

Pilothavn

Nr. 2

OKTOBER, 2024
årgang 118

- Resultat af Bestyrelsesvalget
- Jakob & DanPilot
- Netværk & vidensdeling
- PensionDanmark



**NYTTIGE ADRESSER****3F Transportgruppen**

Forhandlingssekretær
Karsten Kristensen
Tlf.: 70 300 300
karsten.kristensen@3f.dk

ITF Inspektør

Morten Bach
Kampmannsgade 4, 3. sal
1790 København V
Mobil: 21 64 95 62
morten.bach@3f.dk

Alka forsikring

Engelholm Alle 1
2630 Tåstrup
Tlf. 70 12 14 16
fbs@alka.dk
www.alka.dk

Sea Health & Welfare

Højnæsvej 56
2610 Rødovre
Tlf. +45 72 40 26 10
info@shw.dk
www.shw.dk

Hotel Maritime

Peder Skrams Gade 19
1054 København K
Tlf. 33 13 48 82
hotel@maritime.dk
www.hotel-maritime.dk

Pension Danmark

Kundeservice-medlemmer
Kongens Vænge 8
3400 Hillerød
Tlf. 70 12 13 30
www.pension.dk

Prinsesse Marie Stiftelsen

Wildersgade 70, st.
1408 København K
Tlf. 32 57 52 03
Fax 32 57 33 58
post@smf1856.dk
www.smf1856.dk

Søfartsstyrelsen

Fjordvænget 30
4220 Korsør
Telefon: 72 19 60 00
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

Udligningskontoret

Amaliegade 33, opg. B.
1256 København K
Tlf. 33 11 64 32
postmester@udligningskontoret.dk
www.udligningskontoret.dk

Senior Sailors

Ole Pedersen
elmono@sol.dk
Tlf.: +45 28 52 73 91

DAGLIG LEDELSE**Formand**

Søren Sørensen
Jægersborg Alle 29A, 4.th.
2920 Charlottenlund
soren.s@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 59
Mobil: 51 51 88 70

Kasserer

Christian K. Johansen
Wildersgade 68, 3 th.
1408 København K
christian.johansen@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 56
Mobil: 23 80 05 43

Faglig sekretær

Flemming Thiesen
Vestervejen 50, Nordby
6720 Fanø
flemming.thiesen@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 60
Mobil: 24 20 46 76

**KONTORET****Faglig medarbejder**

Mette Clemmensen
mette.clemmensen@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 57

Bogholder

Birthe Ryaa
Birthe.ryaa@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 52

BESTYRELSESMEDLEMMER

Arnt Nikolai Andersen
Fiskervænget 4
5900 Rudkøbing
arnt.a@outlook.dk

Jan R. Saksaa
Ejlekærgårdsvej 1
4100 Ringsted
saksaa@live.dk

Bjarni S. Jensen
Wildersgade, 57, 4. th.
1408 København K
bjarnisjensen@gmail.com

Kenn R. Ingildsen
Hedebovej 23
3700 Rønne
kenn.ingildsen@gmail.com

Camilla Christensen
Midtbjergevej 14
6720 Fanø
camilla-baun@hotmail.com

Palle B. Sciegieny
Kildevej 5
4130 Viby Sjælland
pallebp@gmail.com

Frederik B. Oksholm
Vestergade 66B, 1. 0002
5700 Svendborg
frederik_oks@hotmail.com

Paw L. Frederiksen
Odensevej 17
5700 Svendborg
paw_levin@hotmail.com

Hans Olsen
Toldbodvej 1, 2. th
5700 Svendborg
hansolsen65@gmail.com

**3F SØMÆNDENES KONTOR****København**

Dortheavej 39A
2400 København NV

Tlf. 70 300 838
Mail: seaman@3f.dk
www.3f.dk/seaman
Giro konto: 305-9901

Åbningstider:

Mandag – Tirsdag
09.00 – 16.00
Onsdag – Fredag
09.00 – 12.00

A-kassen

Peter Ipsens Allé 25, stuen
2400 København NV

Tlf. 70 300 999

Fax: 70 300 998

Mail: akassen-kbh@3f.dk

Åbningstider:

Mandag 09.00-15.00
Tirsdag 09.00-17.00
Onsdag 09.00-15.00
Torsdag 09.00-17.00
Fredag 09.00-14.00

Århus

Sommervej 5
8210 Århus V.
3F Transport

Indlevering af A-kasse papirer.

3F Aalborg

Hadsundvej 184 B
9000 Aalborg

Indlevering af A-kasse papirer.

Esbjerg

3F Transport, Esbjerg.
Nyhavnsgade 25.
Indgangen via Helgolandsgade

Åbningstider:

Torsdag 12.00-15.00

Svendborg

Østre Havnevej 23
5700 Svendborg
Tlf. 88 92 31 92
Fax. 88 92 31 91

Åbningstider:

Fredag 9.00-12.00

3F - Fagligt Fælles Forbund

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf. 70 300 300
3f@3f.dk
www.3f.dk



INDHOLD

Formandens ord	3
Scandinavian Star: Hård kritik af Søfartsstyrelsen	4
Resultat af bestyrelsesvalg	7
Faglige kurser inspirerer	8
3F Ungdom landsmøde '24	11
Det perfekte job for Jakob	12
Tilbageblik	14
TEMA: Netværk og vidensdeling på færgerne:	
Lydhør skibsinspektør i dialog med fagligt aktive	16
Elløbehjul er MERE risikable end elbiler	18
Erfaringer og anbefalinger fra beredskabet	19
Udtalelser om branchekurset	20
Mærkedag & TAK!	23
Nyt fra PensionDanmark	24
Medlemsmøder 2024	28



Fagbladet Nytid

Nr. 2. okt 2024, årgang 118.
UDGIVER: 3F Sømændene.

REDAKTION: Flemming Thiesen, faglig sekretær og Mette Clemmensen, faglig medarbejder.

LAYOUT/PRODUKTION:
Sangill Grafisk, Holme-Olstrup

OPLAG: 1.500 eks.

Redaktion sluttet den 1/10-2024.
Afleveret til postvæsenet uge 41.

Indlæg og læserbreve til Nytid modtages gerne på e-mail: unisea@3f.dk

Kursen er sat mod overenskomst 2025

Bedre løn, tryghed i ansættelsen og bedre arbejdsmiljø. Det er vores topprioriteter, når vi går i gang med at forhandle den nye overenskomst i 2025. Transportgruppen har modtaget mange forslag til overenskomsterne, som tillidsvalgte i Transportgruppen i 3F har prioriteret for at finde de forslag, som er mest relevante for vores faggrupper.

Men der er lang vej til en ny overenskomst. I første omgang arbejder vi med den store pensel og de generelle krav.

Fra arbejdsgiverne lyder der krav om forenkling af vores regler og aftaler. Det kan umiddelbart lyde som en god ide at skabe mere gennemskuelige overenskomster. Men tag ikke fejl. Deres forslag til forenkling er lig med forringelser.

For allerede nu kan jeg afsløre, at det vitterligt bliver en kamp at forbedre vores overenskomster.

Det skriver jeg, fordi vi i den seneste overenskomstperiode har set et veritabelt angreb på de eksisterende overenskomster fra mange arbejdsgivere. På nogle færger har arbejdsgiverne trykprøvet de aftaler, der sikrer vores arbejdsforhold.

Forenkling = Forringelse

Arbejdsgiverne ønsker fleksibilitet. I forhold til arbejdstiden har de allerede fuld fleksibilitet. Vi kan jo arbejde dag og nat 365 dage om året.

Nu er arbejdets karakter til diskussion. Nogle rederier ønsker, at der skal foretages mere vedligeholdelse på vagten, end der er aftalt i overenskomsten.

Indtil nu har vi kunnet håndtere det, fordi vi har et godt aftalesæt. Derfor skal vores aftaler ikke forenkles. Tværtimod. Præcise aftaler sikrer nemlig dine arbejdsforhold ombord.

Afstemning

Den første overenskomst bliver normalt indgået på industriområdet, som er et minimallønsområde. Minimalløn betyder, at en stor del af lønforhandlingerne foregår på de enkelte arbejdspladser. Den økonomiske ramme får betydning for vores overenskomster.

Vores område er et normallønsområde, hvor løn og arbejdsforhold bliver aftalt i selve overenskomsten. Vores forhandlinger plejer at ende i forligsinstitutionen, hvor der sammensættes en mæglingsskitse. Mæglingsskitzen tager udgangspunkt i Industriforliget/transportforliget.

Det er mæglingsskitzen, som du kommer til at stemme om. Den samlede økonomiske ramme tager vi udgangspunkt i, når vi forhandler vores egne overenskomster med de specifikke krav.

Tag en snak på arbejdspladserne om, hvad der er vigtigt at sikre fremadrettet. Tal med jeres tillidsvalgte eller send os en mail med jeres tanker og forslag.



