men nu er han her jo ikke mere, så mulighederne er måske åbne igen.

Det er helt oplagt at få det hele samlet under en hat, og det er i øvrigt også besparende, som må passe godt til den nuværende regerings ønske om at spare administrative ressourcer. Når det alligevel ikke sker, så hænger det sammen med, nu ved jeg ikke om det er et "pænt" blad, men territoriepisseri, det er dybest set det som er i spil. Der er ingen ministerier som vil afgive til andre ministerier, og så var en af diskussionerne, som vi lod stå åbent i vores forslag fordi vi vidste at det var følsomt, det var, skulle det hele ligge under erhvervsministeriet, eller skulle det ligge under forsvarsministeriet? Det spørgsmål ønskede vi ikke skulle blokere, det vigtige i den forbindelse var, at der skulle være tale om en civil ledelse og at man ikke militariserede den maritime styrelse.

Et transportministerium er selvfølgelig et andet element, det er mere på erhvervs-siden, hvor vi siger, at med den nye teknologi som også kan findes i skibsfarten, vil det være en fordel hvis man kan få flyttet noget transport fra vej til vand. Hvis det skal være attraktivt for transportørerne, så kræver det at man tænker transportsystemet sammen, og det gør vi ikke i Danmark. Vi tænker vejtransport for sig - til nød sammen med jernbanen, men skibstrafikken den er helt isoleret. Det er i øvrigt også sjovt, og historisk, at når et skib kommer ind i en havn i Danmark og lægger til, så betaler man en havneafgift, men når en lastbil kører ned i havnen og smider nogle varer af, så betales der ikke noget. Det er i virkeligheden en særavgift, en strafavgift, som kun findes på søtransporten og som er helt urimelig. Jeg er overbevist om at et

transportministerium vil kunne være med til at billiggøre søtransporten og også til at effektivisere havnene.

UDDANNELSER

Det er en anden historie som skal fortælles i dag for at trække unge til søfartserhvervet. Det er ikke længere det sociale liv og det er ikke længere havneopholdet. Det er noget andet når man i dag kommer ombord på "Albert Mærsk", hvor man til gengæld bor som på et femstjernet hotel men hvor havneopholdet tælles i få timer og hvor der kræves en studentereksamen, computer- og logistikforstand. Der er ikke længere plads til den uvorne knægt på langfarten, men jeg tror at vi er for dårlige til at rekruttere til nærskibstrafikken. Vi har færger og vi har en coasterflåde som burde kunne fornys. Med de fragtrater og lånemuligheder som findes i dag, bør det være rentabelt at bygge nye coastere til erstatning for den antikvariske coasterflåde vi har. Hvis man så kombinerede det med vores ide om et transportministe-

rium som skulle gøre det mere attraktivt at bruge mindre coastere, så kunne der også skabes et grundlag for jobs som var mere målrettede, måske ikke til den gammeltdags sømand, men så til nogen som har hænderne rigtigt skruet på.

SØFARTENS FREMTID

Der er to niveauer af søfart. Der er rederne som arbejder på det globale marked. De har én type behov, og de tiltrækker én type søfolk.

Der hvor jeg kan se at vi kan gøre mere end i dag, det er på det område jeg kalder nærskibstrafikken, og nærskibstrafik for mig det er altså ikke over Øresund alene, det er på europæisk plan og hvor man kan få flyttet noget transport fra vej til vand. Det kræver investering og det kræver også kreativitet, både fra erhvervs side, og også fra politisk side om hvordan man skal få skruet det her sammen. Der er gjort mange tiltag, f.eks. med nærskibsrapporter, men det er her jeg mener der kræves mere politisk bevågenhed



OVERENSKOMST- FORHANDLINGER

2007

Alle medlemmer af Metal Søfart og DSRF opfordres til at indsende forslag til de kommende forhandlinger:

Gerne kommenterede

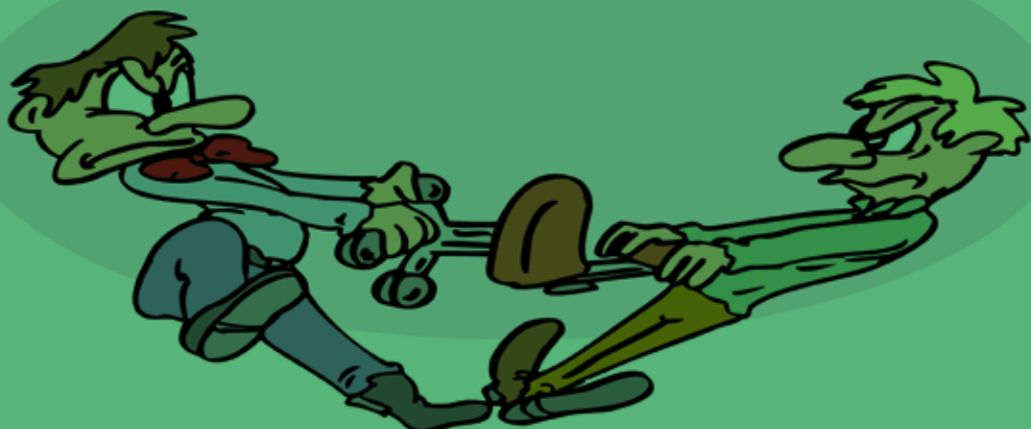
Gerne ukommenterede

Gerne prioriterede

Gerne fra uofficielle OK-møder

pr. mail, fax, brev, whatever

Gerne snarest. Tiden nærmer sig!



REJSESEKRETÆR JANNIK MADSEN'S PERIODEKALENDER OG KAMERAKLIP

29.	Juli	"Dana Sirena", "Tor Suecia"
30.	"	Kontor
31.	"	Kontoret i Rødovre



1.	August	Kontoret i Rødovre
2.	"	Kontor
8.	"	Møde med Samaju
9.	"	"Maren Mols", "Nordania N"
10.	"	"Tor Suecia", Esbjerg lufthavn, møde med Esvagt
11.	"	"Maersk Enhancer", "Tor Britania"
12.	"	"Dana Sirena", "Sea Power", "Esvagt Charlie"
15.	"	Bestyrelsesm. Dansk Sø-Rest.
16.	"	Kontor
17.	"	Esbjerg lufthavn, møde med Danbor, "Tor Suecia"
18.	"	"Maersk Achiever"
19.	"	Vejle og Kolding havne
20.	"	"Sea Power"
23.	"	Maritim sikkerhed, sundhed, miljø
24.	"	"
25.	"	" + medsejladt "Crown of Scand."





26.	August	Medsejlad "Crown of Scandinav."
27.	"	"
28.	"	Hovmestermøde i Nyborg

1.	Sept.	Switzer "Frigga"
3.	"	"Atlantic Traveller"
4.	"	Århus havn
5.	"	Switzer "Prinsesse Benedikte"
6.	"	"Gamma", "Bestla", "Tor Britania"
7.	"	Esbjerg lufth. "Sea Power" m.v.
8.	"	Martec, meds. "Atlantic Traveller"
9.	"	Medsejlad "Atlantic Traveller"
10.	"	Medsejlad "Atlantic Traveller"
15.	"	Møde DFDS House
18.	"	Møde Oslo, søfartspolitisk
19.	"	Møde DFDS House, Skibsbesøg "Pearl", "Princess"
21.	"	Göteborg
22.	"	Generalforsaml. Dansk Sø-Rest.
25.	"	Kontoret i Rødovre
26.	"	"
27.	"	"Pearl of Scandinavia", kontor
28.	"	Møde DFDS House
29.	"	Kontor



MS-internt

METAL KONGRES I ÅLBORG

september 2006



Fra forbundsformand Thorkild E. Jensens beretning til kongressen:

DIS

Dansk International Skibsregister, DIS, udsættes løbende for kritik, senest fra De Økonomiske Vismænd, der vil afskaffe ordningen.

