

Nytid

Nr. 2

NOV. 2023
årgang 117

- Elbiler og sikkerhed
- Vigtig sejr
- Er det en arbejdsskade?
- DIS: Farvel til frihed...



KRIG LØSER IKKE KONFLIKTER



**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

Faglig sekretær

Gert Christensen
Sundvej 4, 4 th.
2900 Hellerup
gert.christensen@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 58
Mobil: 29 46 61 26

Faglig medarbejder

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

**BESTYRELSESMEDLEMMER**

Morten Bach
Vestre Strandvej 36
2650 Hvidovre
morten.bach@3f.dk
Mobil: 21 64 95 62

Bjarni S. Jensen
Wildersgade, 57, 4. th.
1408 København K
bjarnisjensen@gmail.com
Mobil: 21 60 50 69

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

Anders P. Madsen
Lobbæk Hovedgade 5, Lobbæk,
3720 Aakirkeby
a_m@mail.dk
Mobil: 23 80 25 17

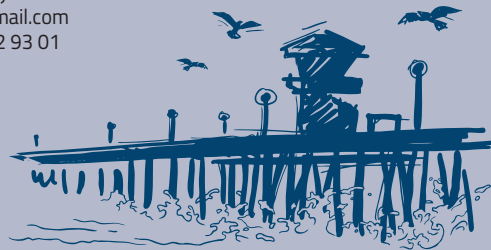
Palle B. Sciegieny
Kildevej 5
4130 Viby Sjælland
pallebp@gmail.com
Mobil: 22 92 93 01

Arnt Nikolai Andersen
Fiskervænget 4
5900 Rudkøbing
arnt.a@outlook.dk
Mobil: 22 67 94 24

Morten Høgh Eriksen
Lindevang 19
4970 Rødby
m.eriksen@stofanet.dk
Mobil: 51 88 94 25

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

Hans Olsen
Toldbodvej 1, 2. th
5700 Svendborg
hansolsen@oncable.dk
Mobil: 21 64 06 41



FORSIDE: "Pistolen med knuden" en bronzeskulptur kaldet "Non-Violence", Den karakteristiske pistol er et symbol, der repræsenterer en universel idé om fred og ikke vold. Skulpturen er skabt af den svenske kunstner, Carl Fredrik Reuterswärd, som en hyldest til vennen, John Lennon, som blev skudt og dræbt i 1980.

Skulpturen er placeret i over tredive strategiske offentlige lokationer rundt om i verden, inklusive FN's hovedkvarter i New York City, det olympiske museum i Lausanne og Peace Park i Beijing.

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
El-biler og sikkerhed	4
Det sejlede eksperiment	5
Alkohol, narkotika og dårligt arbejdsmiljø	6
VIGTIG SEJR: Femern-overenskomst med FBC	8
Første sejr i lang sej kamp	9
Er det en arbejdsskade?	10
Endnu en krig	12
Krig løser ikke konflikten mellem Israel og Palæstina	13
Ugyldig overenskomst	14
DIS: farvel til frihed, eventyr og gode kolleger	16
DIS-ansat i 20 år	17
Nederst i hierarkiet.....	18
Uheldig opsigelse	19
3F Sømændenes love, valg og medlemsafstemninger.....	20
3F Sømændenes medlemsmøder og generalforsamling	21
Jobbet er reddet for filippinske søfolk	22
Fagligt aktiv på Filippinerne er dødsens farligt	23
Scandinavian Star	24
Illusionen om Danmark som søfartsnation?	26
Kunstig intelligens: KI	28
Ferieboliger & Kort nyt	30-31

NEJ til mobning, seksuel chikane og vold om bord

I alt for mange år har rederier, skibsledelser og garvede søfolk fortiet problemer med mobning og chikane på danske skibe. "Sådan er kulturen om bord" og "Det er jo bare for sjov" har undskyldningerne lydt.

Nu har en stor uafhængig undersøgelse fra Center for Maritim Sundhed og Samfund på Syddansk Universitet sat tal på omfanget af mobning, chikane og decideret vold om bord det seneste år. Overordnet går det mest ud over unge på vej ind på arbejdsmarkedet.

Knap hver fjerde kvinde har været udsat for mobning, mens det gælder 16 procent af mændene i undersøgelsen.

Chikane kan handle om kulturel og religiøs baggrund, men den kan også være uønskede seksuelle kommentarer om krop, tøj eller livsstil. Det har 26 procent af de kvindelige søfarende oplevet. 16 procent er blevet berørt fysisk med seksuelle undertoner. Undersøgelsens interview viser, at kvinderne har haft svært ved at sige fra, fordi

de enten fik at vide, at det bare var for sjov eller, at de selv var skyld i opmærksomheden.

I undersøgelsen er 8 procent af mænd og kvinder blevet truet med vold, mens 2 procent har været udsat for vold.

I to ud af tre tilfælde var udøveren af chikane og vold en seniorofficer eller teamleder. Udøveren af mobning var i over halvdelen af tilfældene en kollega, mens det i 30 procent af tilfældene var en seniorofficer, der mobbede.

Behov for forbedring

Knap halvdelen af undersøgelsens deltagere har heldigvis oplevet en forbedring af indsatsen mod mobning og chikane det seneste år. Det sker efter, at arbejdsgivere, arbejdstagerorganisationer og arbejdsmiljørådet Sea Health & Welfare har opprioriteret indsatsen. Nu kender 44 procent den anonyme hotline på Shw.dk og 45 procent ved, at de kan kontakte Søfartsstyrelsen med problemer.

Fagbladet NyTid

Nr. 2. nov. 2023, årgang 117.
UDGIVER: 3F Sømændene.

REDAKTION: Søren Sørensen og Gert Christensen, faglig sekretær og ansvarshavende redaktør.

LAYOUT/PRODUKTION:
Sangill Grafisk, Holme-Olstrup

OPLAG: 1.500 eks.

Redaktion sluttet den 27/10-2023.
Afløvet til postvæsenet uge 45.

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





El-biler og sikkerhed

Dette tema bliver naturligvis debatteret af såvel skibes besætning, på rederikontoerne og hos ansvarlig myndighed. Er den risikovurdering der bliver foretaget af myndighederne acceptabel i forhold til en eventuel brand i el-bil eller el-færge?

Antal registrerede brande pr. 100.000 biler

Opladelige biler

28

brande fra 2018-2021

Konventionelle biler

46

brande fra 2018-2021



Ifølge Søfartsstyrelsen er det rederierne, der har ansvaret. Dette kan virke lidt underligt, da skibes sikkerhed herunder udstyr, bemanding m.v. fastsættes af Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen skriver på styrelsens hjemmeside:

"Transport af elbiler til søs

I takt med, at der bliver flere elbiler i Danmark og landene omkring os, stiger også behovet for færgetransport af disse køretøjer.

For færgefarten indebærer dette nye risici, som skal identificeres og håndteres på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde.

Indtil nu er der stadig kun begrænsede erfaringer på området. Brand i el- og hybridbiler forekommer tilsyneladende sjældnere end i konventionelle biler, men det er kendt, at batteribrande kan være vanskelige at slukke, og endvidere at der kan udvikles giftige gasser og høje temperaturer, hvis uheldet er ude.

Rederiets ansvar og forpligtelser

Selvom brande i konventionelle biler forekommer hyppigere end brande el-

biler er det Søfartsstyrelsens forventning, at rederierne som forudsætning for at medtage el- og hybridbiler om bord identificerer og tager stilling til de særlige risici, som kan opstå i denne forbindelse. For hvert skib skal der derfor udarbejdes en specifik risikovurdering, herunder vedrørende elbilernes placering, eventuelle opladningsmuligheder, samt brand- og evakueringsberedskabet om bord, jf. ISM-koden.

Beredskabsstyrelsen

Beredskabsstyrelsen udgav i 2021 et temahæfte, som indeholdt omfattende beskrivelser af såvel el-biler og de tekniske detaljer som risiko ved arbejde med el-bil batterier.

I Beredskabsstyrelsens temahæfte er en række gode tjekpunkter. Spørgsmålet er om skibene, udstyret og besætningen er klar til at kunne leve op til disse vejledninger, som bl.a. omfatter:

- Direkte slukning og køling af batteri
- Få afbrudt elbilens hovedafbryder og dermed få gjort hele elbilens højspændingssystem spændingsløs. Hovedafbryderen

er placeret forskelligt, alt efter bilmærke.

- Lade elbilen udbrende eller placeres i el-bilscontainer eller tilsvarende nedkøling.
- Logistik omkring branddragter, trykluf apparatuser m.v., da brandrøgen fra et elbils-batteri kan skabe store mængder HF-gas (hydrogenfluorid). En farveløs gasform som er meget giftig med stikkende lugt. Gassen er let opløselig i vand.

Mange ulykker og skader

Internationalt har der været mange ulykker og skader ved skibsbrande. En del af årsagen til meget store brande kan skyldes brand i elbilens batteri.