Scandinavian Star: Hård kritik af Søfartsstyrelsen



Task force kritiserer Søfartsstyrelsen for både den manglende havnestatskontrol og for i 34 år at have skjult sit ansvar. Erhvervsministeriet forsinkede endda redegørelsen, da det nægtede at udlevere dokumenter om Søfartsstyrelsens ministerbetjening

Som borger skal man kunne have tillid til statens institutioner. Det var et af budskaberne fra Kristina Siig, da hun som formand for den uafhængige task force fremlagde redegørelsen om katastrofen på Scandinavian Star en smuk septemberdag.

Kontrasten kunne dårlig være større. Kontrasten mellem røgfyldte klaustrofobiske gange, hvor passagerer kæmpede for at overleve i en brændende færgе i 1990 og den højloftede lyse sal på Christiansborg med stilligt klædte og veltalende politikere.

- Vi er nødt til at have en samfundssamtale om Scandinavian Star. Hensynet til de overlevende og efterladte er det overordnede hensyn, som skal varetages af samfundssamtalen, sagde Kristina Siig.

I den nye redegørelse skulle Task forcen blandt andet undersøge et potentielt økonomisk motiv til mordbranden. De har gennemgået 250.000 dokumenter og lavet 80 dybdegående interview. Ved hjælp af eksperter indenfor skatteforhold, politiefterforskning og brande har de undersøgt usikkerheder fra den oprindelige efterforskning

af mordbranden. Men ingen af de forhold gav grund til bekymring.

Derfor vil task forcen ikke anbefale yderlig politimæssig efterforskning af hverken forsikringssvindler eller besætningsmedlemmers mulige sabotage.

Ansvarlig kontrol

Tilbage står task forcen med kritik af en aktør, som helt sikkert kunne have gjort en forskel forud for den skæbnsvangre nat: Søfartsstyrelsen.

De pårørende til de 159 ofre har nu fået klarhed over, at deres familiedemedlemmer måske havde overlevet, hvis Søfartsstyrelsen havde overholdt loven.

I 2022 konkluderede en rapport, at Søfartsstyrelsen havde haft pligt til at foretage en havnestatskontrol af Scandinavian Star inden første afsejling med passagerer 1. april 1990.

Den nye redegørelse gennemgår, hvad Søfartsstyrelsen ville have observeret, hvis deres inspektører havde været om bord forud for sejladsen.

En standardkontrol ville have afsløret, at lastelinjecertifikatet tilhørte en anden færgе end Scandinavian Star, at færgen stadig var under ombygning, at besætningen var ny og antallet ikke passede med færgens Passenger Safety Certificate.



Søren Søndergaard byder velkommen, Kristina Siig står tv.



Sandsynligvis ville de også se, at skibets kaptajn og førstestyrmand manglede deres Bahamas-licenser, at skibets brandrulle var behæftet med fejl og at besætningen ikke havde holdt de lovpligtige sikkerhedsøvelser.

Det ville være rigeligt til, at inspektørerne skulle gennemføre en udvidet kontrol. En udvidet kontrol ville afsløre, at besætningen ikke var kvalificeret til brandrullen og ikke kendte nødplanen. Besætningen kunne ikke kommunikere sammen, og der var fejl på redningsudstyret.

Bedre overlevelse

Inspektørerne skulle derfor tilbageholde færgen, indtil der var styr på sikkerheden. Brandøvelserne ville have rustet besætningen til at håndtere følgerne af ildspåstøtterne.

Redegørelsen vurderer, at passagerne havde haft større chance for at overleve katastrofen, når sikkerheden var forbedret, som loven krævede det.

Ifølge redegørelsen kunne færgen blive sejlkklar på mellem 2 timer og 2-3 dage. Færgen ville altså stadig have sejlet på den skæbnesvangre nat.

- Det var ikke endt godt, uanset at der havde været kontrol, men det ville være endt mindre skidt, konstaterede Kristina Siig.

Men den korte tidshorizont undrede tilhørerne i salen. Ifølge søforhøret og tidligere undersøgelser mente skibets kaptajn, at det ville tage 2-3 uger at gøre skibet sejlkklar, mens forsikringsagenten regnede med 6-7 dage.

Blandt tilhørerne i salen var Henrik Berlau uenig i denne del af den nye redegørelse. Som tidligere formand for Sømændenes Forbund har han fulgt myndighedernes håndtering af tragedien tæt.

- Min påstand er, at ikke en eneste var omkommet, for Scandinavian Star ville ikke have sejlet den nat, hvor branden skete. Task forcen skyder helt ved siden af skiven, når de siger, at manglerne kunne være klarer på højst et par dage, fastslog han.

Inhabil styrelse

Den nye redegørelse kritiserer også Søfartsstyrelsen som forvaltningsmyndighed. Som styrelse er man inhabil i at behandle sager om sit eget virke.

Men Søfartsstyrelsen har indtil nu haft held med at overbevise skiftende regeringer om, at styrelsen ikke var ansvarlig for den manglende kontrol. Kommunikationen udviklede sig i tre faser.

Først modtog man kritikken, men var uenig i den. Så undlod styrelsen at omtale kritikken. Senere lød forklaringen, at styrelsen havde fulgt

internationale regler og dansk ret.

- Vi har konstateret dette skred i kommunikationen i forhold til behandling af borgerhenvendelser, i kommunikation til styrelsens eget ministerium og i besvarelsen af Folketingssspørgsmål, forklarede Kristina Siig.

Forkert analyse af jura

Men Søfartsstyrelsens forklaring var ikke en korrekt juridisk analyse. Kristina Siig er juraprofessor med speciale i blandt andet sø-ret. Hun forklarede, at analysen ikke var vanskelig. Årsagen til den forkerte konklusion, forklarede hun med, at Søfartsstyrelsen havde et erhvervspolitisk ønske om, hvad juraen var. Det erhvervspolitiske var nedfældet i styrelsens praksis og forståelse.

Den erfaring deler Henrik Berlau:

- Søfartsstyrelsen er en del af Erhvervsministeriet, og dens opgave er at sørge for at give søfartserhvervet optimale betingelser. De søfarendes sikkerhed burde være i et andet ministerie, fordi Søfartsstyrelsens hensyn til de søfarende ligger på et meget lille sted.

Vag politisk respons

Til sidst i høringen gav erhvervsminister Morten Bødskov (S) og justitsminister Peter Hummelgaard (S) respons til redegørelsen og svarede på spørgsmål fra Folketingets politiske følgegruppe.





- Rapporten rejser en kritik af myndighedernes inhabilitet og evnen til at behandle sagen objektivt og ansvarligt. Det er selvfølgelig meget alvorlige kritikpunkter, erkendte erhvervsminister Morten Bødskov.

Han lovede, at ministeriet vil følge op på kritikken i redegørelsen og henvende sig til kammeradvokaten for at spørge, hvilken indflydelse redegørelsen kan have på den retssag, som pårørende har anlagt.

Som tilhører kunne man få fornemmelsen af, at kritikken var på vej i en ny syltekrukke. Også fordi kun to medlemmer af den politiske følgegruppe udnyttede muligheden for at stille kritiske spørgsmål; nemlig Peter Skaarup fra Danmarksdemokraterne og Søren Søndergaard fra Enhedslisten.

- Gennem 30 år har Søfartsstyrelsen set bort fra sin egen inhabilitet og fejlinformeret offentligheden, folketinget og diverse ministre, inklusive landets daværende statsminister Poul Nyrup Rasmussen. Landets statsminister kom til at sende et fejlagtigt svar til en borger, der henvendte sig, understregede Søren Søndergaard.

Som svar undskyldte erhvervsministeren, at han ikke havde haft tid til at sætte sig ind i rapportens detaljer.

- Det er rigtigt, at denne rapport er ny, men konklusionen om god forvaltningsskik og danske regler, den konklusion er ikke ny, sagde Søren Søndergaard og henviste til den to år gamle rapport med samme konklusion om Søfartsstyrelsen.

Men der kom ingen klare svar fra de to ministre. Heller ikke for de pårørende.

- Indtil vi har svaret fra kammeradvokaten, tror jeg, det er klogest

for mig som minister, at afvente det, sagde Morten Bødskov.

De pårørende har nu ventet i 34 år.

- Jeg havde håbet, at ministrene havde politisk mandshjerte til at bede kammeradvokaten om at søge et forlig med sagsøgerne. Det bliver pinligt i retssagen, hvis man skal læse højt fra redegørelsens konklusioner, mente Henrik Berlau

Erhvervsministeriet nægtede

På høringen kom det frem, at redegørelsen var 7 måneder forsinket, da Erhvervsministeriet ikke ville udlevere 5.000 sider om Søfartsstyrelsens rolle som rådgiver for Erhvervsministeriet.

Radioprogrammet P1 Morgen har efterfølgende gravet i sagen. I første omgang mente ministeriet, at materialet ikke var en del af kommissionens arbejde. Derefter undskyldte ministeriet sig med, at det var fortroligt materiale, som ministeriet ikke ville afklassificere.

Tasken måtte gå til den politiske følgegruppe, som derefter fik erhvervsminister Morten Bødskov

til at beordre ministeriet til at aflevere alle de ønskede dokumenter.