Tilbage i 1988, da loven blev vedtaget, var vi kritiske, fordi den forhindrer danske organisationer i at indgå overenskomster for udenlandske søfarende.

Vi har derfor indgået DIS-Hovedaftalen med de tre rederiforeninger for at sikre danske søfarende det højest mulige kvalifikationsniveau samt ordentlige forhold for udenlandske søfolk. Med de faglige rettigheder, vi reelt har opnået med DIS-hovedaftalen, ser vi ingen problemer i fortsat at bakke op omkring DIS.

Uden DIS-loven havde Danmark ikke været en førende søfartsnation i dag.

DE 5 REGIONER

I Metal er der i kongresperioden gennemført 12 fusioner, hvor 25 afdelinger er indgået. Lige nu foregår der mange drøftelser og forhandlinger om fusioner mellem afdelinger i hele landet. Det er meget positivt, at tilpasningen finder sted ad frivillighedens vej.

Der har op til kongressen været en livlig debat om at ændre forbundets decentrale struktur. Det er blevet drøftet på 66 møder i hele landet. Overalt har der været positivitet og vilje til forandringer.

Det er vigtigt, at vi hele tiden holder os for øje, at formålet med strukturændringerne er at skabe den nødvendige styrke til at løse fremtidens opgaver. Med de moderne kommunikationsmidler er der ingen tvivl om, at vi kan organisere arbejdet på en mere rationel måde. Jeg ser frem til debatten og beslutningen, som jeg er sikker på vil styrke os.

KONSEKVENSAENDRINGER FOR METAL SØFART

I forbindelse med den nyligt overståede kongres i Dansk Metal, blev der af kongressens delegerede vedtaget en ny struktur som også får konsekvenser for Metal Søfart.

Den nye struktur kommer i grove træk til at gå ud på, at de i dag 8 distrikter ændres til 5 regioner, som følger den nye kommunalreform i Danmark.

Med baggrund heri, har Metal Søfarts bestyrelse udfærdiget nye vedtægter som efter indstilling fra Metal Søfarts bestyrelse er godkendt af Dansk Metals Hovedbestyrelse (vedtægterne optrykt side 16-17). Det betyder, at vi skal have slået de 8 klubber sammen til 5 nye klubber i regionerne, og derfor vil der blive afholdt møder rundt om i landet for at nedlægge de "gamle" klubber og afholde nye stiftende generalforsamlinger.

Formand for Metal Søfart Keld Bækkelund og næstformand Martin V. Nielsen, deltager i møderne og vil her fortælle lidt mere om, hvordan den nye struktur kommer til at fungere.

Møderne i de forskellige klubber/regioner afholdes på følgende vis:

Region Syddanmark

Mandag den 23. oktober kl. 13.00
Metal Fredericia
Randalsvej 49
7000 Fredericia

Region Nordjylland

Onsdag den 1. november kl. 13.00
Metal Aalborg
Søndergade 14
9100 Aalborg

Region Midtjylland

Tirsdag den 7. november kl. 13.00
Metal Århus
Mejlgade 95
8000 Århus C

Region Sjælland

Torsdag den 9. november kl. 13.00
Metal Næstved
Åderupvej 12
4700 Næstved

Region Hovedstaden

Mandag den 13. november kl. 13.00
Metal København
Nyropsgade 25
1780 København V

Officiel indkaldelse udsendes til alle medlemmer.

Dagsorden for møderne:

1. Velkomst af klubformand/-mænd
2. Valg af dirigent
3. Ny struktur
4. Valg af klubformand, kasserer, og bestyrelse.
5. Eventuelt.



METAL SØFARTS STRUKTUR

besluttet på

Dansk Metals Hovedbestyrelsesmøde

26. september 2006

§ 1 Metal Søfart er som afdeling placeret organisatorisk i forhandlingssekretariatet som en selvstændig afdeling.

Samtlige sejlene medlemmer af Dansk Metalarbejderforbund tilsluttes Metal Søfart, der er etableret som en landsdækkende afdeling med sæde i København.

Metal Søfarts adresse er:

Mose Alle 13,
2610 Rødovre

Web-sider:

www.metal-sea.dk

www.danskmatal.dk

§ 2 Medlemmer af Metal Søfart indbetaler kontingent direkte til Dansk Metalarbejderforbunds hovedkontor.

Kontingentet indeholder afdelingskontingent til Metal Søfart.

Kontingentet til Metal Søfart fastsættes en gang om året i overensstemmelse med forbundslovenes § 56-60 samt efterretningslinier udstukket af forbundets hovedkasserer.

Til etablerede klubber betales herudover klubkontingent.

§ 3 De medlemmer, som bliver tilknyttet Metal Søfart, vil blive omfattet af de for Dansk Metalarbejderforbund gældende love.

§ 4 Af hensyn til de særlige arbejdsmæssige og organisatoriske vilkår, som er gældende for Metal Søfarts medlemmer, er der enighed om, at nedenstående organisatoriske opbygning og repræsentation i forhold til Dansk Metalarbejderforbunds kompetente forsamlinger

vil være den bedste måde at sikre medlemmernes indflydelse på.

- § 4.1** Metal Søfart ledes af en bestyrelse på 8 medlemmer. Som tilfornordnet kan der deltage en repræsentant fra ITF. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.
- § 4.2** Klubbestyrelsen sammensættes således, at der ved medlemsmødet i hver region vælges en klubformand, som samtidig er medlem af Metal Søfarts bestyrelse. Hertil kommer den daglige ledelse af afdelingen henholdsvis en formand, en næstformand og en kasserer. Disse er udpeget/valgt af Dansk Metalarbejderforbunds hovedbestyrelse, og udpegningen sker blandt Metalarbejderforbundets fastlønnede tillidsmænd. Metal Søfarts daglige ledelse er samtidig repræsenteret i Centralorganisationen Søfarts kartelbestyrelse.
- § 5** Afdelingen i øvrigt med baggrund i forbundslovene § 19, stk. 2 samt A-kassens vedtægter § 34.
- § 6** Der afholdes i hver region under Dansk Metalarbejderforbund 2 medlemsmøder i hver kongresperiode. Det ene medlemsmøde afholdes 6 måneder før Dansk Metalarbejderforbunds kongres og det andet senest 3 måneder efter kongressen.
- § 6.1** Ved medlemsmøder forud for kongressen behandles primært kongresforslag etc. Ved medlemsmøderne efter kongressen foretages der valg af klubformand/en repræsentant til Metal Søfarts bestyrelse. Næstformanden i klubbestyrelsen er suppleant og deltager i bestyrelsesmøderne ved klubformandens fravær. Det påhviler klubformanden løbende at holde suppleanten orienteret om bestyrelsens arbejde.
- Ved frafald som klubformand indkalder klubben til medlemsmøde, hvor der vælges klubformand jævnfør forbundslovene om valg til klubbestyrelse.
- § 7** Klubmøderne skulle kunne finansieres primært igennem klubkontingent, og der betales ikke transport og arbejdstab til disse møder, kun i situationer, hvor Metal Søfart indkalder medlemmer til møder, vil der jævnfør forbundets regler blive tale om at udbetale transport og arbejdstab.

Vedlagte bilag om retningslinier for Metal Søfart klubber.