Der har også internationalt været meget debat om risikoen. Nogle færgerederier er i perioder stoppet med at sejle med el-biler. Andre rederier har gjort det mere restriktivt i forhold til placeringer på vogndæk m.v.

Læs mere på Søfartsstyrelsens hjemmeside:

www.soefartsstyrelsen.dk
og Beredskabsstyrelsen
www.brs.dk



Det sejlede eksperiment

Den grønne omstilling betyder elektriske skibe og flere elbiler ombord på færger. Men er vi som søfolk forberedte, hvis noget går galt?

Hvad gør man som søfarende, hvis der opstår en batteribrand ombord på skibet?

Det spørgsmål burde sikkerhedsbesætninger og søfolk på landets færger og elektriske skibe kunne svare på.

I dag er de fleste overfarter nemlig berørte af problemstillingen dagligt, i form af enten el-færger eller elektriske køretøjer ombord.

Da en episode fra i sommers fik en del af det sejlede personale på landets færger til at overveje spørgsmålet på ny, stod det klart for mange, at de mangler både retningslinjer og udstyr til på sikker vis at håndtere en batteribrand ombord.

Den omtalte episode skete den 11. juli da der opstod røgudvikling på

el-færgen Ellen, som sejler mellem Ærø og Als. Røgudviklingen skyldtes et overophedet batteri.

Heldigvis skete episoden, da el-færgen var tæt på havn, så det ikke nåede at udvikle sig til en decideret batteribrand. Situationen kunne muligvis have set meget anderledes ud, hvis det i stedet var sket midt på ruten.

Behov for retningslinjer

Den grønne omstilling er i fuld gang med udsigt til flere eldrevne skibe og elbiler om bord på færgerne. Men det sker uden, at myndighederne har stillet særlige krav i forbindelse med de særlige risici ved den nye teknologi.

For det viser sig, at en batteribrand udvikler sig anderledes end en almindelig brand og udvikler giftig

røg. En brand i et batteri skal derfor behandles på en anden måde end andre former for brande.

Som faglig sekretær i 3F Sømændene er Flemming Thiesen i kontakt med bekymrede tillidsvalgte, der efterspørger retningslinjer og udstyr til i det mindste at kunne holde den form for brande nede, indtil der kan komme professionelle brandfolk ombord.

Han og 3F Sømændenes faglige medarbejder Mette Clemmensen indsamler derfor viden og erfaringer om elbiler og el-skibe. Emnet er også på programmet på 3F Sømændenes sikkerhedskurser. Målet er at påvirke branchen og Søfartsstyrelsen til i højere grad at inkludere problematikker for batteridrevne biler og skibe i sikkerhedsarbejdet.





Alkohol, narkotika og dårligt arbejdsmiljø



For meget alkohol, narkotika eller andre negative påvirkninger, som skaber et dårligt arbejdsmiljø, skal selvfølgelig fjernes fra vores arbejdspladser.

Derfor giver det jo god mening, at alle medvirker til, at vi har en arbejdsplads, hvor vi ikke bliver dårligt påvirket hverken fysisk eller psykisk. Vi skal passe på vores eget og vores kollegaers helbred og sikkerhed.

0-tolerance

De fleste arbejdspladser, herunder rederiet, har 0-tolerance for medarbejdere som har rester af alkohol eller narkotiske stoffer i blodet.

Argumentet er, at det er på grund af sikkerhedsmæssige årsager, at der er 0-tolerance. Baggrunden er, at en overskridelse af denne grænse kan have sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Det er vel en sandhed med modifikation?

Ifølge diverse lovgivning må en chauffør som fører bil eller skib, ikke have en promille på over 0,5. Er det loven der er gal, eller er der andet motiv til 0-tolerance?

0-tolerancen kunne måske været begrundet i, at rederierne ønsker, at den stadig mindre besætning er til rådighed alle døgnets timer, på alle udmønstringsdagene.

FAKTA

ALKOHOLSPORING

En cut-off værdi er et udtryk for hvor stor en mængde af et stof der skal til før det stof kan spores.

En alkoholtest med Cut-off værdi på 1500 ng/ml (nanogram pr. milliliter) vil ved en urintest kunne spore alkoholrester i op til 2 døgn. Dette blot ved indtag af f.eks. 2 glas rødvin.

Hvis man anvender en nedre rapporteringsgrænse (cut-off) på 500 (ng/mL), kan man udelukke 'falske positive', som fra f.eks. håndskyl, barbersprit, mundskyllevæsker m.m.

GRÆNSEVÆRDIER – cut-off på narkotest

Hvor lang tid narkotika (et misbrugsstof) kan spores i en persons urin er forskelligt i forhold til, hvilket misbrugsstof der er tale om, hvor meget der er indtaget og hvilken grænseværdi, den pågældende narkotest har.

Har en person fx. en mængde af 49 ng/ml i kroppen, vil det resultere i et negativt udslag på en narkotest med en cut-off på 50 ng/ml.





0-tolerance for brud på hviletidsregler

Det kunne være ønskeligt, om rederier og søfartsstyrelse benyttede flere ressourcer på at have 0-tolerance i forhold til hviletidsbestemmelser.

Det er velkendt, at lange arbejdsdage, manglende tid til hvile og træthed ikke er godt for det psykiske arbejdsmiljø.

Træthed og stress er også en væsentlig faktor for sikkerheden ombord, men også kilden til et dårligt arbejdsmiljø, da stresstilstande ikke just forbedrer kommunikation og samarbejde.

I de fremtidige hyrekontrakter og ansættelsesbetingelser kunne der jo være et afsnit, hvor de søfarende skulle skrive under på, at de vil overholde loven om hviletid?

Lov om hviletid

Loven om hviletid er jo ganske klar. Alligevel er det blandt mange skibsbesætninger et meget ømtårligt emne, da drift og lav bemanning gang på gang kolliderer med den kendsgerning, at der er for få hænder i forhold til besætningens størrelse.

Er det de små besætninger og lange arbejdsdage, der øger stressniveauet?

Igennem mange år har Søfartens Arbejdsmiljø-



jøråd – Seahealth haft fokus på arbejdsmiljøet herunder de stresspåvirkninger, som mange søfarende er udsat for.

Stress - en definition

En definition på stress lyder: "Stress er ikke en sygdom, stress er en belastningstilstand, dvs. en naturlig reaktion på en ubalance mellem de ressourcer vi har, og de krav vi stilles, eller stiller os selv. Hvis det står på i længere tid, kan stress medføre sygdomme."

0-tolerance for dårlig opførsel

Flere og flere rederier indfører regler og retningslinjer for god opførsel og gensidig respekt. Det er den rigtige vej.

Men der er endnu meget vi mangler, det er jo netop slået fast i den store undersøgelse om mobning og chikane.

Der er utvivlsomt mange årsager til, at vi stadig oplever forskellige former for tankeløshed, fra dumme bemærkninger til det mere slemme som mobning og chikane.

Er vi blevet mere intolerante over for mennesker, som skiller sig ud, som er anderledes?

Hvorfor er der nogle, der skal kommentere på den manglende hårpragt, de skæve fødder eller store ører?

Er det de små besætninger og lange arbejdsdage, der øger stressniveauet, og gør kollegaer og andre mere tyndhudede og utålmodige?

Det burde jo ikke være topvidenskab – men simpel sund fornuft, at behandle andre, ganske som du selv ønsker at blive behandlet.

Fremtidens søfarende

Der er rigtig mange, der har lyst til en fremtidig karriere til søs og meget gerne i den internationale flåde.

Betingelsen for at der stadig er søfarende, der ønsker et arbejde til søs, at der er et godt og sundt arbejdsmiljø.

Mennesker flest arbejder for at leve et ordentligt liv ønsker ikke et arbejde, der forhindrer det ordentlige liv.





VIGTIG SEJR: Femern-overenskomst med FBC gælder også arbejde til vands

Et stort hollandsk konsortium, FBC, der med hjælp fra udenlandske arbejdere graver ud til Femern-tunnel til vands, har siden 2020 forsøgt at undgå at overholde overenskomstaftale med påstanden om, at arbejderne er sømænd.

Men den går ikke, fastslår en ny kendelse, som glæder FH: Virksomheder skal ikke kunne løbe fra aftaler med den slags søforklaringer, mener FH.

Danmarkshistoriens største byggeprojekt, Femern-forbindelsen mellem Danmark og Tyskland, koster den danske stat mange milliarder kroner.

Byggeriet af den 18 kilometer lange tunnel mellem de to lande er i fuld gang takket være især udenlandske arbejdere ansat i blandt andet Femern Belt Contractors (FBC). Det hollandske konsortium

vandt en del af udbuddet og tegnede overenskomst i 2020 med BAT-kartellet og 3F Transport.

FBC ønskede en meget fleksibel og vidtgående arbejdstidsaftale. Det gik fagbevægelsen med til, dog med et krav om, at der samtidig blev tegnet overenskomst.