Et af de forsinkede dokumenter var et forberedelsesnotat til den daværende erhvervsminister Simon Kollerup i juni 2021. Notatet blev brugt på et møde med blandt andet Søren Søndergaard. Han citerede:

- Hvis erhvervsministeren skal give en officiel undskyldning, må det forudsætte, at man finder, at Søfartsstyrelsen ikke i 1990 handlede korrekt, og at der skal undskyldes for dette. Det bemærkes, at skiftende ministre har indestået for, at regler og praksis var overholdt. En undskyldning må derfor forudsætte, at der er fremkommet nye oplysninger, eller de tidligere vurderinger af Søfartsstyrelsens overholdelse af dagældende regler tilsidesættes som fejlagtige.

Søren Søndergaard spurgte ministeren, om de forudsætninger ikke alene var opfyldt, men overopfyldt med den nye redegørelse. Men også det spørgsmål ville ministeren dykke ned i senere og undersøge, hvilke konsekvenser det bør få.

FAKTA

REDEGØRELSEN OM SCANDINAVIAN STAR

Et enigt Folketing nedsatte i 2021 en uafhængig task force, som skulle undersøge reder-, ejer- og forsikringsforholdene vedrørende Scandinavian Star.

I 2023 blev undersøgelsen udvidet til Søfartsstyrelsens rolle i sagen.

Læs redegørelsen på sstaf.dk/redegoerelse

Se høringen på www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20231/reu/tv.9309.aspx?as=1

I 2022 konkluderede rapporten "Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star", at Søfartsstyrelsen havde pligt til havnestatskontrol af Scandinavian Star.



RESULTAT af bestyrelsesvalg

D. 30. maj 2024, blev stemmerne fra bestyrelsesvalget talt op, i overensstemmelse med 3F Sømændenes love.

Valgt til bestyrelsen:

Arnt N. Andersen
Jan R. Saksaa
Paw L. Frederiksen
Frederik B. Oksholm

Valgt som suppleanter:

1. Bjarni S. Jensen
2. Kenn R. Ingildsen
Bjarni S. Jensen er indtrådt i bestyrelsen frem til 2026 på den vakante plads, som opstod grundet lovændringen i 2023.

Pr. 1. oktober er **Morten Bach** overgået til pension og er dermed udtrådt af bestyrelsen, hvormed Kenn R. Ingildsen er indtrådt i bestyrelsen frem til 2026.

Pr. 1. oktober 2024 består 3F Sømændenes bestyrelse derfor af følgende personer:

Daglig ledelse:



Søren Sørensen,
Formand



Christian K. Johansen,
Kasserer



Flemming Thiesen,
Faglig sekretær



Bestyrelsen:



Arnt N. Andersen



Bjarni S. Jensen



Camilla B. Christensen



Frederik B. Oksholm



Hans Olsen



Jan R. Saksaa



Kenn R. Ingildsen



Palle B. Sciegienny



Paw L. Frederiksen





Faglige kurser inspirerer

Bliv stærkere både fagligt og personligt. Under det motto uddanner Fagbevægelsens Interne Uddannelser (FIU) tillidsvalgte til den udfordrende opgave at sikre dig og dine kolleger bedst mulige arbejdsforhold.

Altid fagligt interesseret

Danny Jack Bisp bruger sine friperioder på FIU-kurser. Han drømmer nemlig om at blive tillidsrepræsentant. Så når DFDS får brug for en ny, er Danny klar til at overtage den vigtige rolle.

Den 50-årige skibsassistent har sejlet i 24 år i blandt andet Mærsk Supply Service, i Royal Arctic Lines og de seneste halvandet år i DFDS på fragtforbindingen mellem Ing-ham i England og Göteborg.

I foråret tog Danny FIU's to første grundkurser og han står på venteliste til G3 og G4. Han har altid været fagligt engageret og han er vokset op i en familie, hvor fagfor-eningen har været en selvfølge.



Derfor skræmmer udsigten til flere og flere kolleger, som vælger en gul fagforening uden solidaritet og mulighed for at presse arbejdsgiverne til ordentlige løn og arbejdsforhold.

På kurserne synes Danny godt om de fagligt erfarne undervisere, der var gode til at involvere ham og de andre kursister. Det var nemt at følge med i undervisningen og godt at arbejde i forskellige grupper, så de kunne lære af hinandens erfaringer.

- Kurset handlede om den danske model, og hvad der sker, hvis vi får EU-tilstande, hvor vi ryger ned på en mindsteløn på 67 – 70 kr. Vi lærte også, hvordan det fagretslige system i Fagbevægelsens Hovedorganisation er bygget op, og hvordan lobbyarbejde fungerer, fortæller Danny.

Forstå overenskomsten

Kurserne handlede også om, hvordan man forhandler sær-overenskomst og lokalaftaler.

- Du må gerne forringe enkelte ting i hovedoverenskomsten, så længe det samlede resultat er blevet bedre for dig og dine kolleger, beretter han.

Danny har været vant til at skulle argumentere for sin arbejdstid, sine tillæg og sin ferie.

- Jeg arbejder i maskinen og

er den eneste på skibet, som arbejder under de aftaler. De andre skibsassistenter arbejder på dækket og har andre regler om vagter, søndagsarbejde og overtid, siger han.

På bundlinjen tjener de det samme, men det bliver regnet ud på forskellige måder. Danny vil gerne hjælpe sine kolleger og han bliver bedre til det, når han lærer at læse alle aftaler i overenskomsterne. Sjovt nok var den første, han kunne hjælpe, sin mester.

- Vores mester er rederiets mand. Men det er stadig vores kollega. Han sagde, at vi ikke havde fri grundlovsdag. Jeg sagde, at det er en halv fridag. Så måtte han ind og læse overenskomsten. Han havde gået i flere år uden at vide, at det var en halv fridag, hvor vi skulle have tillæg for at arbejde, siger Danny med et smil.

Sublime undervisere

En uge på skolebænken. Morgensang og det, at stille sig op foran en masse fagligt aktive og fremlægge en opgave. Ingen af delene tiltalte Arnt Andersen.

Den 57-årige skibeassistent Arnt Andersen fra Langelandslinjen har været tillidsrepræsentant i 6 år og før det sikkerhedsrepræsentant i 16 år. Men han havde aldrig



været på FIU's grundkurser for tillidsvalgte. Til gengæld havde han været på kurser arrangeret af 3F Sømandene, blandt andet de tværfaglige branchekurser. På de kurser deltog tillidsvalgte fra catering på færgerne og de gjorde ham nysgerrig på FIU's kurser.

Så nu skulle det være. Arnt meldte sig sammen med en kollega fra Langelandslinjen. De andre deltagere var buschauffører, lastbilchauffører og lagerarbejdere. Han blev overrasket.

- Underviserne er simpelthen sublime. De er meget dygtige. De er gode til at få folk i gang, de er gode til at undervise, de er gode til at vække interesse. Tiden gik meget hurtigere, end vi havde regnet med, fortæller han.

Alle kunne være med. Hvis nogen havde svært ved at læse, blev der taget hånd om det. I gruppearbejdet delte de opgaverne ud. Nogle var gode til at skrive, nogle var gode til at formulere sig, nogle var gode til at fremlægge.

Selvtillid

For de fleste er det svært at stille sig op foran en stor forsamling og

fremlægge. Sådan var det også for Arnt. Men da det blev hans tur, gjorde han det uden problemer. I undervisningen havde han nemlig lært, hvordan han skulle gøre.

- Vi fik værktøjer med os, så vi er bedre gearret til at fremlægge i større forsamlinger. Og så blev vi kastet ud i det. Det var en træning i selvtillid. Den læring kan jeg bruge, når jeg skal møde arbejdsgivere, konkluderer Arnt.

Et andet stort emne var den danske model på arbejdsmarkedet og hvordan man kan organisere sine kolleger. På Langelandslinjen er alle i forvejen organiserede. Men skulle det blive et problem i fremtiden, så har Arnt nu de gode argumenter, hvis nye kolleger skulle være i tvivl.

- Vi arbejdede med detaljerne i den danske model. Hvorfor er det en god ide at stå i en rigtig fagforening? Hvad gør fagforeningerne for dig og din overenskomst, spørger han.

Arnt mener, at kurserne har givet ham bedre værktøjer til rollen som tillidsrepræsentant og gjort ham bedre til at kommunikere med både kolleger og ledelsen.

Fantastisk at lære nyt

Hvordan forhandler man bedst muligt? Det har den 36-årige Paw Frederiksen lært om på FIU's grundkurser for tillidsvalgte. Han sejler på Langelandslinjen. De seneste tre år har han været skibsassistent, men han har været tilknyttet linjen i 17 år og arbejdet i catering, i billetsalget og på lageret. Nu er Paw sikkerhedsrepræsentant og talsmand for sine kolleger.

På kurset var en opgave at forhandle en forbedring på arbejdspladsen. Det foregik som et rollespil, hvor erfarne fagligt aktive spillede rollen som arbejdsgiver.

- Vores gruppe fik ikke forhandlet hele vores ønske til forbedringer på plads. Men vi gik i dialog med ledelsen og nåede en halv løsning. Det var måske voldsomt at bede om 2.000 kroner i lønforhøjelse? Kunne vi i stedet få 1.000 kroner i lønforhøjelse og en anden form for forbedring af vores arbejdsforhold, spørger han og fortsætter:

- Det var fedt at prøve at forhandle og være i en dialog. At se resultaterne og hvad man egentlig kan og ikke kan.