Runde fødselsdage i perioden 21. oktober 2006 til 10. december 2006

Tillykke 50 år

Sivapalan Balasubramaniam – fylder 50 år den 7. november

Tillykke 60 år

Alex Morten Lehman Jensen – fylder 60 år den 7. november 2006

Jan Wulf Jensen – fylder 60 år den 7. november 2006

Tillykke 65 år

John Langebæk Hasfeldt – fylder 65 år den 11. oktober 2006

Jens Erik Rasmussen – fylder 65 år den 27. oktober 2006

Rejnar Lysdal Pedersen – fylder 65 år den 20. oktober 2006

Carl Lundsgaard Clemmensen – fylder 65 år den 7. november 2006

Rene Lehmann Andersen – fylder 65 år den 24. november 2006

Peter Aage Arensback – fylder 65 år den 11. november 2006

Wenceslao David Bruna Pizarro – fylder 65 år den 2. december 2006

Tillykke 70 år

John Frederiksen – fylder 70 år den 8. december 2006

Tillykke 85 år

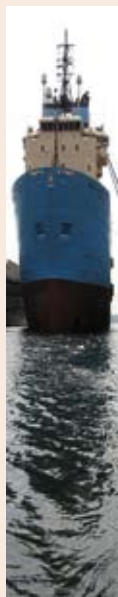
Anton Lieder – fylder 85 år den 27. oktober 2006

Tillykke 90 år

Egun Grønlund – fylder 90 år den 22. november 2006



DISTRIKTSKLUB 8 SØFART



En fåtallig skare klub 8-medlemmer mødte op til den annoncerede "bakke"-tur. Vejrguderne var med os, så vi fik en behagelig spadseretur fra Klampenborg gennem skoven, til en af restauranterne hvor vi indtog en herlig buffet.

Efter en runde i de dejlige naturomgivelser, sluttede vi af med kaffe/kage i konditoriet "Madam Blå", hvor der var musik og dans. Vi rejste med toget tilbage til København efter en herlig dag.

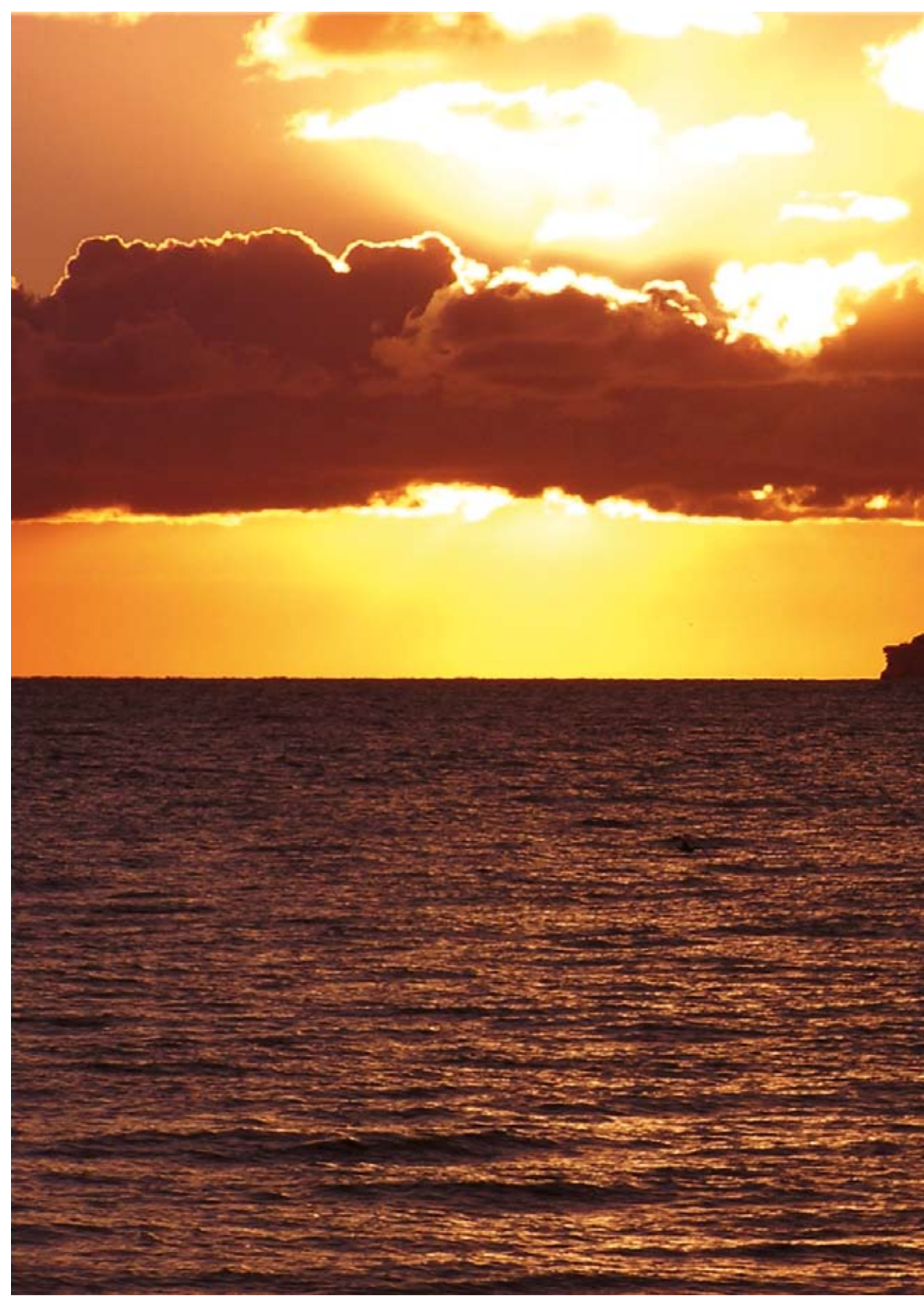


Bestyrelsen, klub 8

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2006

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

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





DSRF-internt



Jeg vil hermed takke mange gange for de lysestager jeg modtog ved min 60 års fødselsdag, jeg blev meget glad for dem.

Venlig hilsen, og endnu engang tak

Henrik Kjærulf

Jeg vil hermed gerne takke foreningen for de smukke lysestager jeg modtog i anledning af min 60 års dag. Samtidig vil jeg gerne sende en hilsen til mine tidligere kollegaer i det tidligere KGH.

Med venlig hilsen

Børge Christiansen

Jeg takker mange gange for opmærksomheden ved mit 25 års medlemskab af foreningen.

Venlig hilsen

Tonny Persen

Hermed hjertelig tak for det smukke erindrings ur, som jeg modtog efter mine 25 års medlemskab, det glædede mig meget.

En hilsen til alle fra

Lis Ruager

Jeg takker hermed foreningen for de smukke fyrfadsstager i anledning af min 85 års fødselsdag.

Med hilsen

Gudmund Bjørnson

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved min 50 års fødselsdag.

Venlig hilsen

Benedikte Larsen

Tusind tak for den flotte gave jeg modtog på min 70 års dag. Bare flot.

Venlig hilsen

Dennis Svensson

Det er dejligt, at der stadig er nogen der husker mig, og sender en hilsen på min jubilæumsdag i Dansk Sø-Restaurations Forening.

Med venlig hilsen

Og tak for gaven

Hanne Brøndbjerg

Herved takker jeg mange gange for den smukke gave jeg har modtaget i anledning af mit 25 års medlemskab i foreningen.

I ønskes rigtig god vind fremover.

Med venlig hilsen

Ebbe Lund Nielsen

Mange tak for både hilsen og den pæne erindringsgave i anledning af mit 25 års jubilæum i foreningen. Jeg ønsker fortsat god vind fremover.

Venlig hilsen

Ove Otto Hofmann

Runde fødselsdage i perioden 21-10-2006 10-12-2006



Benjamin S. Lagrisola – Boeslundevej
58, 2700 Brønshøj – fylder **50 år d. 21.
oktober**

Maj-Lis Hass – Helgolandsgade 9 B,
3740 Svaneke – fylder **60 år d. 25. ok-
tober**

Inger Nina Andersen – Birkevænget
31, 1.tv., 4900 Nakskov – fylder **80 år d.
30. oktober**



JUBILÆUM I perioden 21-10-2006 10-12-2006

Leif Kristian Olsen har den 10/11 2006
været medlem af foreningen i 50 år.