Fagbevægelsen afvist

Men siden overenskomsten blev

indgået, har FBC afvist fagbevægelsens adgang til prammene og vil ikke udlevere oplysninger om arbejdstid, løn- og arbejdsforhold. Det sker med den begrundelse, at arbejderne er sømænd og derfor ikke omfattet af overenskomsten.

Men den går ikke, fastslår en ny kendelse i en faglig voldgiftssag. Arbejdet på vandet er dækket af overenskomsten.

FEMERN – DANMARKS STØRSTE BYGGEPROJEKT

Femern Bælt Byggeprojektet er Danmarks største infrastrukturprojekt. Der skal anlægges en 18 kilometer lang sænketunnel mellem Danmark (Rødbyhavn) og Tyskland (Puttgarden) med 4-sporet motorvej og 2-sporet jernbane.

Forskellige udenlandske konsortier har vundet entrepriserne og bruger især udenlandsk arbejdskraft.

Projektet omfatter anlæg af en arbejdshavn i Rødbyhavn og en mindre arbejdshavn i Puttgarden, opførelse af en tunnelelementfabrik, anlæg af et bygningsområde med bygninger til administration og bolig for tunnelarbejderne, udgravning af tunnelrende, anlæg af nye naturområder ved anvendelse af det udgravede havbundsmateriale, fabrikation og udlægning af tunnelelementer, tildækning og indvendigt tunnelarbejde.

OVERENSKOMST MED FBC

Overenskomsten med FBC er en virksomhedsoverenskomst – mellem en række fagforbund, herunder 3F Transport samt Bygge-, Anlægs- og Trækartellet (BAT-kartellet), der består af 3F

Byggegruppen, Dansk Metal, Dansk El-Forbund og Blik & Rørarbejderforbundet.

Da en stor del af arbejdet udføres til søs, blev FBC (Femern Belt Contractors I/S) antaget til at tage sig af dette samt opførelsen af de to arbejdshavne. FBC er to hollandske marinekonstruktionselskaber – Boskalis og Van Oord. De har oprettet FBC via to danske selskaber Boskalis Denmark ApS og Van Oord DMC ApS.

FBC udfører arbejde på farvandet mellem Rødby og Puttgarden, og arbejdet sker via entreprenørmaskiner fra pramme – i forbindelse med udgravning af sand, sten og havbund samt hermed beslægtet entreprenørarbejde.

Der var knyttet arbejds- og sociale klausuler på udbuddet med Femern A/S, som forpligtede FBC sig til at overholde danske løn og arbejdsvilkår.



Første sejr i lang sej kamp mod løndumping på Femern-forbindelsen

● Af Lise Blom, Journalist

Løndumping følger stadig med, når internationale konsortier vinder udbud om anlægsarbejder i Danmark på trods af overenskomst.

Først indgår FBC (Femern Belt Contractors) overenskomst i 2020 med 3F Transport og BAT-kartellet. Bagefter påstår FBC og underleverandører, at overenskomsten ikke gælder for arbejde på vandet. Det er en absurd påstand, da Femern-forbindelsen netop går under vandet. Hvis FBC fik ret i deres påstand, så skulle arbejdet på den 18 km tunnel være udenfor overenskomst.

Nu kan FBC pakke sine søforklaringer væk.

En faglig voldgift har slået fast, at ansatte, som arbejder på pramme og skibe med anlægget af Femern-forbindelsen, også er dækket af 3F Transport og BAT-kartellets overenskomst med FBC.

Kædeansvar

FBC har i overenskomsten skrevet under på et kædeansvar for underleverandører. Og i følge kendelsen

dækker overenskomsten ALLE virksomheder i det store anlægsarbejde. Det er skrevet ind i overenskomsten, at virksomhederne har pligt til at udlevere lønsedler og hviletidssedler, så vi kan finde ud af, om de ansatte bliver aflønnet efter den gældende overenskomst.

Derfor har vi endnu en faglig voldgift den 8. september mod underleverandøren IPS (Interocean Personnel Service - en virksomhedskonstruktion med dansk postkasse og afdelinger i England og Litauen).

Vi ved, at der foregår løndumping på underleverandørernes skibe. Besætningerne får slet ikke den hyre, de har krav på i den danske overenskomst. Men IPS nægter fagbevægelsen adgang til skibene for at kontrollere besætningernes lønsedler. Det skal den nye voldgift tvinge dem til.

Krav om overenskomst

Den danske stat – og dermed borgerne i Danmark – udbyder disse enorme offentlige opgaver, hvor virksomhederne er forpligtede til at overholde danske overenskomster.

FBC har vundet udbuddet om Danmarkshistoriens største anlægsarbejde med netop den forpligtelse og påstår bagefter, at overenskomsten ikke dækker alle dele af anlægsarbejdet.

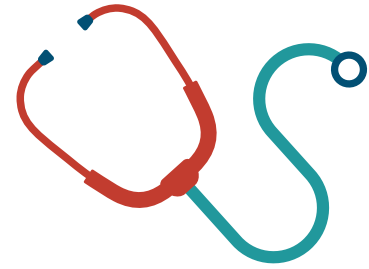
Den faglige voldgift giver os ret i vores krav, nu mangler vi den næste voldgift, så vi kan dokumentere løndumping.

Vi kan ikke forhindre, at underleverandørerne henter medarbejdere i andre EU-lande. Men vi skal være fri for løndumping på så stor en arbejdsplads. Og dermed give danske arbejdsgivere og danske arbejdere mulighed for en fair konkurrence på samfundsmæssige opgaver.



Er det en arbejdsskade?

Et spørgsmål som vi i 3F Sømændene ofte får fra kollegaer, som er blevet syge på arbejde.
– Eller syge på grund af arbejdet?



At blive syg på arbejde eller at blive syg af arbejde er nødvendigvis ikke en arbejdsskade efter lovens bestemmelser.

Men er man syg, skal man selvfølgelig meddele skibsledelsen det, og så selvfølgelig gå til læge så man kan få den rigtige behandling.

Arbejdsskadeloven

En hændelse eller sygdom kan kun anerkendes som en arbejdsskade, hvis skaden er sket under arbejde for arbejdsgiveren. Hvis skaden sker i fritiden, vil den som hovedregel ikke være omfattet af arbejdsskadesikringsloven.

Arbejdsskader: Ordforklaringer

Arbejdsskader er den fælles betegnelse for arbejdsulykker og erhvervssygdomme. Det vil sige fysiske og psykiske helbredsskader, som helt eller delvist skyldes arbejdet.

Arbejdsulykker

En arbejdsulykke er en pludselig hændelse i forbindelse med arbejdet, som fører til, at en person kommer fysisk eller psykisk til skade. Fald, slag, sårskader o.lign. En arbejdsulykke kan efter arbejdsskadesikringsloven også være en skade, der opstår efter en påvirkning fra f.eks. giftige kemikalier.

Anmeldepligt af arbejdsulykker

Arbejdsgiveren har pligt til at anmelde arbejdsulykker og forgiftningstilfælde til arbejdsgiverens forsikringsselskab. Den praktiserende læge har ikke pligt til at

anmelde en arbejdsulykke men kan gøre det, ligesom patienten selv eller dennes fagforening kan anmelde en arbejdsulykke. En arbejdsulykke skal anmeldes inden et år efter, at skaden er sket.

Det er den offentlige myndighed Arbejdsmarkedets Erhvervssikring, AES, som behandler og skal anerkende skaden, og det er AES som fastsætter eventuel erstatning.

Erhvervssygdomme

En erhvervssygdom er en sygdom, som helt eller delvist skyldes påvirkninger på arbejdet gennem kortere eller længere tid. Der kan f.eks. være erstatning for høretab ved arbejde i maskinrum. Arbejdsskadesikringsloven definerer de sygdomme, der kan anerkendes som erhvervssygdomme. Læger og tandlæger har pligt til at

anmelde konstaterede eller formodede erhvervssygdomme.

Varigt mén

Varigt mén er de helbredsmæssige gener, som en arbejdsskade medfører for den tilskadedekomne person.

Méngraden af en konkret gene er fastsat i en vejledende méntabel. Man kan kun få godtgørelse, hvis méngraden er mindst 5 pct.

Tab af erhvervsevne

Tab af erhvervsevne er den nedgang i indtægt eller indtjeningssevne, som en arbejdsskade medfører for den tilskadedekomne person. Man kan kun få erstatning, hvis tabet af erhvervsevne er mindst 15 pct.



Flere tusinder af danskere går hvert år psykisk ned med flaget. De mener selv, at det er på grund af arbejdet. Men det får de næsten aldrig medhold i.



Hvornår kan en psykisk skade anerkendes som en arbejdsulykke?

Af fuldmægtig Maria Lindegaard Jacobsen og fuldmægtig Susanne Sloth

Her udskrift fra Ankestyrelsens hjemmeside:

En psykisk skade kan anerkendes som en ulykke, hvis der i forbindelse med arbejdet sker en personskade som følge af en hændelse eller påvirkning. Påvirkningen kan vare i op til fem dage. Der skal være årsagssammenhæng mellem skaden og påvirkningen/hændelsen.