Dialog

Paw fortæller om erfaringerne fra en anden gruppe i undervisningen. Her var forhandleren hård i filten. Han bankede i bordet, mens han fremlagde sine krav overfor ledelsen.

- Cheferne sagde, at når du opfører dig sådan, får du slet ikke noget. Sådan en sag ville ryge direkte i forligsen.
- Vores gruppe prøvede med dialog. Vi fik ikke alt det, vi ønskede, men vi fik forbedret vores vilkår. Det var godt at få det input, mener Paw.

Forhandlingstaktik er langt fra det eneste, Paw har taget med hjem fra de faglige kurser. Forventningsafstemning er et andet emne, som han har diskuteret med tillidsrepræsentanten og kollegerne.

- Hvad forventer kollegerne af mig som talsmand? Hvad regner de med, at jeg kan hjælpe dem med? Hvilken form for problemer kan de komme til mig med? Hvor kan jeg give en hjælpende hånd, opsummerer han nogle af

de spørgsmål, han har stillet til sine kolleger.

Derefter har de beskrevet alle problemer og forventninger i et skema på en tavle, som giver et overblik over kollegernes og de tillidsvalgte forventninger og muligheder.

FAKTA

HVAD ER FIU

Fagbevægelsens Interne Uddannelser (FIU) uddanner tillidsvalgte fra 11 fagforeninger i Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH).

Tillidsrepræsentanter og sikkerhedsrepræsentanter får på FIU's kurser viden og værktøjer, så de kan være med til at få din arbejdsplads til at fungere bedst muligt.

FIRE GRUNDKURSER G1 - G4

- ▶ G1 og G2 er organiseret af 3F Transport. Ud over søfolk kan du møde bla chauffører og lagerarbejdere.
- ▶ G3 og G4 blander tillidsvalgte fra forskellige faggrupper, så du kan dele erfaringer og fællesskab med kolleger fra andre fag.
- ▶ Ud over grundkurserne har FIU et bredt udvalg af kurser fra arbejdsret og forhandlingsteknik til personlig udvikling og sociale kompetencer.

Læs mere om uddannelserne på <https://fiu.dk/>



3F Ungdom LANDSMØDE 2024

▶ **HVORNÅR:** 15.-17. november 2024

▶ **HVOR:** Langsøhus, Vestre Ringvej 51,
8600 Silkeborg

▶ **HVEM:** Medlemmer af 3F som er
under 31 år og/eller er ubefarne
skibsassistenter.



**Vi
ses!**

▶ **HVORDAN:** Tilmeld dig ved at
kontakte afdelingen eller send
en mail med navn, mail, tlf. nr.
og afdeling til ungdom@3f.dk.

Det er gratis at deltage og
der dækkes transportudgifter
svarende til billigste offentlige
transport.

Tilmelding efter først til mølle!





Det perfekte job for Jakob

Frihed under ansvar giver det bedste arbejdsmiljø. Det har Jakob erfaret, da han på en tidligere arbejdsplads har fået sin retfærdighedssans udfordret af dårlige arbejdsforhold



Det er en tilfreds Jakob Theodorsen, som 11 gange om måneden kører de 100 kilometer fra Møn til Danmarks sydligste spids i Gedser. Her har han i lidt over et år været ansat som bådfører hos DanPilot.

På lodsstationen venter bådene India og Alfa. India på 15 meter bliver brugt i godt vejr. Alfa bliver også kaldt hårdt-vejrs-båden. Ud over at kunne sejle i hårdere vejr er der også plads til, at de kan have flere end fire lodser med.

I Gedser har Jakob 17 bådførerkolleger og 4-5 afløsere, som dækker ved ferie og akut sygemelding. De sejler altid to bådførere sammen, men har ikke nogen fast makker.

Fra fisker til vindmøller

Havet var et naturligt valg, da Jakob som ung skulle vælge erhverv. Ligesom hans far, hans morfar og vennerne blev han fisker i det lille fiskerleje Klintholm Havn.

- Jeg stoppede i 2014. Vi fiskede 300 dage om året. Man fiskede, når fiskene var der, og når de ikke var der, skulle man også fiske for at skrabe en ugeløn

sammen. Jeg vidste aldrig, hvornår jeg var hjemme, husker han.

Med et sønæringsbevis som bestemand kunne han blive styrmænd på de ctv'er, der sejler som vindmøllebåde. Det førte til arbejde i England og Holland. Senere blev han ansat hos Danmarks Tekniske Universitet, DTU, hvor han sejlede forskere og personale til og fra forskningsstationen på Lindholm med færgen M/F Virus. På Lindholm blev der forsket i farlige dyresygdomme som mund og klovsyge. Men desværre for Jakob blev forskningen flyttet til Lyngby. - Jeg er ufaglært, så mine muligheder er ikke kæmpe store.

Jeg går efter de steder, hvor jeg kan tjene lidt penge og der, hvor jeg kan finde mig i arbejdsforholdene, siger Jakob.

Det med dårlige arbejdsforhold har Jakob prøvet. Men da han underskrev en tavshedserklæring som ansat ved byggeriet af den nye Storstrømsbro, kan han ikke udtale sig om de forhold, han var vidne til for de udenlandske ansatte.

Det italienske selskab Itinera er hovedentreprenør på Storstrømsbroen med et indviklet net af underleverandører. Selskaber, som har tabt sager til blandt andet 3F





for blandt andet snyd med lønnen. Norge har ligefrem forbudt Itinera at byde på norske byggeprojekter på grund af de mange sager om dårlige arbejdsforhold.

Sikkerhed til søs

Med den ubehagelige arbejdsoplevelse i bagagen er DanPilot en befrielse.

- Arbejdet er meget frit og fleksibelt. Når man møder ind, står der ikke en og siger, at nu skal du gøre det og det. Det finder vi selv ud af. Vi skal overholde de planlagte sejladsere, og på dagholdet har vi vedligeholdelsesopgaver på bådene. Er der problemer, ringer eller skriver man, og så bliver det ordnet. Det er et arbejde med frihed under ansvar, understreger Jakob.

I Svendborg sidder disponeringen. Kontoret tilrettelægger DanPilots ture fra de forskellige lodsstationer i Danmark. Fra Gedser henter og bringer Jakob og hans kolleger lodser til og fra skibe, som sejler gennem Øresund og Storebælt. Det kan være store tankskibe og containerskibe, der stikker dybt, eller skibe med kemikalier og farlig last.

Den krævende del af arbejdet er at komme helt tæt på det store skib på den rigtige måde, så lodsens kan komme sikkert til og fra borde. Ved nogle skibe bliver båden suget ind, så det giver et ordentlig bump.

Skibene skal gerne sejle mellem 8 og 9 knob. På forhånd har enten lodsens om bord eller disponeringen aftalt med skibet, hvilken side lodslejderen skal være. Lodslejderen er den stige, lodserne skal kravle op og ned ad. Nogle gange skal skibene dreje, for lodslejderen skal altid være på læsiden, så faren for at falde i vandet er så lille som muligt.



Hvis uheldet skulle ske, holder bådførerne øvelse en gang om måneden, hvor de øver sig i at redde en dukke op af havet.

- Ved en bølgehøjde på 1,9 meter kan vi risikere at møde dobbelt så høje bølger. Så sidste efterår fik vi indført, at hvis bølgerne er fra 1,9 med signifikante bølger og over 2,3 meter, så sejler vi ikke lodser ud. Det hedder sig, at vi skal kunne sejle i alt slags vejr. Det kan vi også, og vi kan også godt sætte af og på. Men hvis bølgerne er for høje, og der ryger en i vandet, kan vi ikke få dem op, forklarer Jakob.

Inde ved Gedser er vandet lavt, så der bliver bølgerne ikke så høje. Der er først, når båden kommer ud, hvor vandet er dybere, at bølgerne bliver rigtig høje. Det er typisk ved vind fra nordøst.

På lodsstationen holder de derfor øje med DMI og deres prognoser



for bølgehøjde og vind. Men udfordringen er, når vejret pludselig ændrer sig og begynder at blive dårligt. Det gør det sværere at overholde tiderne i planlægningen. Når vejret er hårdt, skal der nemlig være to en halv time mellem hvert skib, og det skal kontoret i Svendborg vide mindst 12 timer i forvejen.





Tilbageblik

Efter mange år som aktiv sømand, fagforeningsmedlem og ansat i Sømændenes Forbund, nu kendt som 3F Sømændene, er det interessant at se tilbage på rejsen.

Fra at være aktiv på havet til at deltage i det faglige og politiske arbejde har det været en lang og spændende rejse. Det hele startede som ferieafløser på forbundets kontor i Antwerpen.

Derefter fulgte udfordringer som repræsentant i Japan og Holland, indtil rejsen bragte mig tilbage til Danmark og videre ind i fagforeningsarbejdet.

Gennem årene er der opnået mange gode resultater i fagbevægelsen, både i form af forbedrede overenskomster og ændringer i lovgivningen. Men desværre har vi også oplevet tilbageslag.