Jørn Rasmussen har den 15/11 2006
været medlem af foreningen i 40 år og
udnævnes der ved til æresmedlem.

Carlo Chr. Jensen har den 1/12 2006
været medlem af foreningen i 25 år.

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud juli 2006

Ind	20
Ud	16
	<u>4</u>

Ind/Ud august 2006

Ind	25
Ud	12
	<u>13</u>

GENERALFORSAMLING

**Fredag den 22. september
kl. 13:00 i Moltkes Palæ.
97. ordinære gene-
ralforsamling.**

Kortfattet referat/OleS

Indledningsvis præsenterede formanden de inviterede gæster for forsamlingen, hvorefter listen over afdøde siden sidste generalforsamling blev læst op, efterfulgt af et minuts stående stilhed.

1. Valg af dirigent

Forhenværende chiefpurser i BHT, Finn Lund, foreslået og valgt.



Lovligt indkaldt gennem meddelelser i fagbladet. Kun aktive medlemmer har stemmeret. Hele generalforsamlingen optages på video som vanligt af Arne fra Velfærdsrådet.



2. Formanden aflægger beretning.

1. OVERENSKOMSTER:

Officerer:

Hastig udvikling mod individuelle kontrakter baseret på rammeaftaler, således med Royal Arctic Line, Arctic Umiac Line og D/S Torm. Urafstemninger med massivt flertal for sådanne aftaler. Foreningen selv er en anelse modvillig, men det er lykkedes at holde snor i aftalerne så de stadig baseres på hovedaftale som sætter minimumsstandarder. Medlemmerne skal ikke OK-mæssigt være Palle-alene-i-verden, i modsætning til andre aftaler af den art som er indgået i søfarten.

Supply:

Ikke krav om kok med sønæringsbevis og afledte vilkår har givet meget utilfredshed gennem tiderne. Dårligt sammenhold om foreningen heller ikke hjulpet. Det er nu lykkedes at få hul på bylden og 20 kokke er udnævnt til hovmestre. Håber gruppen kan finde sammen så vi kan komme videre.

DFDS:

Siden 2004 ro på OK-området, men mange sager, som vi vurderer er forårsaget af decentral ledelsesform. Ikke en dag uden henvendelse fra medlemmer, og siden



sidst har rederiet betalt 400.000 kr. i bod uden det har krævet fagretslige sager.

North Atlantic Line:

Nyt rederi i Danmark med norske aner og rute mellem Hanstholm og Norge. Mere åbne og positive end vi har været vant til, og vi har DFDS-lignende OK'er for hele vores område incl. pusersere.

BHT:

Som de eneste planmæssigt fornyet i perioden. Det blev noget af et drama. Baggrunden privatisering, licitation, indmeldelse i Bilfærgernes Rederiforening og nye koncepter. Første forhandlingsmøde varede 20 minutter hvorefter vi rejste hjem og afsendte konfliktvarsel. Udgangspunkt for vores forhandlinger lønpari mellem en kok og en skibsassistent som ensartet faglærte, hvor rederiet forventede ordinære 2-3% lønstigninger, hvorimod alle andre automatisk fik store lønstigninger via hovedaftaler i Bilfærgernes Rederiforening, hvor vi ingen aftaler havde. Rederiet an-

modede om nye møder - nu under andre former i Rødovre, og det lykkedes efter meget arbejde og en urafstemning, at få en aftale i hus som var bedre end håbet. Over 5 år lønstigninger til en kok med 42% og øvrige 32%, samt en lang række tilpasninger til ordinære overenskomster i bilfærge-regi. Siden andre problemer som vi ikke er herre over relateret til skat. Indsættelse af DIS-færger midt i året, bøvl med færge-dis contra nærfarts-dis, ændringer af skatteregler til fordel for nærfarts-dis og meget andet. Stor ros til Johnny som har udført eksemplarisk tilidsmandsarbejde i perioden.

Næste år:

Langstrakt proces starter på fuldt tryk i februar, hvor stort set alle overenskomster skal genforhandles minus BHT. Alle som har ønsker bør indsende til foreningen.

Skatteprotokollatet er opsagt af alle organisationer (minus sømændene som ikke er med), og forhandlinger forestår.



2. POLITIK

Kartel:

Samarbejdet med Metal Søfart har nu 14 måneder bag sig og har været en succes. Målsætning om tyngde og indflydelse i erhvervet er nået, og sekretariatssamarbejdet har også udviklet sig positivt med de menneskelige relationer. Også fælles fagblad hvor sol og vind forsøges at blive fordelt. Vi anser det som et muligt første skridt, mod et endnu større søfarts-kartel i fælles hus.

DIS og DIS-loven:

Uden DIS havde rigtig mange af os været arbejdsløse, og DIS har 5-6 gange så mange nationalt ansatte som f.eks. NIS. Vi er enige med 3F i at DIS-lovens § 10 stk. 2 og 3 skal ændres, men revolverpolitik og andre dumheder som FOC-erklæring af DIS er ikke vejen. Det er nemmere at stå udenfor og række tunge. DSRF og Metal Søfart tør tage et ansvar, og vi har været en central aktiv aktør i det internationale arbejde. DIS-hovedaftale på plads i 2004 og fornyet i 2005, hvor vi har været forhandlingsledende, med aftaler som rent faktisk løser en del problemer i forhold til de udenlandske ansatte.

Superkonvention:

Fra ILO-arbejde. Ser frem til den bliver ratificeret.

Alkohol:

Et skib bankede ind i Storebæltsbroen, og en nydelig dame ombord på DFDS-skib med skjult kamera, satte gang i en medie-hetz mod drikke til søs stærkere end coca-cola.

Paniske politikere på vej med 0,2-promille, men det lykkedes os i sidste øjeblik at få det ændret til 0,5, på baggrund af stærkt sammenhold blandt de søfarendes organisationer.

Eksklusivaftaler:

Loven imod sådanne aftaler berører os ikke.

Danmark som førende søfartsnation:

Rederne oplever fremgang som aldrig før, og det er glædeligt, og politikerne står på spring for at høre om erhvervets ønsker. Men får vi noget igen i stillinger?

Det vi oplever er at de menige stille og roligt forsvinder fra langfarten, og coasterflåden hvor vi kan have uddannelsesstillinger, behandles som stedbarn.

3. DSRF FREMTID

Vi er her sgu endnu, og er i dag den eneste internationale maritime cateringorganisation. RBF som vi flere gange i historien har talt sammenslutning med, og været i krig med, er i dag selv blevet opslugt af 3F. Vi har holdt kontingentet i ro i mere end 7 år, og forsøger at levere høj ydelse på kerneområderne, med optimal udnyttelse af ressourcerne og med daglig omhu. Vi har indrettet os, og blander os ikke i hvad medlemmerne tror og mener om alt mellem himmel og jord. Det drejer sig om ansættelsesvilkår og ydelse af øjeblikkelig hjælp, når det enkelte medlem har problemer.

Vi har efter beslutning fra repræsentantskabsmøde sidste år, meldt os ud af FTF med virkning fra 1. januar 2007. FTF er de store organisationers talerør i politiske spørgsmål, og serviceordninger til de små er under stadigt pres fra de store, som ikke har behov for sådanne ordninger. Besparelsen på 360.000 om året konverterer vi til ansættelse af egen advokat og rejsesekretær (John Ibsen som indtil 1/2-2007 er midlertidigt ansat barselsvikar hos DANA og Jannik Madsen).