Hændelsen eller påvirkningen skal være egnet til at forårsage den påviste psykiske skade.

Det er ikke et krav, at hændelsen eller påvirkningen skal have medført en varig psykisk sygdom, men almindelige psykiske reaktioner er ikke omfattet af personskadebegrebet i arbejdsskadesikringsloven.

Derfor kan almindelige psykiske reaktioner ikke anerkendes som en arbejdsskade. Herudover kræves det, at påvirkningen eller hændelsen skal have en vis styrke og karakter.

STRESS: Tilfælde, hvor der er anmeldt stress som følge af en hændelse, uden at der er stillet en psykiatrisk diagnose, kan ikke anerkendes som en arbejdsskade. Stress er alment kendt i befolkningen og opstår af mange årsager. Stress er således en påvirkning, og er derfor ikke en diagnose eller en sygdom.

I principafgørelse 26-09 anerkendte vi en krisereaktion efter chikane som en arbejdsskade. Vi vurderede, at hændelsen var ekstraordinært psykisk belastende og egnet til at medføre en psykisk belastning.

I de to sager, som er omfattet af principafgørelse 25-15, drejede det sig om personer, som havde anmeldt mobning på arbejdet. Vi vurderede, at de angivne omstændigheder alene kunne medføre gener i form af kortvarigt og forbigående psykisk ubehag. Ingen af de to tilskadekomne fik deres psykiske tilstande anerkendt som en arbejdsskade.

Læs mere: www.ast.dk



TJEKLISTE TIL ANMELDelse AF ARBEJDSKADE

En del af henvendelser til 3F Sømændene om arbejdsskader, er solo ulykker. Det skyldes selvfølgelig, at mange arbejder alene og at der dermed ikke er vidner der kan berette om hændelsesforløb. Så des mere der er mulighed for at beskrive og dokumentere, jo bedre.

TIDSPUNKT: Dato og klokkeslæt. Hvornår skete skaden. Hvor skete skaden. Her kan foto af ulykkesstedet og eventuel sår og tingskader, kan være til stor hjælp for sagsbehandler m.v.

VIDNER: Er der vidner, så er det til stor hjælp, hvis vidnet kort beskriver, tid og sted og hvad der skete. Når skibeledelsen er informeret også vigtigt at informere sikkerhedsrepræsentanten.

DOKUMENTATION: Arbejdsgiveren skal anmelde skaden til forsikringsselskabet. En kopi til skadelidte. Er der referat fra sikkerhedsudvalgsmøde, kan det være et væsentlig bidrag til sagsbehandling. Og selvfølgelig eventuel skadestuerapport, særdeles vigtigt hvis det er læge eller skadestue besøg i udlandet. Har der i forbindelse med ulykken været udstyr som har været defekt eller andre mangler som f.eks. faldsikring, er det vigtigt at få dette beskrevet.

LÆGEBESØG: Vigtigt, at ved besøg hos egen læge så hurtigt efter skaden eller sygdommen er konstateret. Også vigtigt, at fortælle lægen hvad der er sket på arbejdspladsen. Udskyd ikke lægebesøget. Ventes der for længe med lægebesøget, kan det have stor negativ betydning for at dokumentere og sandsynliggøre arbejdsskadens indflydelse på den skadelidtes helbred.

RÅDGIVNING OG BISTAND

Udover det offelige sundhedstilbud, er der en række organisationer som tilbyder bistand og rådgivning.

HER KAN NÆVNES: Psykiatrifondens rådgivning: www.Psykiatrifonden.dk – Socialspace. Med SocialSpace-appen kan unge få et overblik over det store udvalg af rådgivningstilbud – Pension Danmark. Sundhedsordning. www.pension.dk





ENDNU EN KRIG

Endnu en krig som vi alt i krigens gru kan følge på alle tv-kanaler og i alle medier. Næmlich en krig mellem Israel og Hamas - forstås Palæstina.

Hvorfor er det ikke lykkedes verdenssamfundet gennem bl.a. FN at finde løsninger på denne og de mange krige og konflikter, der har hærget områder overalt på kloden. Ikke mindst i Afrika og Mellemøsten.

FN er en af de vigtige organisationer, hvis mål er at samle nationerne i et forsøg på at skabe en fælles platform for en fredeligere verden. Men FN er som bekendt afhængig af samarbejde og engagement fra medlemslandene for at lykkes med sit formål. Og det tegner ikke godt.

Danmark i krig

Er det ikke betænkelig, at vores lille og rimeligt fredelige land, de sidste to årtier har været engageret i mange militæroperationer med eller uden FN-mandat?

Denne militarisering af Danmark begyndte måske med korvetten "Olfert Fischer", som i 1990 blev sendt til den Persiske Golf?

Siden har der været mange danske militære missioner i bl.a. Afghanistan, Irak, Syrien og Libyen. Danmark har således politisk som militært bidraget til voldsomme ødelæggelser. Har det hjulpet disse landes befolkning? Der er fortsat konflikt, borgerkrig, undertrykkelse og flygtningestrømme mod Europa.

Ruslands invasion mod Ukraine blev af verdenssamfundet fordømt. Danmark og NATO er ikke i krig i Ukraine mod Rusland. Og dog.

Militarisering fremmer endnu flere milliarder til militæret. Trist at et folketingsflertal ikke har flere ambitioner for en konfliktløsning, der tilgodeser alle nationer og deres befolkning og ønsker om krav til kollektiv sikkerhed og fred.

"Pistolen med knuden" Den hedder "Non-Violence", er skabt af den svenske kunstner, Carl Fredrik Reuterswärd, som en hyldest til vennen, John Lennon, som blev skudt og dræbt i 1980. Skulpturen er placeret i over tredive strategiske offentlige lokationer rundt om i verden, inklusive FN's hovedkvarter i New York City, det olympiske museum i Lausanne og Peace Park i Beijing.



Krig løser ikke konflikten mellem Israel og Palæstina



Netværket Fredsministerium opfordrer den danske regering til hurtigt at arbejde for en internationalt sanktioneret våbenhvile, og for at FN kommer aktivt på banen.

Yderligere krig og vold løser ikke konflikten mellem Israel og Palæstina.

Derfor tager netværket Fredsministerium stærk afstand fra også de sidste dages overgreb og drab, uanset hvem der står bag.

Det er naivt og farligt at tro, at Israel bare "en gang for alle" kan løse konflikten gennem et massivt militært gensvar – og der er stor risiko for, at krigen kan brede sig i Mellemøsten.

Verdenssamfundet må derfor gå imellem Israel og Palæstina og forhindre endnu flere blodsudgydelser.

FN's Sikkerhedsråd

Selv om det ikke i første omgang lykkedes for FN's Sikkerhedsråd at blive enige, opfordrer vi til hurtigt at få fortsat drøftelserne og finde en fredelig løsning.

FN må etablere en fredsskabende og fredsbevarende styrke og holde parterne fra hinanden, som de har gjort det før i Gaza.

Repræsentanter fra det palæstinensiske selvstyre på Vestbredden har opfordret FN til aktivt at beskytte både det palæstinensiske og det israelske folk. Med den palæstinensiske ambassadør Riyad Mansours ord: "Der er en vej til fred, hvor hverken palæstinensere eller israelere bliver dræbt".

Israels regering har ikke vist vilje til forhandling, og Hamas har ikke retten til at forhandle.

En optrappet krig gør kun problemerne værre, så ekstremisterne i Hamas får større støtte blandt palæstinensere, og israelerne samler sig bag landets ellers så upopulære højreregering.

Den mangeårige passivitet om konflikten fra FN, fra EU og herhjemme fra skiftende danske regeringer må nu omsættes i konkret handling, der tvinger parterne til forhandling. Ikke kun for at stoppe de igangværende myrderier, men for at finde holdbare løsninger på konflikten.

Netværket Fredsministerium opfordrer derfor den danske regering til hurtigt at arbejde for en internationalt sanktioneret våbenhvile, og for at FN kommer aktivt på banen – og fortsætter dette arbejde, til der er en varig fred.

fredsministerium.dk

OM FREDSMINISTERIUM.DK

Fredsministerium.dk, er et stadigt voksende netværk af fredsgrupper, der siden 2012 har arbejdet sammen for at få oprettet et fredsministerium i statsligt regi.

Se: www.gamip.org

Vi ønsker at få skabt en ambitiøs udenrigs- og sikkerhedspolitik med visioner gennem et fredsministerium, der kan være med til at udvikle og udføre et fredeligt alternativ til den militaristiske udenrigspolitik, som Danmark har ført i alt for mange år.