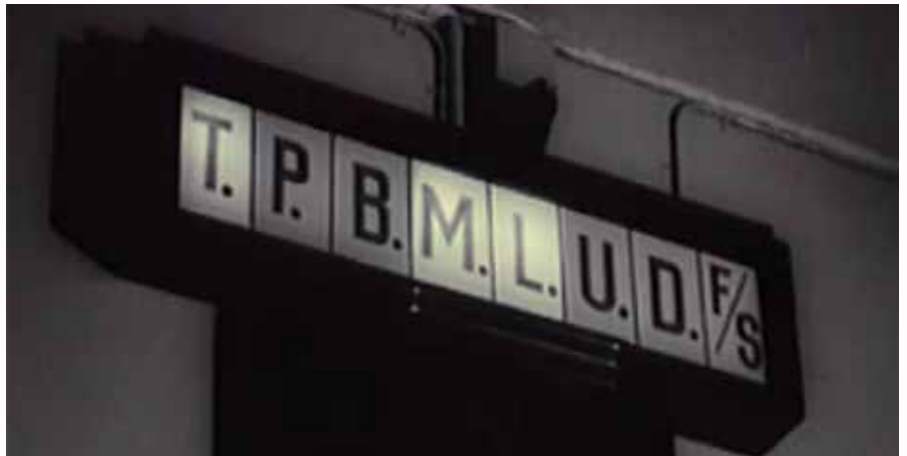
Hyreanvisningen

Da jeg tørnede til på kontoret i Antwerpen, var det vigtigste arbejde at sikre en god hyreanvisning for de ledige kolleger.

Dengang var det sådan, at medlemmer ikke skulle sende ansøgninger til rederierne. I stedet kunne de melde sig ledige på et af forbundets kontorer, både i ind- og udland. Denne rettighed var indskrevet i overenskomsten med rederiforeningen.

Den kollega som havde gået længst ledig, havde derfor første retten til at få hyren.

Men med vedtagelse af lov om Arbejdsformidling, som gav AF eneret til arbejdsanvisning, så var



Anvisningen hyreopråb: Når der var ledig hyre, ringede klokken i Sømændenes Forbunds anvisningslokale. Når der var lys i skiltet, var der opråb. - T. = Tømmermand. P = Pumpemand. B = Bådmand. M = Matros. L = Letmatros U = Ungmand. D = Dagløn F/S = Ferie og sygeafløser.

det slut for Sømændene og andre fagforeninger med retten til hyreanvisning.

Overenskomstforhandlinger og den danske model

Overenskomsterne har altid været hjørnesteinen i det faglige arbejde. Forbedringerne af overenskomstens bestemmelser om løn og arbejdsvilkår, er ikke kun et produkt af forhandlinger, men også faglige aktiviteter.

Gennem tiderne har det også været nødvendigt for fagbevægelsen at vise styrke med faglige møder, demonstrationer og strejke for at sikre overenskomst og bedre arbejdsforhold.

Trods de fine taler om den danske model om såkaldte frie forhandlinger, så er der desværre mange

eksempler på politisk indgriben i overenskomstens bestemmelser.

Kampen mod eksklusivaftaler

Eksklusivaftaler var tidligere en vigtig faktor for fagforeningers indflydelse, men lovgivning reducerede deres omfang markant fra 1950'erne og frem til ophævelsen i 2006. Dette ramte også søfolk, hvilket resulterede i forringelse af overenskomster og arbejdsforhold.

DIS-loven

Den største politiske udfordring for søfarende kom med DIS-loven i 1988.

Loven tillod danske rederier at hyre udenlandsk arbejdskraft på internationale vilkår, hvilket førte til legaliseret "social dumpning."



DIS-loven har siden 1988 været kritiseret af fagbevægelsen herunder 3F, LO (nu FH) og den internationale FN arbejderorganisation (ILO) for at være i strid med ILO-konventioner og i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Skiftende regeringer har overhørt kritikken, også vores nuværende regering er tonedøv for denne kritik. Resultatet er legalisering af social dumping på danske skibe. Måske den første rigtig anti-fagforeningslov i Danmark?

Her et par eksempler på nogle af de lovgivninger som folketinget har vedtaget, og som har bidraget til forringelse af arbejds- og levevilkår for mange lønmodtagere.

Foringelser i dagpengesystemet og efterløn

Der er sket betydelige forringelser af dagpengesystemet gennem årene, herunder en forkortelse af dagpengeperioden fra 7 til 2 år. I forhold til lønningerne er dagpengenes værdi faldet med årligt 45.000 kr. i perioden 1995-2025.

Ligeledes er efterlønnen blevet forringet, så mange har valgt det fra. Efterlønnen blev indført i Danmark i 1979. Ordningen var tiltænkt personer over 60 år, der kunne vælge at gå på efterløn frem for at arbejde frem til pensionsalderen. Senest er efterlønsalderen hævet til 66 år.

Søfartens forandringer

Til søs har vi også oplevet mange forandringer gennem tiden. Nok mest markant er den tekniske udvikling. Medens skibene blev stadig større blev besætningerne stadig mindre.

Den tekniske udvikling betød stigende arbejde for den stadig mindre besætning.



"Fidusia" - Skibet bygget af kursister på Tidens Højskole i 1988, i forbindelse med oplysningskampagne om DIS-lovens konsekvenser for søfolk på danske overenskomster. Det gode skib "Fidusia", blev præsenteret i mange danske havnebyer, hvor Sømændene afholdt orienteringsmøder om DIS-lovens negative indhold.

De hviletidsregler, som blev indført i 1973, var en markant forbedring af hviletiden: I hvert kalenderdøgn havde sømanden ret til mindst 10 timers hvile. Denne periode kunne deles på højst to perioder på hver mindst 5 timer.

I 1992 blev loven ændret. Forringelse af de søfarendes hviletid var en kendsgerning. Hviletiden blev til 10 timers hvile i døgnet som kan deles i to perioder. Den ene periode skal være på mindst 6 timer. Dette betyder max 14 timers arbejde i arbejdsdøgnet.

Desværre bliver den slags minimumsregler mere og mere til en standard. En kedelig udvikling.

Fagforening og politik

Fagbevægelsens DNA – fagbevægelsens historie, er historien

om fællesskab og solidaritet. Tilbage i tiden, da kampen for at få anerkendt arbejdernes ret til organisering og retten til at danne fagforeninger, har internationalt samarbejde og solidaritet været en vigtig hjørnesten.

Fagbevægelsens Internationale arbejde dengang og nu, gennem Det Internationale Transportarbejder Forbund (ITF) og andre organisationer, er at støtte kampen for bedre leve- og arbejdsvilkår for alle transportarbejdere.

Men udfordringerne i dag er kolossale. Klimakrise, krige og ødelæggelser og stadig større global ulighed. Kun gennem solidarisk fællesskab, herunder styrkelse af vores faglige og politiske arbejde, kan vi medvirke til en bedre hverdag og til en bedre fremtid.



Da Sømændenes Forbund begyndte at udgive fagbladet i år 1900, var der ingen tvivl hos Sømændene om kursen.



Netværk og vidensdeling på færgerne

Skibsassistenter og catering på færgerne har fælles interesser og udfordringer. Derfor samarbejder de i 3F om branchekurser for fagligt aktive. Ny Tid tog noter til en livlig dialog med Søfartsstyrelsen og samlede Beredskabets nyeste viden om brand i batterier.



Lydhør skibsinspektør i dialog med fagligt aktive

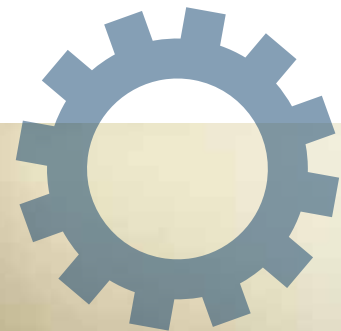
De fagligt aktive ønskede bedre kontrol og mere fokus på medarbejderne

Ændringer i regler kan tage fra 2 år og helt op til 10 år. Søfartsstyrelsens indsatser bliver nemlig bestemt af skiftende regeringer og internationale konventioner. Det forklarede skibsinspektør Christian Ovesen Ploug. Som ansat ved Søfartsstyrelsen i Århus er han med til at kontrollere færger.

I år undersøger Søfartsstyrelsen om arbejdspladsvurdering APV reelt bliver brugt til at forbedre sikkerheden eller om det bare er en papirøvelse.

Det fik Faglig sekretær i 3f Sømændene, Flemming Thiesen, til at spørge om årsagen til ulykkerne. Kunne det tænkes, at personalet kom til skade, fordi de har for travlt på grund af for lav bemanning?

Det spørgsmål svarer årets undersøgelse formodentlig på. Stress og jag kan nemlig spille en rolle. Christian Ovesen Ploug har ikke noget med besætningsfastsættelse at gøre, men gjorde opmærksom på, at Søfartsstyrelsens antal er minimumsbesætninger.