Konsekvensmæssigt udmeldelsen af FTF skal vi også skifte A-kasse, og vi har valgt STA som vi tror medlemmerne vil blive glade for. Der sker kollektiv overflytning med virkning fra 1. januar 2007, og alle får snart brev fra FTF-A om overflytningen. Vi har fokuseret på nogle klare fordele ved STA. Først og fremmest er A-kassen ægte tværfaglig. Hertil er der månedlig opkrævning af kontingent hvilket giver store likviditetsfordele, og vi har aftale om ganske få faste sagsbehandlere.

Til orientering kan det oplyses at Søfartens

Ledere/DANA, har valgt at følge vores eksempel, både med udmeldelse af FTF og indmeldelse i STA.

110 års jubilæum? 125 års jubilæum? Hvis en forening ender med kun at være i live af hensyn til et kommende jubilæum eller seniorfrokoster, som vi kender det fra en velkendt ex-søfartsforening, så har den længe været overflødig. Men vi fortsætter så længe vi synes vi kan levere en effektiv modydelse for kontingentet.

4. UDDANNELSE

Rederierne giver udtryk for de gerne vil have danske kokke og hovmestre, men der er en forbløffende lille vilje til at uddanne og beskæftige dem. Om 10 år er 40% af de aktive kokke og hovmestre på pension, og APM har før givet udtryk for de ønsker at bruge kokkelever. Det overstiger min fatteevne at der ikke sker mere, men vi bruger alle mulige og umulige lejligheder til at drøfte problemet.

Ingen ønskede ordet til beretningen og den blev vedtaget med applaus.

3. Behandling af de til bestyrelsen indkomne forslag.

Forslag om at holde generalforsamling, uden bestyrelsesvalg, i forbindelse med 100 års jubilæum i oktober 2007, når nu medlemmerne alligevel er samlet, blev enstemmigt vedtaget.

(forslagets ordlyd og begrundelse i fagblad 4-2006)

4. Revisor aflægger regnskab.

Regnskabet aflagt af statsautoriseret revisor Steen D. Andersen fra Piaster, Løfgreen & Partnere.



Der var ikke mange bemærkninger og Steen præciserede fra revisionspåtegningen at "Revisionen har ikke givet anledning til forbehold", som er den indforståede term for at revisorerne ikke har rynket et øjenbryn. Der er tekniske forståeligheder fordi CO-Søfart for første gang optræder i regnskabet med en omkostning, som modsvares af at andre omkostninger er faldet. Soliditeten er særdeles god, fordi foreningen er ejer af 89% af foreningens aktiver på 11,5 millioner.

Regnskabet findes i fagblad 2-2006.

5. Godkendelse af regnskab.

Regnskabet godkendt med applaus.

6. Valg af bestyrelse.

Bestyrelsen konstitueret med applaus. Se fagblad 4-2006.

Suppleanter:

Martin Baarts (hovmester APM)

Svend Aage Wulf Larsen (hovmester APM)

Ian Hunter (hovmester APM)

7. Valg af statsautoriseret revisor.

Steen D. Andersen genvalgt med applaus.

8. Eventuelt.

Der var ikke mange til talerstolen og kun rosende ord til forening, bestyrelse og formand.

Formanden rundede af, og takkede den afgående bestyrelse for stor indsats, og dirigenten for kompetent ledelse.



FORENINGEN HAR KØBT SOMMERHUS



Beliggenhed: Kalundborg med et par hundrede meter til stranden (Mosestien 16).

Overtagelse: 1. marts 2007.

Størrelse: Kalmar-hus på 106 kvm. Entre, køkken i forbindelse med stor stue, 4 værelser, badeværelse, toilet, sauna.

Grund: 1469 kvm

Tilbehør: Robåd i glasfiber.

Nærmere oplysninger om udlejning og betingelser kommer når vi ved mere.



Skibsprovianteringshandler

Jens og Margrethe Withs fond

Dansk Sø-Restaurationens Forening er medbestyrer af „With-Fonden“, hvis formål ifølge fondsfundatsen er ved årlige legater at støtte „værdige trængende, syge eller fattige af søens folk“.

En del af fondens midler vil kunne udloddes som årlige legatunderstøttelser, hvor det sociale aspekt vil spille en stor rolle, men også andre opgaver f.eks. uddannelse, forbedring af boligforhold eller institutioner vil kunne komme på tale med henblik på støtte fra fonden.

Ansøgningskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til Dansk Sø-Restaurationens Forening.

ANSØGNINGSFRIST MEDIO NOVEMBER



Af: *Freelance journalist Lise Mortensen Høy*

SKIBSASSISTENTER SØGES 'i begrænset omfang'!

Du store kineser – eller hvad med en filippiner?

Meldingen fra Danmarks Rederiforening er klar: Interessen for at rekruttere danske menige til Det Blå Danmark kan ligge på et meget lille sted.

Her sidst i september blev den helt store kampagne skudt i gang for at rekruttere nye folk til Det Blå Danmark. Kampagnen er meget bred og skal udsprede det glade budskab om, at det går godt i Det Blå Danmark. Her er der jobs og karrieremuligheder på alle niveauer – til lands og til vands – og her er ingen blindgyder; man kan altid komme videre med uddannelse og karriere.

Med over ti millioner kroner i ryggen betalt af Danmarks Maritime Fond, kører kampagnen velsmurt og når helt ud til alle kroge af den danske ungdom. Eller næsten alle kroge. For de unge, der i første omgang fokuseres på, er dem med studentereksamen, dem med de gode karakterer – dem, der kan sætte krydserne de 'korrekte' steder i de store rederiers psykologtest.

Søger studenter

- Vores rekrutteringskampagne har mange fokusområder og dækker bredt, siger Michael Elwert, der leder kampagnen for

Danmarks Rederiforening:

- Kikker vi på skibsofficerer, så ønsker vi så mange kvalificerede ansøgere som muligt, hvorfra vi kan vælge ca. 220 studerende. Foreløbig er der dog langt til målet; sidste år blev der kun skrevet kontrakt med ca. 170 studerende.

Et andet fokusområde er ingeniører, herunder skibsingeniører. Efter en årrække med dalende behov, efterspørger erhvervet nu igen ingeniører både på land såvel som offshore; primært drevet af et historisk højt investeringsprogram, forklarer kampagnelederen.

Så langt så godt.

Men hvad med dem, der ikke lige er studenter?

For unge uden studentereksamen, er meldingen fra kampagnelederen, at de kan komme i mesterlære på Lindø, tage på søfartsskole eller arbejde på en boreplatform.

Hvad med skibsassistenterne?

Direkte adspurgt om, hvor mange menige, der skal rekrutteres, er svaret:

- Jeg kan sige så meget, at der fortsat er behov for både ubefarne og befarne skibsassistenter – men i et begrænset omfang.

Michael Elwert understreger, at udgangspunktet for indsatsen i rekrutteringen er en overordnet behovsanalyse fra brancheor-

ganisationerne i hele Det Blå Danmark:
- Behovet afhænger og varierer meget fra rederi til rederi, fartsområde og skibstype. I færger, lodsboade og en lang række andre stillinger bl.a. i havne og offshore i Danmark, er der naturligvis fortsat brug for befarne skibsassistenter.

Kan vi få tallene fra behovsanalysen?

- Nej!

Ikke med i fødekæden

En del af forklaringen på, at menige kun skal bruges i 'begrænset omfang' viser sig at ligge i det, der kaldes 'fødekæden i Det Blå Danmark',

Underdirektør i Danmarks Rederiforening, Jan Fritz Hansen forklarer:

- Vi vil generelt gerne have vores skibe ledet af danske officerer. Men det er en vigtig pointe, at de danske skibsofficerer og shippingfolk flytter hjem til Danmark og fortsætter karrieren i Det Blå Danmark, når de ikke længere vil sejle eller være udstationeret. Her er der brug for deres erfaringer på rederikontorer, i shipping, maritim industri, osv.