Vi foreslår i første omgang, at Danmark tager angrebet ud af forsvaret ved at etablere en fredsaktivistisk

udenrigspolitik, så Danmarks internationale indsats i højere grad lever op til dets eget erklæret fredelige mål og med en helt anderledes, selvstændig og virkelig aktivistisk præstation på den internationale scene, fokuseret på ikkemilitære konfliktløsninger.

Indtil dette sker, er vores ambition at udvikle et "skyggeministerium", der kan præsentere befolkning og politiske beslutningstagere for fredelige alternativer til krigspolitikken.

Hvert år på FN's Internationale Fredsdag den 21. september afholder vi et arrangement lige som det var 4. år i træk vi opstillede et fredstelt og afholdt Fredshøjskole på Folkemøde på Bornholm.



Ugyldig overenskomst

I 1988 gjorde politikerne i Folketinget med et trylleslag alle overenskomster og aftaler ugyldige på danske skibe i det nye Dansk Internationalt Skibsregister DIS. Da Folketinget i 1988 med et snævert flertal vedtog lovgivningen om DIS, ophævede de samtidig alle danske overenskomster på skibe, som registrerede sig i det nye Danske Internationale Skibsregister DIS.

Kan man overhovedet tegne en overenskomst? Kan man det, når ny lovgivning dikterer at løn og arbejdsvilkår kun må dække en del af besætningen? Når hele det danske fagretslige system på arbejdsmarkedet bliver sat ud af kraft for fagforeningerne og en del af kollegerne på danske arbejdspladser.

Det spørgsmål førte til store diskussioner i Sømændenes Forbund. I 1988 var Sømændene den største og mest magtfulde fagforening for danske søfolk. Mange af medlemmerne sejlede langfart på skibe, som rederne ville indregistrere i DIS.

- Efter heftig diskussion i Sømændenes Forbund bestemte vi os for, at vi var nødt til at forholde os til, at DIS-loven var vedtaget. Derfor søgte vi kon-

takt til Rederiforeningen for at få optaget nye overenskomster, erindrer Henrik Berlau.

Sømændenes Forbund var det første forbund, der tog initiativ til at tegne en ny overenskomst med Danske Redier for de danske søfolk, som stadig sejlede langfart.

- Mærsk sad for bordenden og ville gerne demonstrere, at det kunne lade sig gøre at tegne en overenskomst. Rederierne valgte ikke at forhandle med andre, indtil vi var færdige, forklarer Henrik.

Henrik Berlau var på det tidspunkt formandssekretær i Sømændenes Forbund og husker tydeligt sommeren 1988, hvor han var med til at forhandle de nye overenskomster. Sommerforhandlingerne var gloende hede. En ting var de

praktiske udfordringer i, hvordan man omregner bruttoløn til nettoløn, når søfolkene ikke længere skulle betale dansk skat og derfor betales en lavere løn. Men samtidig havde rederne fået et nyt super-våben. De kunne udskifte danske søfolk med udenlandske til en lavere løn.

- Realiteterne var, at vi nu kun kunne lave en overenskomst, som gjaldt for danskere, konstaterer Henrik.

DIS-lovgivningen gav rederierne ret til at tegne overenskomster med udenlandske fagforeninger for de udenlandske ansatte fra fx Filippinerne med betydeligt lavere lønninger.

I 1988 boede mange danske søfolk i Asien og især i Japan, i Thailand og på Filippinerne. Hvad skulle der ske med dem? Skulle de fremover dækkes af nye overenskomster tegnet af filippinske fagforeninger med en betydelige lavere hyre? I forhandlingerne lykkedes det at lave en undtagelse, så de danske søfolk fortsat kunne sejle på danske overenskomster.

Henrik vurderer, at det var et klogt træk at være de første til at forhandle overenskomst:

- Hvis rederne først havde tegnet en overenskomst med Metal Søfart, kunne vi få lov til at kopiere den. Nu fik Metal lov til at kopiere vores overenskomst. Det betød, at vi fik væsentlige bestemmelser med.

DiS-Overenskomsten

Vi fortsætter vore bestræbelser for at forhindre det helt store kaos og forvirring i DiS. Overenskomstens allerførste tid og denne gang "kigger" vi på nogle af de andre nye ting. Derfor går vi i krig med §2, der omhandler lønninger - de afregningsformer - der i nettobeløb er gældende på nuværende

§2. I - Lønninger - Stk. 1. Den månedlige nettohyre fastsættes til:

	Rederians. u. tjeneste	Rederians. u. fridage	Skibsans.
Befarne skibsassistentster	10.380	7.982	10.248
Øvrige befarne	9.867	7.553	9.735
Ubefarne skibsass. o. 18 år	9.014	6.970	8.882
Øvrige ubefarne o. 18 år	8.397	6.435	8.232
Ubefarne skibsass. u. 18 år	8.685	6.682	8.553
Øvrige ubefarne u. 18 år	5.460	4.301	5.291



Sømændenes Forbund fik dermed bevaret vigtige elementer om fx treskifte-søvagt, og at aspiranter ikke skal tælle med i den fastsatte besætning, men Rederiforeningen fik også skrevet ændringer ind i

overenskomstens tekst, som Sømændene tidligere havde afvist.

Efter at den nye overordnede DIS-overenskomst var på plads fulgte særoverenskomsterne. Men for

nogle rederier var det overflødigt at forhandle særoverenskomster. De havde allerede besluttet sig for, at de ville have billige filippinske søfolk så hurtigt som muligt.

- Rederierne ØK, Torm og Norden opsagde vores medlemmer, sendte dem hjem og betalte den erstatning, der skulle betales, konstaterer Henrik.

Mærsk og Mercandia beholdt danske menige. Men i dag er der ingen danske menige i Mærsk fragtskibe.

- Henrik erkender, at Sømændenes Forbund dengang var naiv og troede, at når ILO udtalte sig, så ville regeringen være tvunget til at ændre den diskriminerende lovgivning.

Rederiforeningen bryder Hovedaftalen

Farvel til Dansk Arbejdsgiverforening

Da DIS blev vedtaget, meldte Rederiforeningen sig ud af Dansk Arbejdsgiverforening med de skibe der blev indregistreret i DIS. Dermed skulle arbejdsgiverne ikke længere følge Hovedaftalen og de aftalte spilleregler i det danske fagretslige system.

Den danske Hovedaftale stammer helt tilbage fra 1899. Den nuværende Hovedaftale mellem arbejdsgiverne og fagforeningerne blev aftalt i 1973 og siden tilført ændringer. Så Hovedaftalen fungerer som en form for grundlov på arbejdsmarkedet.

I Hovedaftalen er der en regel, som, siger, at når der er flere overenskomster på et område, så er det den, der er bedst for den ansatte, som gælder. Med den regel kunne en filippinsk søfarende kræve at blive aflønnet efter den danske overenskomst, fordi den ville give en bedre løn end en filippinsk overenskomst.

Men da rederierne trådte ud af Dansk Arbejdsgiverforening opsagde de samtidig Hovedaftalen for skibene i DIS. De filippinske søfolk ville ikke kunne bruge reglen til at sikre sig samme løn og vilkår som de danske kolleger på skibene i DIS.

At træde ud af Dansk Arbejdsgiverforening og ophæve Hovedaftalen var et voldsomt skridt og ville normalt blive mødt med store protester fra LO (det daværende Landsorganisationen i Danmark, svarer til FH i dag)

LO protesterede ikke over, at rederiforeningen, Danske Rederier trådte ud af Dansk Arbejdsgiverforening og den dermed opsagde Hovedaftalen. Normalt kan man ikke melde sig ud af Hovedaftalen med frigørende virkning. Lo burde have protesteret, fastslår Henrik Berlau.

Ny og dårligere bemandingslov

Da Folketinget vedtog lovgivningen om DIS, fik politikkerne samtidig gennemført en ny bemandingslov. Lovgivningen om bemanning var vedtaget i Folketinget i 1986. Men en retssag havde bestemt, at bemanningen på skibene fortsat skulle følge den, der var aftalt i overenskomsterne.

- Rederne var forpligtede til at bruge den gamle bemandingslov, indtil de forhandlede den ud af overenskomsten. Det ville blive dyrt for rederne. Med DIS-lovgivningen fik de en håndsrækning fra Folketinget, fordi vores gamle overenskomster blev gjort ugyldige, forklarer Henrik.





DIS: farvel til frihed, eventyr og gode kolleger

For nogle søfolk betød DIS-loven, at de blev fyret med det samme og erstattet af lavt betalte udenlandske søfolk. Andre kunne beholde deres arbejde. Her fortæller søfolk om, hvilke konsekvenser DIS -loven havde for dem og deres liv.

FYRESEDDER ELLER NY KONTRAKT

Store danske rederier som Lauritzen, Torm og Norden afskedigede danske matroser og skibsassistenter umiddelbart efter, at DIS gav dem mulighed for at hyre billig udenlandsk arbejdskraft uden danske overenskomster.