Ring anonymt

På kurset var det tydeligt, at der er forskel på færge-linjerne. Men der var enighed om, at Søfartsstyrelsens kontroller ikke er grundige nok. Hvorfor lægger de ikke mærke til, at cateringpersonalet kun har et enkelt lille hæve-sænkebord? Hvorfor spørger de ikke kollegerne, hvordan de har det?

Christian Ovesen Ploug svarede, at problemer skal skrives ind i referater af sikkerhedsmøderne. Men nogle sikkerhedsrepræsentanter oplevede, at deres punkter ikke kom med i referatet. Andre var bange for at stille krav, fordi de frygtede, at de ville blive fyrede.

Dialogen fortsatte med spørgsmål om de sikkerhedsruller, som Søfartsstyrelsen godkender. Rullerne bliver godkendt enkeltvis, så de ikke hænger sammen, hvis der er to episoder på en gang eller hvis en nøgleperson bliver skadet. På en færge inkluderede en rulle, at sikkerhedspersonalet skulle finde en pasager, som de kunne betroe en opgave.



Christian Ovesen Ploug opfordrede folk til at ringe eller skrive til Søfartsstyrelsen med deres problemer. Det kan gøres anonymt, og Søfartsstyrelsen er forpligtet til at undersøge en henvendelse.

Idealbillede

Der blev efterspurgt uvarslede kontrolbesøg.

Christian Ovesen Ploug havde bemærket, at det altid er cheferne, der tager imod ved en kontrol. Han ville foretrække, at Søfartsstyrelsens kontrol ikke var forberedt.

Catering forklarede, at de altid er flere på arbejde, når der skal være kontrol. På dækket bliver bestemte medarbejdere kaldt på vagt, selv om det er i deres friperiode.

Christian Ovesen Ploug lovede, at han vil tage udfordringer og forslag med tilbage til Søfartsstyrelsen. Han understregede, at hvis Søfartsstyrelsen skal kunne gøre en forskel, er det nødvendigt, at personalet melder ind med deres udfordringer.





Elløbehjul er MERE risikable end elbiler

Hvad gør man, hvis et elektrisk køretøj bryder i brand ombord på en færge? Hverken Søfartsstyrelsen eller skibenes sikkerhedsvejledninger har anvisninger, så 3F havde inviteret specialister fra Beredskabet.



Rene Kofod har brændt rigtig mange elbiler af. Ikke fordi han er pyroman. Tværtimod. Han har testet, hvordan man kan forhindre batteribrande i at udvikle sig. Så hvis man vil vide noget om batteribrande, er han specialisten.

For få år siden var løsningen at holde sig på afstand og lade en elbil brænde ud. Men det kan man selvfølgelig ikke på en færge. Batterierne giver anderledes brande med høj varme, giftig røg og gasser, som kan eksplodere. På en færge er det vigtigste at dæmpe en brand og forhindre den i at brede sig.

Hvornår har du sidst slukket brand i almindelig bil, spurgte Rene Kofod. Ingen af deltagerne havde slukket en brændende bil om bord på en færge.

Ifølge statistikken brænder 1.500 benzinbiler, hver gang 25 elbiler brænder. Uanset om bilen er en benzinbil, elbil eller hybrid, så er varmeudviklingen i nye biler 40 procent højere end i gamle biler på grund af den megen plastik og elektronik i nye biler. Selv om der kommer flere og flere elbiler, opfordrede Rene Kofod deltagerne til at fokusere et andet sted, hvor risikoen for en batteribrand er meget større.

Billige batterier

Mest risikable er batterier til cykler og løbehjul, som passagerne tager med i cafeteriet for at oplade. Fra 2022 til 2023 er der sket en fordobling af brande i elcykel, eløbehjul og elscootere.

Her er batterierne ofte i dårlig kvalitet. De bliver udsat for en hårdhændet behandling, og de er ikke beskyttede på samme måde som i en bil. Når batterierne er slidte, kan kreative mennesker finde videoer på YouTube, der viser, hvordan man kan udskifte gamle battericeller med nye battericeller. Dem køber man på Temu til billig pris og i dårlig kvalitet.

Rene Kofod anbefaler derfor rederierne at installere ladezoner ombord på færgerne med god ventilation, så den giftige røg og de eksplosive gasser hurtigt kan komme væk.

Hvis en færge har langt til land, branden er teknisk kompliceret eller sikkerhedspersonalet er udmattede, så opfordrer Rene Kofod færgen at kontakte MIRG (Maritime Incident Response Group) for at få assistance fra et korps af flyvende brandfolk med eget udstyr. De kan hjælpe med at få færgen i sikker havn.

BRANCHEKURSETS OPFORDRING

- ▶ At risikoen for batteribrande bliver vurderet og kontrolleret af Søfartsstyrelsen
- ▶ At håndtering af batteribrande bliver del af uddannelse og genopfriskning af certifikat
- ▶ At personale ombord bliver introducerede til nyt sikkerhedsudstyr løbende



Erfaringer og anbefalinger fra beredskabet

Spot en batteribrand

Brand i et batteri eller elbil begynder med en kraftig og ildelugtende røg. Branden udvikler stor varme.

Defensiv indsats

Ombord på en færge kan man køle branden så meget ned, at den ikke breder sig på dækket. Store mængder vand køler og ventilation får gasserne til at forsvinde. I beredskabets forsøg fungerede ferskvand og saltvand lige godt.

Hydrogenfluorid

Hydrogenfluorid er et særdeles giftigt stof, som findes i røg fra et brændende batteri. Tidligere mente man, at man højst måtte opholde sig i røgen i 20 minutter i røgdykkerudstyr. Beredskabets undersøgelser viser, at hydrogenfluorid er reaktivt og binder sig til andre stoffer og mister sin giftighed relativt hurtigt. Man skal naturligvis bruge røgdykkerudstyr.

Ventilation

En ordentlig ventilation fjerner gasserne. Derfor anbefaler beredskabet særlige ladezoner med god ventilation til batterier til fx cykler og el-løbehjul.



Brandtæpper

Brandtæpper fungerer IKKE til at slukke en brand i en elbil. Tværtimod er det risikabelt. Brand i et batteri udvikler gasser, og på et tidspunkt vil gasserne løfte brandtæppe. En gnist kan antænde gasserne og skabe en eksplosion.

Et spyd tilkoblet en vandslange

Batteriet fylder hele bunden af en elbil. Man kan bore et spyd med en vandslange direkte ind i batteriet. Efter 15-17 minutter med 25 liter vand i minuttet vil temperaturen være på 70 grader.



NyTid har spurgt en række deltagere, hvad de fik ud af oplæg og dialog på branchekurset:

Simon Sørensen, sikkerhedsrepræsentant i 1½ år Fanølinjen

Vidensdeling

Som ny sikkerhedsrepræsentant var det lærerigt for mig at høre erfaringer fra andre overfarter. Hvordan andre griber ting an, og hvordan de bliver mødt af rederiet.

At være en del af fællesskabet mellem tillidsrepræsentanter og sikkerhedsrepræsentanter og få et netværk. Jeg ved, at nogle spørger hinanden, hvis de er i tvivl om, hvordan de skal gribe en situation an.

Det var givende at få ny viden om batteribrande fra beredskabet. Det viser sig, at brandtæpper er en dårlig ide, fordi det blæser op og giver mere ild.

Jeg ville ønske, at der var mere vidensdeling mellem beredskabet, Søfartsstyrelsen, rederierne, fagforeningen og os, der arbejder. At der var et forum, hvor man kan dele denne viden, så alle får den. Det tager lang tid, inden jeg får den nye viden delt ud til alle mine kolleger.

Det var godt at få ansigt på Søfartsstyrelsen og se, at der står mennesker bag. De gør, hvad de kan, men de er også låst af love og regler. Skibsinspektøren lyttede til en og var god til at fortælle om styrelsens arbejde. Han blev også klogere ved at møde os.





Charlotte Christiansen, Tillidsrepræsentant for medhjælpergruppen i catering Scandlines

Fortæl om udfordringer

Jeg er glad for opfordringen fra Søfartsstyrelsens repræsentant om at kontakte styrelsen med vores udfordringer. Hvis vi ikke giver Søfartsstyrelsen informationer om vores hverdag, så ved de heller ikke, hvad de skal komme ud til. Så får de kun et glansbillede fra de øverste på skibet.

Vi bliver nødt til at hjælpe dem til at hjælpe os. Tidligere har jeg selv forventet, at når Søfartsstyrelsen kom, så ville de selvfølgelig spørge mig, hvordan det går, og hvad der kan blive bedre.



Louis Rasmussen, Sikkerhedsrepræsentant i 1/2 år på Øresundslinjen

Prioriter rigtigt

Det har været et givtigt kursus. Jeg har fået netværk og sparring. Det er rart at vide mere om arbejdsskade, at vi skal skynde os at skrive, når noget er sket, fordi det kan få betydning senere. Jeg blev klogere på batteribrand, slukningsmetoder, og at vi ikke skal være så bange for det. Der er stadig flere benzin og dieslbiler, der går i brand i forhold til elbiler.

Vi skal neddrose noget og tage fat i andre ting. Det var en øjenåbner, at vi skal være mere nervøse for mobiltelefoner, cykelbatterier og løbehjul, som passagerne lader op i cafeteriet.