- Men for en stor del af de store lastskibe i international fart, regnes skibsassistenter, skibsmekanikere og søkokke ganske simpelt ikke med som en del af denne fødekæde, forklarer Jan Fritz Hansen.

Pointen for dem er, at de ikke skal hjem til en karriere i Det Blå Danmark, og der er altså ikke noget 'spild' ved, at de tager hjem til deres hjemlande. Så disse stillinger kan altså lige vel besættes af filippinere, polakker eller kinesere.

Skibsføreren er 'glemt'

Endelig spørger vi, om ikke Det Blå Danmark har tænkt på, at skibsassistenter jo faktisk kan samle sejtid og gennemføre



Michael Elwert

en skibsføreruddannelse og således både gøre nytte som dygtige erfarne officerer og senere udfylde et job i land?

Her kan man sige, at Det Blå Danmarks kampagnes helt nye hjemmeside måske allerede giver svaret. Uddannelsen til søkok og skibsmekaniker findes ikke på hjemmesiden, ligesom muligheden for at videreudanne sig til skibsfører ganske simpelt ikke er taget med. Dette, skønt alene Marstal Navigationsskole årligt sender 10 kystskippere, 10 styrmænd, 30 sætteskipper og 40 skibsførere ud i Det Blå Danmark.

Michael Elwert understreger, at hjemmesiden er 'førsteudgaven', der er lavet hurtigt færdig til uddannelseskaravanen i uge 38:

- Den traditionelle skibsføreruddannelse kommer helt sikkert med. Her er der fortsat et behov for rekruttering.

Vi er ikke færdige med at diskutere, om skibsmekanikeruddannelsen skal med.

Men jeg tror ikke, at behovet for søkok er udtalt, her må interesserede gå igennem cateringdelen på hjemmesiden.

RIGTIGE SØFOLK starter (også) som menige!

Georg Stage og Svendborg- og Nyborg Søfartsskole melder 'alt udsolgt' i ubefarne skibsassistenter

På Georg Stage bliver der hvert år uddannet ca. 10 – 14 ubefarne skibsassistenter, der ikke har en uddannelsesaftale med et rederi.

- Og ved hvert togt's afslutning er der hyre til dem, fortæller overstyrmand Helle Barner Jespersen. En del kommer ud i sejlskibe, en del i coastere.

Billedet er det samme de to andre steder, hvor der bliver uddannet ubefarne skibsassistenter.

- Efter at Fanø Søfartsskole er lukket, har vi tydelig kunnet mærke en større efterspørgsel på vores elever – og der er altid flere rederier, der ringer forgæves, fortæller Anne Falgaard, der er vejleder på Nyborg Søfartsskole.

Revet væk!

På Svendborg Søfartsskole bliver de unge 'revet væk' efter hvert gennemført kursus.

- Sidste år havde vi 62 jobtilbud til vores 42 elever på sommerkurset og 50 hyretilbud til de 40 elever der afsluttede til jul, fortæller forstander Kurt Kølle.

Billedet er det samme i år, allerede nu har rederierne lavet ansættelsesaftaler med de elever, der bliver færdig til jul.

- For første gang har vi her til efterårsholdet 2006 ikke kunnet fylde skolen op med elever. De unges interesse for søen synes at være aftagende, og jeg er derfor glad for, at grunduddannelserne nu er inviteret med i rekrutteringskampagnen, siger Kurt

Kølle. Han oplever en større forståelse for, at også mange skibsofficerer kommer fra den gamle traditionelle vej, hvor man



Kurt Kølle

- Der må ikke kun fokuseres på den duale uddannelse, for rigtig mange unge 'sluset ind' i søfartserhvervet igennem søfartsskolerne, får en lang karriere til søs.

- Dem er der vel også brug for i Det Blå Danmark, understreger Kurt Kølle, forstander på Svendborg Søfartsskole.

starter som ubefaren skibsassistent i coasterflåden og derefter fortsætter på navigationsskole.

Faktisk viser statistikkerne, at ca. 25 pct. af skibsassistenterne fra Svendborg Søfartsskole kører målrettet igennem, får deres sejltid og starter på skibsføreruddannelsen på Marstal.

Ud af resten er der selvfølgelig en del, der dropper ud af søfartserhvervet, men der



er også rigtig mange, der tager en skipperuddannelse efter nogle år som befaren skibsassistent.

Billige udlændinge

Mellem 35 og 40 af de ubefarne skibsassistenter tager hvert år op til Martec i Frederikshavn for at få deres 20 ugers afslutningskursus til befaren skibsassistent. Desuden uddanner skolen årligt ca. 60 personer, der med et 'sort svendebrev' og et 10-ugers kursus ligeledes bliver befarne skibsassistenter.

Efterspørgslen efter de befarne er noget mindre end efter de ubefarne, er meldingen fra Martec.

- Op mod en tredjedel har en hyre på hånden, men en del af de nyuddannede fortsætter i en stilling som ubefarne, for at samle sejltid og for overhovedet at få et job, fortæller Frank Nielsen, der er områdedeordinator på Martec Søfartsskolen:

- Vi mærker tydeligt, at mange af de befarne stillinger bliver besat med billige udlændinge.

Og her mener jeg, at kæden hopper af, for på et tidspunkt kommer Det Blå Danmark til at mangle folk med god gammeldags praktisk erfaring!

Praktikkontor for menige

Marstal Navigationsskole oprettede for nogle år siden et praktikkontor, hvor skibsassistenter kan få hjælp og vejledning til at få deres sejltid. Skibsassistenterne gennemgår en indlæringsstest og en samtale, før de bliver lukket ind i databasen.

- Testen viser, om de er egnede til at læse videre bagefter, og samtalen skal gerne vise, at de egner sig til livet til søs, forklarer Søren Vestergaard, formand på Marstal Navigationsskole.

Rederne har lagt ca. 50 stillinger ind i databasen, mens der er ca. 65 tilmeldte unge.

- Med de nødvendige friperioder kan vi ikke besætte det antal stillinger, som rederne slår op.

Vi må melde 'alt udsolgt', fortæller Søren Vestergaard.



SØFOLK eller KONTORFOLK?

Når Det Blå Danmark kun vil rekruttere de unge med høje karakterer, sorterer I de gode søfolk fra, lyder advarslen fra overstyrmand på Georg Stage, Helle Barner Jespersen

- Jeg synes, det er godt, at vi alle i søfartsfaget nu skal trække på samme hammel i forhold til rekruttering.

Men hvis vi skal have Verdens Bedste Skibsfart, har vi brug for at rekruttere alle, der gerne vil ind i faget, siger Helle Barner Jespersen, der som overstyrmand på Georg Stage er helt tæt på de unge i sit daglige arbejde:

- Jeg mener ikke, vi har råd til at vælge en masse unge fra allerede i rekrutteringen, bare fordi de ikke lige har siddet på første række i folkeskolen.

Hun peger på, at ca. 1/3 af alle drenge "falder i søvn" de sidste år i skolen, fordi de keder sig.

Når folkeskolen er slut, "vågner de op med en sofa på ryggen og joysticken til computerspillet i hånden":

- De er velbegavede, men de skal have nogle år til at modnes, før de er klar til en videreuddannelse.

Hvis vi rekrutterer dem og sørger for, at de får deres sejltid, får vi nogle rigtig gode søfolk/navigatører ud af det.

Det er dem, der er søfolk af hjerte – dem, der bliver til søs, og ikke tager et job i land efter få år!

Hul i foden:

- Søfartserhvervet har skudt sig selv i foden med den duale uddannelse.

Det er langt over målet at rekruttere unge med fine studentereksamener og kræve, at de tager en bachelor – og så sende dem ud for at flytte et skib fra a til b, siger Helle Barner:

- Uddannelsessystemet er i virkeligheden

udformet af folk, der ikke selv ville sejle, det er jo beviseligt at de gik i land, og mange af dem efter ganske få år!