Det største rederi Mærsk beholdt sine matroser og skibsassistenter. 20 år efter DIS - i 2008 - varslede Mærsk en stor fyringsrunde. Efter forhandlinger blev fyringerne ændret til et tilbud om fratrædelsesaftaler og et større beløb afhængig af, hvor mange år man havde sejlet i Mærsk. De fleste menige søfolk accepterede aftalen.

FØR DIS: SØFOLK PÅ LANGFART

En del danske søfolk boede og sejlede ud fra især Japan, Thailand og Filippinerne. Det var i skibsansættelsens tid. 7 dages gensidig opsigelse til en enhver havn, hvor den søfarende måtte afmønstre. For nogle en stor frihed - for andre en usikker ansættelse.

Derfor havde Sømændenes Forbund igennem afdelingen i Kobe organiseret fælles tørneliste med Sømændenes Forbunds medlemmer som, gik i land på Østen. Sømændenes Forbund havde på den tid mulighed for i Kobe (Japan), Manila og Bangkok at udbetale understøttelse til ledige medlemmer i op til 3 måneder. Sømændenes Forbund havde lignende afdelingskontorer og udbetalingssteder i New York, Antwerpen og Rotterdam.

Tørnelisten betød, at Sømændenes Forbunds medlemmer fik tilbudt hyre efter placeringen på tørnelisten. Og det var jo ikke altid, at det var "ønske" skibet - ønskehøyren som blev tilbudt. Men det var det mest demokratiske og solidariske hyreanvisning, som var aftalt med rederierne.



DIS-ansat i 20 år

Per var lettet, da han i 1988 kunne fortsætte med at sejle for Mærsk og bo i Filippinerne med sin familie. Men en dag sagde Mærsk stop

I 1982 boede Per Lund Sørensen stadig i Danmark og oplevede, at det blev sværere og sværere at få hyre.

- Jeg sejlede sammen med nogle, som boede i Filippinerne. Det var lige noget for mig med alle de røverhistorier, de fortalte. Filippinerne var som et paradys, hvor du kunne få understøttelse, når du ikke var mønstret. Så jeg blev hængende i 26 år, gift og skilt og gift igen og har fire unger med hjem, fortæller Per.

Per nød friheden, hvor han kunne skrive sig på en tørbølge og vælge, hvilke skibe han ville sejle med. Men i 1988, da Folketinget skulle tage stilling til DIS, begyndte han at frygte, at han ville miste sit arbejde til lavt betalte udlændinge.

- Da DIS var blevet vedtaget, skulle jeg sejle med Leise Mærsk. Vores skipper sagde, at vi skulle sige ja eller nej til, om vi ville rederiansættes i Mærsk, husker han.

Selv om en rederiansættelse ville betyde farvel til friheden, sagde han ja til de nye vilkår. Overenskomsten kom først senere.

- Det gode ved DIS var, at vi for første gang kom op på en ordentlig løn. Jeg kan huske, at vores formand, Preben Møller Hansen, til overenskomstforhandlingerne sagde, at vi skulle have 10.000 kroner i lommen. Det havde vi aldrig haft før, forklarer Per.

Misundelse

Den nye overenskomst gav 50 mertimer, men til gengæld også

løn i land. Med den nye overenskomst tjente matroserne mere end officererne, der endnu ikke havde fået en ny overenskomst. Per husker, da de skulle sejle med en nyudnævnt førstestemester.

- Da han så, hvor meget vi fik i løn, blev han fuldstændig vild. Han sagde, at vi skulle arbejde 12 timer om dagen. Derefter meldte andenmesteren, at han havde set en mistænkelig brand nede i maskinen. Så klokken 22 blev alle mand beordret til at vaske ned. Selv om der hverken var olie eller noget, erindrer han.

Heldigvis var deres skipper en fornuftig og stoppede arbejdet.

- Det var misundelse fra officerens side, fordi han blev så sur over, at vi fik så meget i løn. Selvfølgelig fik officererne en overenskomst senere, som også var skidegod og med bagudbetaling, forklarer Per.

Trods den nye gode overenskomst følte Per sig stadig ikke helt sikker på sit job.

- I begyndelsen ventede vi på, at det ville blive vores tur til at blive fyret. Vi havde hørt, at på nogle skibe var søfolkene blevet fyret med det samme. Så jeg var forbavset over, at det holdt så mange år i Mærsk.

Efterhånden som hans danske kolleger stoppede, kom han til at arbejde sammen med filippinerne. Det betød, at det sociale samvær ombord forsvandt.

Filippinerne arbejdede fire timer over hver dag, ellers kunne de ikke



holde en ordentlig hyre. Så hvad skulle du lave hele eftermiddagen? Derfor begyndte vi også at arbejde over for at få tiden til at gå, konstaterer han.

Dilemma

I 2008 kom den frygtede fyresedel. Men fyringen blev ændret til et tilbud om en fratrædelsesordning med en udbetaling på 240.000 kroner. Han skulle give besked inden 30. maj. Det bragte ham i et dilemma.

Tilbuddet fra Mærsk var et engangstilbud. På det tidspunkt var Per 51 år. Han levede et komfortabelt liv på Filippinerne med kone og fire børn. Hvordan skulle han forsørge dem?

- Jeg turde ikke andet end at sige ja til fratrædelsesgodtgørelsen. Jeg frygtede, at vi ville blive jaget vildt og tænkte, at de ville gøre alt for at smide folk i land, hvis du trådte det mindste ved siden af, siger Per.

I en periode forsøgte han at pendle til et job hos Esvagt, men det var urealistisk. Derfor måtte Per flytte til Danmark med sin familie. For konen og de fire børn var livet i Danmark en kæmpe omvæltning. De var vant til et hus med tjenestefolk. Nu skulle de klare sig selv i et helt anderledes samfund.



Nederst i hierarkiet

Filippinske søfolk blev populære på skibene, fordi de fandt sig i alt uden protest. Bjarne oplevede derfor diskrimination, fordi han insisterede på at overholde regler og overenskomst.



For 35 år siden var Bjarne Christensen næsten lige flyttet til Yokohama. Han havde tidligere boet i New York og var klar til nye eventyr.

- Jeg ville prøve at bo i Japan. Det blev til 43 år, fortæller han.

Som andre danske søfolk var han skeptisk overfor DIS, fordi lovgivningen fjernede deres overenskomster. Derfor holdt søfolkene et fagligt møde, inden de mønstrede på Lula Mærsk efter lovens vedtagelse.

- Vi diskuterede, om vi skulle sige nej eller fortsætte under de nye vilkår. Vi havde ikke nogen overenskomst på det tidspunkt. Men vi blev enige om at fortsætte og se, hvordan det udviklede sig, forklarer Bjarne.

Da overenskomsten kom, viste det sig, at den slet ikke var så dårlig. I første omgang blev lønnen bedre.

- Jeg har faktisk tjent godt, erkender han.

Nej til fratrædelse

Men i 2008 blev han fyret og fik derefter tilbuddet om en fratrædelsesordning på 400.000 kroner, fordi han havde arbejdet så mange år for Mærsk. Bjarne takkede nej. Han oplevede derfor, hvordan hans arbejdsplads blev forandret, da der blev ansat flere og flere filippinere, russere, ukrainere og indere.

- Efter fratrædelsesordningen var vi 12 tilbage, og sejlede på 3 skibe: Adrian, Signe og Svend. Senere gik nogle på pension og stoppede. Så var vi kun 8 tilbage. I Adrian blev alle skiftet ud med filippinere. Så var der kun to skibe tilbage til os. Til sidst var vi kun to danskere sammen med filippinere, konstaterer Bjarne.

- Filippinerne lavede udmærket arbejde. Det, jeg var utilfreds med, var, at de fik betydeligt mindre i løn. Det var forkert. Vi lavede det samme og skulle have samme løn, mener han.

Den blandede besætning gik også ud over det sociale sammenhold på skibene, fordi de ikke havde så meget at snakke om med

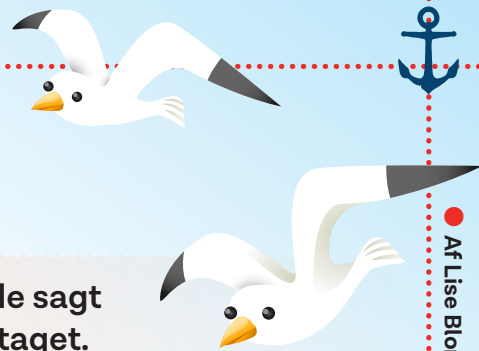
filippinere og polakker. Samtidig oplevede han, at danskerne blev upopulære på skibene.

- Vi ville ikke kysse de overordnede i røven. Vi sagde ikke "yes captain" eller "yes sir". Hvis der var noget galt, sagde vi skibsførerne imod. Det gjorde filippinerne ikke, konstaterer Bjarne og fortsætter:
- Der blev talt om, at vi ikke lavede nok, og de andre var bedre. Selv om vi gjorde det, vi skulle og lidt til. Men det var åbenbart ikke nok.