Det var en livlig debat med skibsinspektøren fra Søfartsstyrelsen. Jeg var overrasket over, at skibsinspektøren ikke vidste, hvor galt det står til

på nogle færrer. At han tænkte, at det går meget godt. På kontrol kommer de ud til et skib, hvor alt er pudset og poleret. Han troede det bedste om dem, han kontrollerede.

Jeg var overrasket over, at inspektørerne ikke selv opdager flere problemer ved vores arbejdsmiljø for eksempel i catering. Hvorfor kigger de ikke på indretningen, når de alligevel går forbi?

Jeg føler, at han lyttede til det, vi sagde og tror, han fik en øjenåbner.

For mig var det en øjenåbner, at vi bliver nødt til at pege i den retning, hvor de kan kigge lidt ekstra. Vi fik at vide, at vi altid kan ringe eller skrive. At vi kan bruge dem som sparringspartnere. At de er til for os.



Anonym

Utryk ved bemanding

Jeg føler mig ikke særlig tryk. Jeg synes ikke, det lyder til, at vi har den bemanding, der skal til for at få det hele til at fungere. Søfartsstyrelsen godkender alt det, som kommer fra rederiet.

Jeg tænker ikke, at vores brandøvelser er realistiske. Man ved altid, hvad der skal ske på en brandøvelse, den er aldrig uanmeldt. Jeg føler ikke, at Søfartsstyrelsen spørger os andre ordentligt om vores arbejdsmiljø.



Brian Kjær Olsen, sikkerhedsrepræsentant i Scandlines Rødby i 2 år

Klogere på hjælpemidler

Jeg har kun positivt at sige om kurset. Oplægget fra Søfartsstyrelsen var tørt med regler og tal. Andre oplæg handlede om problemer fra dagligdagen. Det giver også meget at snakke med folk fra de andre rederier.

Jeg er blevet klogere på, hvilke hjælpemidler der kan slukke en batteribrand. Det har været et kæmpepunkt, siden der kom elbiler, og vi har ikke vidst, hvad vi skulle gøre. Efter oplægget har jeg fundet ud af, at det ikke er så farligt, som vi tidligere fik at vide.

Skibsinspektøren fra Søfartsstyrelsen virkede positiv. Det er rart at høre, at der er nogen, som vil tage vores udfordringer op. Jeg kan måske være skeptisk, om det kommer videre eller bare var tom snak. Jeg hørte, hvordan noget kan tage 3 år og 5 år og endda 10 år, før det kommer igennem i Søfartsstyrelsen.



Scandlines har en politik om, at sikkerhed kommer øverst. Derfor skal alle arbejdsulykker indrapporteres. Som uddannet håndværker tænker jeg, om det er nødvendigt at skrive en skadesanmeldelse, hvis jeg slår min finger med en hammer og får en blå negl. Men det skal jeg.

Scandlines gør meget for, at vi kan være trygge på arbejdspladsen. De følger op på, hvad der kan gøres bedre, og hvad de kan lave om. Andre overfarter har mange flere problemer.

Men der er fuld skrue på om sommeren. Vi kan have 1.100 om bord. Det giver stress og så kommer fejlene. Skadesanmeldelserne stiger hen over sommeren og falder i efteråret.



STOR TAK for opmærksomheden ved min afmønstringsreception den 8. marts 2024

Jeg tager mange gode minder med mig fra denne dag, og jeg vil gerne takke alle, der deltog og bidrog til at gøre receptionen så mindeværdig. Tak for de mange varme hilsner, de smukke gaver, og de generøse bidrag til Læger uden Grænser.

Det var en fornøjelse at se så mange af jer, og jeg værdsætter den gode stemning, I skabte. Sammen delte vi hyggelige samtaler og gode historier fra fortiden, mens vi nød lækker mad og lidt godt at drikke.

En særlig tak går til 3F Sømændene for deres fantastiske arbejde med receptionen, og til mine kollegaer og venner for de rørende taler. Jeg er dybt taknemmelig for jeres støtte og venlighed.

Endnu engang – af hjertet tak. Jeg tager mange uforglemmelige øjeblikke med herfra.

*Gert Christensen, pensionist
ex. Bestyrelsesmedlem og faglig sekretær
3F Sømændene*



MÆRKEDAGE

50 års jubilæum

Leif Otto Madsen

70 års jubilæum

Poul Georg Dybdal Eriksen

70 års fødselsdag

Svend-Aage Thøgersen

Allan Juel

Niels Georg Jensen

Carl Johan Drejer

Georg Normann Schuster

Sten Langhoff Kristensen

Rudy Erik Pedersen

Gregers Juul Glensdorf

80-års fødselsdag

Erik Ole Bagge

Niels Kamper Colding

Gustav Bjørn Setnik

Ejgil Hein

Kurt Freddy Hansen

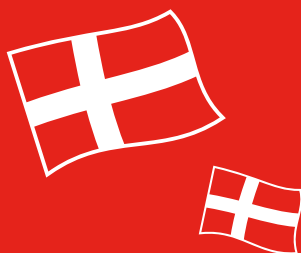
Jørgen Allan Olsen

Jens Kjeldsen

90-års fødselsdag

Mogens Johannes Augustesen

Peter Finbjørn Balth Joensen



– et sidste farvel

AFSKED

Johnny Tyge Hansen

Kurt Bentsen

Erik Udengaard Mårtensson

Peer Jørgen Peersen

William Charles Ennis

Jørgen Finn Andersen

Søren Wabber Duun Christensen

Michael Ken Veber





Din pensionsordning i PensionDanmark

Pension er en del af overenskomsten

På overenskomster med 3F Sømændene, har befarne skibsassistenter som udgangspunkt en pensionsordning i PensionDanmark. Arbejdsmarkedspensionen i PensionDanmark er en del af overenskomsten. Den sikrer, at du har mere end folkepension og ATP at leve for, når du går på pension.

På de fleste af overenskomsterne indbetales der 12 pct. af din løn til pension. Dine indbetalinger går både til opsparing og til forsikringer, der sikrer dig og din familie tryghed i arbejdslivet.

Sådan sparer du op

Opsparingen bliver fordelt til tre forskellige typer opsparing for at sikre, at du får mest ud af pengene. Du har brug for de største udbetalinger i de første år af din pensionisttilværelse, hvor dit forbrug typisk er større end senere hen.

De tre typer af opsparing er:

- ▶ **aldersopsparing**, som er en pose penge, du kan få udbetalt skattefrit på én gang eller løbende i mindre portioner, når du går på pension.
- ▶ **ratepension**, som kan udbetales over 10-30 år.
- ▶ **livsvarig pension**, som sikrer en løbende indkomst, uanset hvor længe du lever.

Sådan er dine forsikringer

Forsikringerne skal sikre dig og din familie tryghed gennem arbejdslivet.

Du har følgende forsikringer:

- ▶ engangsbeløb ved **kritisk sygdom** (skattefrit engangsbeløb på 100.000 kr.)
- ▶ **supplerende førtidspension** (60.000 kr. årligt i løbende udbetalinger samt et skattefrit engangsbeløb på 100.000 kr. Efter et år i ressourceforløb kan halvdelen af engangsbeløbet udbetales)
- ▶ **supplerende seniorpension** (60.000 kr. årligt i løbende udbetalinger)
- ▶ **mindstedækning ved død** (ved dødsfald inden pensionsalderen får de efterladte udbetalt et mindstebeløb på typisk 500.000 kr.)
- ▶ **opsparingssikring** ved fleksjob, ressourceforløb, førtids- og seniorpension, der sikrer fortsat opsparing til pension også selv om indbetalingerne fra din arbejdsgiver stopper eller bliver mindre (fleksjob)

Du kan justere forsikringsbeløbene, så de passer til dig og din families behov.

Husk at bruge din sundhedsordning

De fleste søfolk på 3F Sømændenes overenskomster (både befarne og ubefarne) har også adgang til PensionDanmarks sundhedsordning, der dækker skader opstået både i arbejdslivet og i fritiden.

Sundhedsordningen består af:

- ▶ Fysiske behandlinger (fysioterapeut og kiropraktor)
- ▶ Online Fysioterapi
- ▶ Online Læge
- ▶ Online Psykolog





- ▶ Hurtig Diagnose (få stillet en hurtig udredning)
- ▶ Behandlingsrådgivning (fysioterapeut)
- ▶ Sundhedsfaglig rådgivning (sygeplejerske)
- ▶ Socialrådgivning

Tjek din pensionsordning med PensionDanmarks app. Du kan få et overblik over dine forsikringer via PensionDanmarks app, der kan hentes i App Store eller i Google Play. App'en er enkel at bruge og målrettet dig, der vil have et hurtigt overblik over pensionsordningen i PensionDanmark. Fx på skibet, i sofaen derhjemme, eller hvor det nu passer dig.

Når du har hentet app'en, kan du fx:

- ▶ tjekke saldoen på din pensionskonto
- ▶ regne på, hvor meget du får udbetalt, når du går på pension
- ▶ bestille behandlinger i din sundhedsordning.