Derfor har de udformet en uddannelse til folk, der ligner dem selv – folk, som vil hjem på kontorerne.

- Men lav dog en særlig uddannelse til folk på rederikontorerne, i stedet for at uddanne søfolkene til at komme i land! opfordrer hun:

- For hvem har I egentlig tænkt jer, skal sejle skibene?

Omvendt peger Helle Barner på, at der fortsat er brug for folk med massive praktiske erfaringer på kontorerne i land.

- Hver gang, der virkelig er noget galt ude i et af skibene – når der skal tages stilling til praktiske spørgsmål – ender det hos dem, der har erfaringer der ude fra.

Her virker det ikke, at man har været student og har taget sig en fin bachelor – her er det praktisk erfaring, der gør udslaget.

Helle Barner Jespersen foreslår, at rekrutteringen starter allerede i 6. og 7. klasse, fx med at de unge inviteres ud og sejle.

- Der er ikke længere sejlerskoler eller liv på havnen, som kan give de unge smag for søfart. Og det er i den alder – hvor de kommer i deres første erhvervspraktik – at vi skal have fat i dem.





Helle Barner Jespersen

**SKIBS-
MEKANIKER**
ca. 40 måneder

9. klasse

Søfartsskole
20 uger

Teknisk skole
20 uger

Praktik
6 måneder

Teknisk skole
10 uger

Praktik
17 måneder

Søfartsskole
10 uger

Teknisk skole
10 uger

Skibsmekaniker

SKOLER:

MARTEC
Frederikshavn Søfartsskole
www.martec-fhavn.dk
Tlf.: 96 20 88 88

Nyborg Søfartsskole
www.seaman.dk
Tlf.: 65 31 66 16

Svendborg Søfartsskole
www.svendborg-soefartsskole.dk
Tlf.: 62 21 04 84

Skoleskibet Georg Stage
www.georgstage.dk
Tlf.: 32 95 80 19

Skoleskibet Danmark
www.fuldskruefrem.
dk/skoleskibet.html
Tlf.: 39 17 44 00

**FAGLÆRT
SKIBSAS-
SISTENT**

Svendebrev
metalindustrien

Søfartsskole
10 uger

Faglært
skibsassistent



www.
fuld
skrue
frem.
dk

**SKIBS-
ASSISTENT**
30 måneder

9. klasse

Grundkursus
6 måneder

Søpraktik
6 måneder

Afslutningskur-
sus 6 måneder

Søpraktik
12 måneder

Befaren
skibsassistent

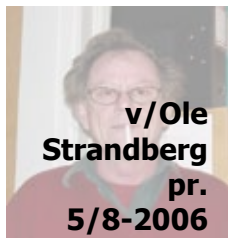
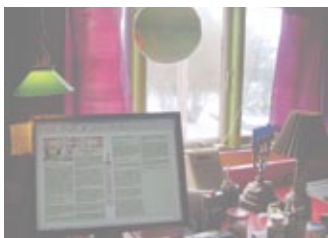
**SØNÆRINGS-
BEVIS
KOK/HOV-
MESTER**

Svendebrev
landkok

Søfartsskole
1 uge

Praktik
1 måned

Kok/hovmester
sønæringsbevis



v/Ole
Strandberg
pr.
5/8-2006

RET TIL PILSNERØL TIL MADEN I DFDS

RBF's overenskomst for tjenerne i DFDS har en gammel bestemmelse som lyder:
§ 10 stk. 1 - Kosten

Kosten for tjenerne skal svare til den almindelige messekost. Tjenerne kan inden for en af skibsføreren fastsat grænse købe pilsnerøl til funktionærpris.

Som bekendt har DFDS pr. 1. februar 2006 indført en 0-promille grænse, endnu før en lovbestemt grænse på 0,5 promille blev vedtaget af Folketinget i foråret. På den baggrund har RBF (nu 3F), stævnet rederiet i en faglig voldgift med påstand om at det totale forbud i DFDS, for tjenernes vedkommende, er i strid med den pågældende overenskomstbestemmelse.

Den faglige voldgift blev afviklet den 21. september, hvor faglig sekretær Bent Moos procederede for tjenerne i smuk og veloplagt stil. Det var ikke muligt at finde en kringlet forligsløsning, og spørgsmål om f.eks. lyse pilsnere, kaptajnens ret til at anvise "ingen øl", eller ret til at købe men ej drikke, blev kun nævnt som morsomheder. Der afventes derfor med spænding en egentlig kendelse fra højesteretsdommer Per Sørensen.

FAGLIGE SAGER og noter

Under proceduren blev der vævet noget rundt i hvordan "funktionærpris" skulle opfattes, og fra rederiets side blev der henvist til at det var prisfastsættelsen som var essentiel, og ikke retten til at drikke en øl til maden. Med andre ord, *hvis* man kan købe en pilsner, *så* kan den erhverves til "funktionærpris".

Herudover mente rederiet, at man ikke kunne have forskellig alkoholpolitik for de forskellige personalegrupper, hvortil man nemt kunne svare, at det er der heller ingen grund til, rederiet kan bare give alle den samme rettighed, som netop ikke er lovstridig.

Under sagen blev forhistorien til 0-politiken gennemgået, med skjult kamera-optagelser ombord og interviews med medarbejdere, som angiveligt havde været til stor skade for rederiet. Bent Moos henviste til, at såfremt der var tale om rene kundepleje-hensyn, kunne rederiet have inviteret til forhandling om spørgsmålet, hvilket ikke var sket. Man havde blot tilsidesat overenskomstbestemmelsen ved udstedelse af internt cirkulære.

Når kendelsen foreligger bliver den offentliggjort på vores hjemmeside.

Man har altid lov at håbe!

DOM I SØ- OG HANDELSRETEN 20/9-2006 - Tysk rederi mod ITF

Sagen anlagt af W. Bockstiegel Reederei GmbH & Co. KG mod ITF og en dansk ITF-inspektør.

Sagens grundlæggende omstændigheder:

Skibet M/S "BBC Chile" anløb Århus Havn om morgenen d. 22. oktober 2004, med vindmølledele til udlosning. En inspektør fra ITF gik ombord kl. 07:15 hvor han på vegne af ITF krævede overenskomst samt efterbetaling, til såvel nuværende som tidligere besætning. Kravene blev ikke opfyldt og inspektøren forlod skibet kl. 08:05.

Havnearbejderne som havde påbegyndt losningen nedlagde arbejdet kl. 09:00 hvilket senere blev erkendt overenskomststridigt af 3F. Rederiet indgik aftale om overenskomst d. 25/10 (med påtegningen "signed under protest and illegal duress" i rederiets eksemplar) og havnearbejderne genoptog arbejdet d. 26/10.

I forbindelse med indgåelse af overenskomst, blev der udbetalt 108.049 dollar til besætningen (som senere blev tilbagebetalt), og 478.356 dollar til ITF-inspektøren til dækning af efterbetaling til fratrådte besætningsmedlemmer og afgifter til ITF. Efterbetalingsbeløbet på 467.592 dollar blev indsat på en personlig konto i inspektørens eget navn.

Rederiet anlagde sag den 6. januar 2005, og pengene blev herefter deponeret i Arbejdernes Landsbank. Først 4. marts 2005 er de tidligere besætningsmedlemmer underrettet, med oplysning om at de vil modtage deres part, såfremt ITF vandt sagen.

Dommen:

Den danske ITF-inspektør og ITF skal solidarisk tilbagebetale 467.592 dollar og 200.000 danske kroner i sagsomkostninger. ITF dømtes ydermere til at betale 50.517 dollar.