Den fagforening filippinerne var medlemmer af, var på redernes side. Bjarne kan huske engang, hvor det var meningen, at filippinerne skulle stige 50 dollars i løn. Den lønstigning sagde deres fagforening nej til, fordi fagforeningen frygtede, at filippinerne så ville blive dyrere end østeuropæerne.

Bjarne sejlede for Mærsk i 42 år, indtil han kunne gå på pension i 2015. De fleste år har han derfor arbejdet under DIS-lovgivningen.





Uheldig opsigelse

● Af Lise Blom, Journalist

Jørgen måtte kæmpe for en ny kontrakt, efter han selv havde sagt op hos AP Møller. På det tidspunkt var DIS netop blevet vedtaget.

For 35 år siden fik Jørgen Olsen et tilnavn. Og i dag hedder han stadig DIS Jørgen blandt sine tidligere kolleger.

Jørgen sagde nemlig op på samme tidspunkt, som matroserne skulle begynde at sejle under DIS. Men i dag forklarer Jørgen, at han ikke sagde op på grund af DIS dengang. Han sagde op, fordi han var i et skib, som han ikke kunne lide.

- Jeg kunne ikke fordrage skibet. Alt, alle borde – selv toilettet var for højt, husker han.

Desværre var det et uheldigt tidspunkt at sige op. Mærsk og de andre rederier fik med DIS-loven mulighed for at hyre udenlandske søfolk til en lavere hyre i stedet for danske sømænd som Jørgen.

Jørgen boede dengang på Filippinerne, men rejste tilbage til Danmark for at kæmpe for at få sit job tilbage.

- Arvidsen ville ikke ansætte mig igen i AP Møller, siger Jørgen.

Jørgen fortalte fagforeningen om sine problemer, og herfra kontaktede Sømændenes Forbund AP Møller. Jørgen kunne ånde lettet op, da han både fik en ny hyre og mulighed for at flytte tilbage til Filippinerne, hvor han var gift.

Begejstret for DIS

For søfolkene i AP Møller viste DIS sig at blive et stort fremskridt, fordi de samtidig blev rederiansatte og fik en ny overenskomst.

- Det var skidegodt at sejle i DIS. Når vi var afmønstrede og gik derhjemme fik vi fuld hyre. Vi fik også en pensionsopsparing, siger han.

I 2008 måtte Jørgen sige farvel til mange kolleger på andre Mærsk-skibe, da Mærsk op sagde en stor del af søfolkene.

- Det var deprimerende. De var nødt til at rejse hjem ude fra Filippinerne. De kunne ikke forsørge deres koner, forklarer Jørgen.

På dækket fortsatte Jørgen med at arbejde sammen med danskere. De overordnede på skibene kom fra mange lande med forskellige arbejdskulturer.

- Nogle kan man arbejde sammen med, andre kan man ikke. Det har vel ikke noget med, om de er udlændinge. Men de arbejder på en anden måde, end vi gør, mener han.
- Det værste var, at kosten blev dårligere og dårligere. Mange kokke havde ikke en ordentlig uddannelse. Nogle filippinerkokke, jeg har sejlet med, er fantastisk dygtige, andre er så ringe, at man tror, det er løgn.

Gerne fortsætte

I 2015 blev Jørgen sagt op efter, at han havde været sygemeldt med sin skulder i en længere periode.

- Jeg ville gerne have forsat nogle flere år. Men dengang var de allerede begyndt at fyre alle. Så det var kun et spørgsmål om tid, mener han.

Jørgen er i dag pensionist og bor skiftevis med sin kone i Filippinerne og i Danmark.





3F Sømændenes love, valg og medlemsafstemninger

Love og vedtægter kan lyde lidt støvet og kedeligt. Det kan imidlertid være en fortælling om, at love og vedtægter er gode redskaber til at sikre, at 3F Sømændenes medlemmer har en direkte indflydelse på fagforeningen og dens fremtidige kurs.

I 3F Sømændenes love er det beskrevet, hvordan 3F Sømændene fungerer som en afdeling i 3F, Fagligt Fælles Forbund. Lovene beskriver også, hvordan 3F Sømændene som en faglig organisation sikrer medlemmers ret til at vælge kollegaer til bestyrelse og til tillidshverv.

Forslag til generalforsamlingen

Alle medlemmer kan indsende forslag, som ønskes behandlet på 3F Sømændenes generalforsamling. I lovene står der, at forslag til lovændringer samt andre forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være Daglig Ledelse i hænde senest den 1. juli.

På 3F Sømændenes medlemsmøder og generalforsamling stemmer 3F Sømændenes medlemmer om generalforsamlingen skal anbefale et forslag eller ej. Når forslaget i oprindelig eller ændret form får generalforsamlingens tilslutning, sendes det til brevafstemning.

Valg af bestyrelse og tillidsmænd

Afdelingens ledelse består af 3F Sømændenes bestyrelse, der består af 12 bestyrelsesmedlemmer inklusive Daglig Ledelses medlemmer. På 3F Sømændenes generalforsamling opstilles bestyrelsesposterne hvert andet år. Her kan alle medlemmer af 3F Sømændene deltage i valgbehandlingen, og medlemmer med 1 års anciennitet i 3F Sømændene kan stille op til bestyrelsesvalg. De kandidater, der er forslået på

generalforsamlingen, opføres i alfabetisk orden på en stemmeseddel. Stemmematerialet udsendes til alle medlemmer.

Stemmeseddel – urafstemning 2023

3F Sømændenes generalforsamling besluttede i 2022, at fremsendte lovændringsforslag skal sendes til urafstemning blandt alle 3F Sømændenes medlemmer. I foråret 2023 udsendte 3F Sømændene stemmesedler til samtlige medlemmer samt til skibe og 3F Sømændenes servicekontorer og kontaktssteder.

I løbet af afstemningsperioden modtog 3F Sømændenes revisor 77 stemmesedler. Nok det laveste antal som er modtaget i forbindelse med en valg eller afstemning i 3F Sømændenes historie.

Forslaget, som der blev stemt om, var, at 3F Sømændenes love skulle ændres, som her beskrevet.

Forslaget blev vedtaget med 63 for og 13 imod, samt én ugyldig stemmeseddel.

Ændringer af 3F Sømændenes love

Resultatet af afstemningen er, at 3F Sømændenes love er ændret, så teksten i de enkelte paragraffer bliver således:

§ 5. Bestyrelsen

a) Afdelingens bestyrelse består af 12 bestyrelsesmedlemmer...

§ 6. Daglig Ledelse

a) Daglig Ledelse består af formand, kasserer og en faglige sekretær.

Stemmeseddel – urafstemning 2023

Der stemmes om ændring af 3F Sømændenes love.

Stemmer du ja – stemmer du for den grønne tekst.

Stemmer du nej – stemmer du for den røde tekst – uændret love.

Love for 3F Sømændene

§ 5 Bestyrelsen

a) Afdelingens bestyrelse består af (12) 13 bestyrelsesmedlemmer...

§ 6. Daglig Ledelse

a) ... Daglig Ledelse består af formand, kasserer og (en) to faglige sekretær.

§ 12. Regler for valg

b) ... Følgende tillidsposter er på valg på samme tid: Formanden, én faglig sekretær samt (fire) fem bestyrelsesmedlemmer. Ved den modsatte valgbehandling er følgende på valg: Kassereren, samt fem bestyrelsesmedlemmer.

§ 12 stk. f)

Fratræder en valgt tillidsmand i valgperioden, (kan) skal bestyrelsen konstituere en stedfortræder indtil førstkommande ordinære generalforsamling, hvor sagen afgøres ved eventuel udskrivning af valg.

§ 12 stk. c) Nyt stk. 2.

Medlemmer orienteres om muligheden for at udfylde stemmesedlen digitalt.

§ 12. Regler for valg

b)... Følgende tillidsposter er på valg på samme tid: Formanden, én faglig sekretær samt fire bestyrelsesmedlemmer. Ved den modsatte valgbehandling er følgende på valg: Kassereren, samt fem bestyrelsesmedlemmer.

§ 12 stk. f)

Fratræder en valgt tillidsmand i valgperioden, kan bestyrelsen konstituere en stedfortræder indtil førstkommande ordinære generalforsamling, hvor sagen afgøres ved eventuel udskrivning af valg.

§ 12 stk. c) Nyt stk. 2.

Medlemmer orienteres om muligheden for at udfylde stemmesedlen digitalt.

Efterskrift:

3F Sømændenes bestyrelse har naturligvis drøftet den meget lave deltagelse i urafstemningen. Der er utvivlsomt flere gode eller dårlige grunde. Alene den kendsgerning, at det bliver stadig vanskeligere at finde en postkasse, nævner flere som en årsag. Manglende oplysninger om såvel forslag som begrundelse nævnes også som en grund til ikke at deltage i afstemningen.

I forbindelse med fremtidige valg og afstemninger er det vigtigt at sikre, at alle er godt informeret, og at vi samtidig i fællesskab undersøger nye muligheder for brevafstemninger.