Få personlige rådgivningsmails fra PensionDanmark

Din pensionsordning i PensionDanmark er vigtig for dig. Derfor vil PensionDanmark gerne holde dig opdateret med personlige rådgivningsmails, hvis der er noget i din pensionsordning, som du bør kigge på.

Det kan fx være:

- ▶ hvis du ikke har fået indbetalt pensionsbidrag fra din arbejdsgiver
- ▶ hvis der kommer nye muligheder i din sundhedsordning
- ▶ hvis du bør tjekke, hvem der skal have din pensionsopsparing, når du dør.

Du kan tilmelde dig personlige rådgivningsmails ved at logge på pension.dk. Her klikker du på "Log ind" i øverste højre hjørne og logger ind med MitID. Herefter kan du klikke på "Dit overblik" og under "Se og ret dine oplysninger" tilføje din e-mailadresse og dit mobiltelefonnr.

Hvad sker der, hvis dine pensionsindbetalinger stopper?

Indbetales der i en periode ikke til din pensionsordning får du en besked i mit.dk om, at indbetalingerne er stoppet, og at dine forsikringer og din sundhedsordning vil fortsætte i 12 måneder.

Du skal ikke gøre noget, og hvis du begynder at indbetale til pensionsordningen igen, fortsætter alt som før. Stopper dine pensionsindbetalinger over en længere periode, vil du efter de 12 måne-



der blive tilbudt at dine forsikringer kan fortsætte i yderligere fire år. Udgiften til forsikringerne bliver trukket fra din opsparing i pensionsordningen.

Spar mange penge ved at samle dine pensioner

Har du pensionsopsparing i flere forskellige pensionselskaber, så kan du spare mange penge ved at samle dem ét sted.

De fleste skifter job i løbet af arbejdslivet, og mange skifter også branche – særligt i de unge år. Det betyder, at du med stor sandsynlighed kan have din pensionsopsparing fordelt på flere forskellige pensionselskaber.

Har du pensionsopsparing flere steder, kan der være kontante fordele ved at samle dem der, hvor du aktuelt får indbetalt din pension – For eksempel PensionDanmark. Du betaler nemlig omkostninger til administration for hver pensionsopsparing, du har.

Har du pension i PensionDanmark, kan du glæde dig over, at selskabet med 320 kr. årligt har nogle af branchens laveste administrationsomkostninger.

På pensionsinfo.dk kan du nemt tjekke, om du har flere pensionsopsparinger. Ved at samle din pensionsopsparing ét sted får du samtidigt et bedre overblik over din pension.

Før du samler dine pensionsopsparinger

Inden du flytter din pension, så tjek, om du mister nogle favorable vilkår. Det kan for eksempel være en garanteret rente, ydelser eller forsikringsdækninger, du gerne vil beholde. Få rådgivning i dit pensionselskab, inden du samler din pension.

Du er altid velkommen til at ringe til PensionDanmark på tlf. 7012 1330 alle hverdage kl. 8-18.



Online Krisepsykolog i din sundhedsordning

Som en del af din sundhedsordning i PensionDanmark har du nu mulighed for at booke tid hos en krisepsykolog.

Med Online Krisepsykolog skal du ikke udfylde det bookingflow, som man normalt skal ved Online Psykolog. Du skal blot angive dit telefonnummer, hvorefter du bliver ringet op hurtigst muligt – oftest inden for en time.

Samtalerne med krisepsykologen er som udgangspunkt telefoniske. Dog kan det aftales, at enkelte samtaler sker via FaceTime, hvis der er behov for det.

Hvornår skal du tale med en krisepsykolog?

Krisepsykologen kan hjælpe dig, hvis du har været udsat for noget voldsomt inden for de seneste 24 timer. Det kan for eksempel være:

- ▶ en voldsom arbejdsulykke
- ▶ et pludseligt dødsfald
- ▶ trusler eller voldeligt overfald.

Hvis du har selvmordstanker, kan du kontakte Livslinjen på 7021 0210.

Online Psykolog

Der kan være mange andre grunde til at tale med en psykolog. Du kan for eksempel få hjælp hos PensionDanmarks Online Psykolog, hvis du:

- ▶ er rastløs eller føler dig deprimeret
- ▶ føler dig presset på arbejdet eller derhjemme.

Du behøver ikke tale med din egen læge først, og din samtale med psykologen er naturligvis fortrolig.

Tal med en psykolog i dag eller bestil en tid

Du kan bestille tid hos Online Krisepsykolog eller Online Psykolog på pension.dk/sundhed eller i PensionDanmarks app. Der er åbent alle hverdage kl. 8-21 og i weekender og på helligdage kl. 9-17.





Få hjælp med Online Fysioterapi i din sundhedsordning

Nyeste skud på stammen i din sundhedsordning i PensionDanmark er Online Fysioterapi, som måske kan være noget for dig, hvis du for eksempel har svært ved at få tid til at komme til fysioterapeut.

Du mødes med fysioterapeuten via video på din telefon eller computer. På den måde kan du tale med fysioterapeuten, uanset om du er i din dagligstue, på arbejdet, i sommerhuset eller i udlandet.

Fysioterapeuten hjælper dig med øvelser. I laver dem sammen, så du er helt sikker på, hvad du skal gøre, når du bagefter laver øvelserne selv. Du får også et træningsprogram i PensionDanmarks app, hvor du kan se øvelserne, og hvor tit, du skal lave dem.

Sådan gør du

Log ind på pension.dk/behandling eller på PensionDanmarks app. Her kan du bestille tid hos enten Online Fysioterapi eller fysioterapi på en klinik.

Er du i tvivl, om du kan bruge Online Fysioterapeut i din situation, så kan du ringe til PensionDanmarks Behandlingsrådgivning på 7010 0806, hvor der sidder dygtige fysioterapeuter klar til at rådgive dig alle hverdage kl. 8-18.



Få en blid overgang til livet som pensionist

Nærmer du dig pensionsalderen, er der gode muligheder for at få en blid overgang til livet som pensionist. Har du din pensionsopsparing i PensionDanmark kan du få udbetalt din pension fleksibelt, så det passer til din situation. Det gælder både, hvis du gerne vil arbejde mindre frem mod pensionsalderen, eller hvis du gerne vil fortsætte med at arbejde efter pensionsalderen.

Du kan normalt begynde dine pensionsudbetalinger i PensionDanmark tre år før din folkepensionsalder. I visse tilfælde kan udbetalingen begynde før, dog tidligst når du fylder 60 år.

Du kan se præcist, hvornår du kan starte pensionsudbetalingerne ved at logge ind på dine personlige sider på PensionDanmarks hjemmeside pension.dk. Klik på menupunktet "Opsparing" og derefter på "Udbetaling".

Har du spørgsmål, er du altid velkommen til at kontakte PensionDanmarks medlemsrådgivning på 7012 1330 alle hverdage kl. 8-18.

Eksempler på, hvordan din pension kan blive udbetalt

Med pensionsordningen i PensionDanmark kan du få udbetalt din pension, som det passer dig. Du kan for eksempel:

- ▶ få udbetalt den livsvarige pension og ratepensionen på forskellige tidspunkter.
- ▶ få ratepensionen udbetalt i en periode på 10 år eller mere (dog maks. 30 år).
- ▶ få aldersopsparingen udbetalt i portioner, når det passer dig.
- ▶ vente med at hæve pengene i aldersopsparingen, til du har brug for dem.
- ▶ fortsætte med at arbejde nogle timer om ugen, samtidig med at du starter fuld udbetaling af din pension.



Sæt **X** i din kalender

Nu er det tid til at forberede sig på årets medlemsmøder – med efterfølgende frokost.



På medlemsmøderne vil formand Søren Sørensen aflægge beretning over året der er gået. Herefter er det debat om aktuelle emner og om de mange faglige og politiske udfordringer som søfolk, lønmodtagere og fagforening står over for.

Møde sted, dato og tidspunkt:

BORNHOLM Aakirkeby Hallerne: Grønningen 3, 3720 Aakirkeby	tirsdag d. 12. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
GULDBORGSUND Kikko: Vendsysselvej 9, 4800 Nykøbing Falster	onsdag d. 13. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
KORSØR Madam Bagger: Havnegade 17B, 4220 Korsør	torsdag d. 14. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
AARHUS 3F Transport: Sommervej 5, 8210 Aarhus	tirsdag d. 19. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
AALBORG 3F Aalborg: Hadsundsvej 184, 9000 Aalborg	onsdag d. 20. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
ESBJERG 3F Transport Esbjerg: Nyhavnsgade 25, 6700 Esbjerg	torsdag d. 21. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
SVENDBORG Restaurant Svendborgsund: Havnepladsen 5, 5700 Svendborg	mandag d. 25. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 12.30
KØBENHAVN Generalforsamling: Peter Ipsens Allé 27, 2400 København NV	tirsdag d. 3. dec.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00

Tilmelding til møde og frokost kan ske via hjemmesiden:
<https://www.3f.dk/soemaend/aktuelt/aktiviteter>
eller på mail seaman@3f.dk

Du kan også tilmelde dig på telefon **70 300 838**

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til:

3F Sømændene
seaman@3f.dk
70 300 838