Retten lagde bl.a. vægt på:

at ITF og inspektøren må anses for medansvarlige for havnearbejderstrejken, efter forklaringer og organisationssammenfald (havnearbejdere og inspektør: 3F og 3F!).

at det er en skærpende omstændighed at ITF-koordinator har medvirket i forløbet, på trods af at samme koordinator havde fået en overenskomst erklæret ugyldig ved Arbejdsretten i 1996, under ganske tilsvarende omstændigheder.

at det er en skærpende omstændighed at pengene blev indsat på privat konto uden meddelelse til de søfolk som beløbet var beregnet for (før efter sag anlagt).

Hele dommen kan findes på vores hjemmeside under Love og regler/Fagretslige afgørelser.

DOM I ARBEJDSRETEN 31/8-2006 DFDS mod svenske SEKO

Den svenske søfartsorganisation SEKO varslede i marts 2001 blokade mod "Tor Caledonia", i rutefart mellem Sverige og England, og bemanded med polske søfolk, på vegne af hvilke SEKO krævede overenskomst. DFDS tog konsekvensmæssigt "Tor Caledonia" ud af ruten og indsatte et chartret skib.

Sagen ved Arbejdsretten drejede sig overvejende om hvorvidt søgsmål mod SEKO kunne anlægges i Danmark og sagen pådømmes efter dansk lov.

Arbejdsretten gav DFDS medhold i alle spørgsmål, og erklærede herefter den varslede konflikt ulovlig. Der forestår nu en sag om erstatningsspørgsmål ved Sø- og Handelsretten.

Hele dommen kan findes på vores hjemmeside under Love og regler/Fagretslige afgørelser.

SKIBS- OG RUTESKIFT I DFDS

"Princess of Scandinavia" er solgt og DFDS-ruten Göteborg-Kristiansand-Newcastle nedlægges pr. 1. november 2006.

Til gengæld har DFDS købt "Fjord Norway" fra Fjord Line, til levering 16/10-2006. "Fjord Norway" indsættes på ny rute Bergen-Haugesund-Stavanger-Newcastle fra primo november.



DFDS's Göteborg-rute har i en årrække været diskuteret til nedlæggelse på grund af utilfredsstillende indtjening, og nu sker det altså.

Alle ansatte på "Princess" har fået tilbud om at fortsætte på den nye rute, og der har været flere forhandlinger mellem rederi og organisationer vedrørende udeperiode, rejsekonsekvenser m.v.

Forhandlingerne er ikke afsluttede. På mange måder er situationen sådan, at der er tale om et *muligt* fortsat job!

UDSIGT TIL NYE ÆNDRINGER AF ARBEJDSSKADELOVEN

Et arbejdsskadeudvalg med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter, nedsat i 2005, har nu afsluttet sit arbejde.

Et enigt udvalg har foreslået ændringer for så vidt angår:

1) *Lempelse vedr. anmeldelsesfrist:*

I dag gælder en 1-års frist for anmeldelser, som udvalget foreslår der bliver større mulighed for at fravige, når omstændighederne taler for det.

2) *Udligning vedr. erstatningsformer:*

Engangs- og løbende erstatninger skal give samme ydelse. Det er noget teknisk, men i praksis vil det betyde, at desto yngre man er, desto større er værdien af engangsydelsen.

3) *Erstatning skal ydes fra det tidspunkt hvor der reelt er tab af erhvervsevne:*

Efter gældende regler ydes erstatningen fra det tidspunkt Arbejdsskadestyrelsen anerkender skaden.

Forslagene ligger nu på Claus Hjort Frederiksen's bord.

HULLET I LOVEN

Efterlønnernes mulighed for at modtage "dobbeltydelse" ved ferieudskydelse til kontanterstatning, har været, og er stadig, en noget nervepirrende sag.

Hele miseren opstod på grund af en sproglig mangel ved ændringen af ferieloven fra 1. januar 2004. Da den utilsigtede mulighed for "dobbeltydelse" blev opdaget, og offentliggjort, opstod spørgsmålet: Hvad med alle dem som havde afviklet ferie i

efterlønsperioden, hvor muligheden for at vente og få feriepengene kontanterstattet, og dermed ikke modregnet i efterlønnen, eksisterede, men ikke var udnyttet?

Svaret er nu givet efter 2 kendelser i Arbejdsmarkedets Ankenævn. De pågældende burde have været vejledt om muligheden for at få efterløn og feriepenge på en gang.

A-kasserne skal nu vejlede alle som spørgsmålet berører for perioden 1/1-2004 til 30/4-2006, med henblik på eventuel erstatning. Det er nemlig ikke alle for hvem det havde kunnet betale sig at vælge dobbeltydelsen, fordi valget samtidig kan have betydning for eventuel opsparing af skattefri præmie.

Tilbage er spørgsmålet om hvem der skal betale regningen, a-kasserne eller staten, og det spørgsmål ser ud til at kunne ende ved domstolene. I FTF-A har man beregnet, at hvis regningen havner hos a-kassen, kommer det til at koste alle øvrige medlemmer 250 kroner hver, - og dermed kommer den højere moral og etik i hele sagen tættere på livet. Der er tale om tilbagebetaling/erstatning i størrelsesorden 12.-16.000 kroner for den enkelte efterløner som er berørt.

RAMMEAFTALE FOR HOVMESTRE I TORM

Der er indgået rammeaftale for hovmestrene i Torm med virkning fra 1/9-2006. Udkast til aftalen blev udsendt til urafstemning hvor alle stemte ja.

Aftalen er tilsvarende øvrige officersaftaler i Torm, bortset fra vi har bevaret en anciennitetsskala.

HOVMESTRE I APM 11 ELLER 12 UGER UDE

DSRF har modtaget flere mails fra medlemmer som undrer sig over, hvor foreningen er henne i spørgsmål om 11-ugers udmønstringsaftale, som andre officerer har indgået aftale om.

Svaret er, at DSRF stadig har 12 uger som max. udmønstring, og at foreningen efter drøftelser mellem bestyrelse, talsmænd, medlemmer via e-mail, telefon, og hovmester-møder, har valgt ikke at acceptere præmisserne for 11-ugers aftalen.

Groft sagt er der tale om aftaler som kortslutter overenskomstforhandlinger, hvor den enkelte hovmester vil være overladt til at forhandle på egne vegne. Herudover er der tekniske forhold i aftalen som betyder at forskellen ikke er som den ser ud til.

Der vil efter de kommende overenskomstforhandlinger, blive lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet ved en urafstemning.

MOLS-LINIEN OG FAGFORENINGSBOGEN

Flere medlemmer af Metal Søfart har i sommers meddelt foreningen, at de har været under hårdt pres for at skifte fagforening, som betingelse for fortsat ansættelse i Mols-linien.

Baggrunden er gamle, og nu ulovlige, aftaler om en fordelingsnøgle mellem "sømænd" og "metallere" hos visse rederier.

Metal Søfart har protesteret, og såvel rederi som rederiforening er enige.

Der eksisterer ikke længere sådanne gyldige aftaler.

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre

Magasinpost
Id.nr. 12191

Kontorferier: Susanne Holmblad 16/10 - 22/10
Barno Jensen 18/10 - 22/10

Skibsfører Jacob Bryde Schmidt og hustru Alma Bryde Schmidts legat



Dansk Navigatørforening bestyrer et legat, hvis renter skal gives til uddannelse af børn efter på havet omkomne søfolk.

Ansøgningssekema skal være foreningen i hænde senest den 3. november 2006, og fås ved henvendelse til:

**Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening
Havnegade 55
1058 København K. Tlf. 33 45 55 65**

© Albert Engström/COPY-Dan Billedkunst 0050506



Den 80-aarige fhv. Pramskipper Nord opsøger Kredslægen.
— Er De syg?
— Saa kender De mig ikke, Doktor. Jeg skulde ha' en Attest for, at jeg ikke har nogen Bakterie — jeg ska' nemlig indgaa Ægteskab.