Ja	63
Nej	13
I alt	76



3F Sømændenes medlemsmøder og generalforsamling

Ifølge 3F Sømændenes vedtægter skal der afholdes generalforsamling én gang årligt. Forud for generalforsamlingen, som afholdes i København, afholdes der medlemsmøder i de større havnebyer rundt om i Danmark. Det er i de byer, hvor 3F Sømændene har kontorer og kontaktssteder.



3F Sømændenes medlemsmøder

På medlemsmøderne aflægger formand Søren Sørensen beretning over året, der er gået. Der vil ligeledes blive mulighed for debat om såvel nuværende som fremtidige udfordringer og problemer, som vi ser for vores erhverv.

På medlemsmødet vil der blive fremlagt regnskab og forslag, som også skal behandles på 3F Sømændenes Generalforsamling. Alle stemmer, som afgives på medlemsmøderne, bliver medtalt på generalforsamlingen i København. **Medlemsmøderne sluttes af med frokost med kollegaerne.**

Generalforsamlingen

3F Sømændenes Generalforsamling er fagforeningens højeste myndighed. Det er her, vi i fællesskab udstikker kursen for 3F Sømændene. Det er ligeledes på generalforsamlingen, at der opstilles kollegaer som kandidater til det kommende bestyrelsesvalg i 2024.

På generalforsamlingen opstilles også kandidater til de valgte tillidshverv i 3F Sømændene. På valg hver 4. år er formand, kasserer og faglig sekretær.

Det er generalforsamlingen, som beslutter, om der er forslag, som

skal sendes til afstemning blandt alle 3F Sømændenes medlemmer.

Generalforsamlingen afslutter dagens arbejde med en lille frokost for deltagerne.

Medlemsmøder og generalforsamling 2023

3F Bornholm

tirsdag d. 14. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Sandemandsvej 21, Rønne

Nykøbing F – Guldborgsund

onsdag d. 15. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Herningvej 19, Nykøbing

3F Korsør, Restaurant Bagger

torsdag d. 16. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Havnegade 17B, Korsør

Aarhus 3F Transport

tirsdag d. 21. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Sommervej 5, Aarhus

Aalborg 3F

onsdag d. 22. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Hadsundvej 184B Aalborg

Esbjerg 3F Transport

torsdag d. 23. nov. Kl. 10.00
– Frokost kl. 13.00
Nyhavnsgade 25, Esbjerg

3F Svendborg

mandag d. 27. nov. Kl. 11.00
– Frokost kl. 13.00
Østre Havnevej 23, Svendborg

København

tirsdag d. 5. dec. Kl. 10.00
– frokost kl. 13.00

3F Sømændenes generalforsamling

Peter Ipsens Allé 27, 2400 KBH N

Tilmelding kan ske på 3F Sømændenes website: www.3f.dk/soemaend

- på mail til seaman@3f.dk og der er mulighed for telefonisk tilmelding på telefon: 70 300 838





Jobbet er reddet for filippinske søfolk



En lynhurtig forbedring af de filippinske søfartsuddannelser betyder, at EU-kommissionen nu anerkender filippinske søfolks kvalifikationer og giver dem ret til at arbejde på europæiske skibe.

I det seneste nummer skrev Ny Tid om de 400.000 filippinske søfolk, der risikerede at miste deres certifikater og dermed ret til at arbejde som søfolk.

EU-kommissionen truede i december 2021 med at fjerne de filippinske søfolk fra positiv-listen over nationaliteter, som har ret til at arbejde på europæiske skibe. Årsagen var, at de filippinske søfartsuddannelser ikke levede op til STCW-konventionen ifølge Det Europæiske Agentur for Søfarts-sikkerhed, EMSA.

Bestemmelserne i STCW konventionen er vigtige for den enkelte søfarendes sikkerhed. Samtidig er ordentlig uddannede nødvendige for at undgå skibskatastrofer og miljøforurening af verdens have.

EMSA havde allerede i 2006 advaret om de mangelfulde søfartsuddannelser på Filippinerne. Alligevel gik der 15 år, før EU-kommissionen reagerede. EU-kommissionens beslutning sendte chokbølger gennem den internationale skibsfart. Rederierne frygtede for adgangen til billig arbejdskraft. Den filippinske stat ville gå glip af 46 milliarder kroner, som søfolkene hvert år sender hjem til Filippinerne.

Chokket fik de filippinske myndigheder til at arbejde hurtigt med at opgradere sine søfartsuddannelser, så de kan leve op til den internationale STCW konvention.

Lettelse i EU

I EU er man tilfreds. EU's Transportkommissær Adina Valean udtaler:

“Vi sætter pris på det konstruktive samarbejde med de filippinske myndigheder og glæder os over deres bestræbelser på at forbedre systemet til uddannelse og certificering af søfarende. Filippinerne udgør en betydelig og værdsat del af den europæiske og globale skibsfartsindustri maritime arbejdsstyrke”

Når man betragter det langstrakte forløb og den hurtige løsning af problemet, kan man undre sig over, hvorfor EU-kommissionen har reageret så langsomt. Og om der er efteruddannelse til de søfolk, som allerede arbejder i søfart, men har fået en mangelfuld uddannelse.

Internationalt arbejder 400.000 filippinere som søfolk. 50.000 af dem er ansat i EU-rederier.

EMSA (European Maritime Safety Agency) hører under EU og er ansvarlig for sikkerhed og kontrol indenfor EU.

EU-kommissionen er ansvarlig for at godkende de enkelte landes søfartsbeviser efter EMSA's anbefaling.

Den internationale konvention STCW sætter minimumstandarder for uddannelse, certificering og vagter for søfarende.





Fagligt aktiv på Filippinerne er dødsens farligt



– det kan nemt koste dig livet. Det er Elmer “Ka Bong” Labog udmærket bevidst om. Men selv om han er på en dødsliste, lavet af militær- og politifolk, fortsætter han sit arbejde som formand for fagforbundet KMU i Filippinerne.



I starten af juli måned gæstede formanden for den filippinske fagforening KMU (Kilusang Mayo Uno – på dansk 1. maj bevægelsen), Internationalt Forum.

Formanden Elmer “Ka Bong” Labog var i Danmark i forbindelse med rundtur i Europa, for at få støtte til KMU og det faglige arbejde.

Siden 2001 er mere end 70 fagforeningsledere og tillidsfolk i Filippinerne blevet dræbt af dødspatruljer.

Fagforeningernes kamp

Blot syv procent af arbejdsstyrken på 58 millioner indbyggere i Filippinerne er i dag organiseret.

KMU kæmper for bedre løn og arbejdsforhold, men også for retten til at danne fagforeninger, forhandle kollektivt og strejke. Som formand for KMU vender Elmer Labog sig skarpt mod regeringen.

International støtte

Elmer Labog forsøger at få den internationale fagbevægelse til at protestere mod drabene på fagligt aktive i Filippinerne.

Han har for nylig været leder af den filippinske delegation ved en konference i Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) i Genève, Schweiz. ILO er FN's organisation for arbejdsmarkedsspørgsmål og har som mål at sikre grundlæggende arbejdstagerrettigheder, bekæmpe fattigdom og fremme social retfærdighed.

Elmer Labog forsøgte at få ILO til at tage sagen om de mange drab på faglige aktivister op. Det lykkedes at få Filippinerne på den globale liste over de farligste lande for aktive fagforeningsmedlemmer.

Han kunne fortælle ILO, at problemerne for fagbevægelsen fortsætter, selv om Filippinerne allerede i 1948 og 1953 underskrev den internationale konvention 87 om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig.

ILO besøgte Filippinerne i januar for at undersøge sagen. En af konklusionerne var, at “omkring 30 fagforeninger over hele landet er blevet blacklistet af myndighederne, og dets ledere og medlemmer chikaneres og anklages for at være tilhængere af det kommunistiske oprør”.

Familiodynamstier ejer omkring 90 %

I Filippinerne ejer en meget lille elite, fortrinsvis bestående af få familiodynamstier, omkring 90 % af landets værdier. Disse familiodynamstier har desuden på skift selvfulgelig også siddet på den politiske magt i årtier.

Filippinerens præsident er i dag Ferdinand Marcos Jr., der er søn af den tidligere diktator Ferdinand Marcos, som ledte Filippinerne indtil 1986.

Som dengang, godt hjulpet af USA-imperialismen og multinationale selskaber fra hele verden, som nyder godt af de skiftende korrupte regimer.

Regeringen udvikler de såkaldte industrizoner rundt om i landet, der har ekstremt lave lønninger og ringe arbejdsforhold, så udenlandske firmaer kan få forarbejdet råvarer meget billigt, fortæller han.



KILDER: Denne artikel bygger på artikler i Politiken og Information 3. august og 2. september 2023 og interview med Henrik Berlau.

Scandinavian Star:

Taskforce skal undersøge Søfartsstyrelsen

Røde stempler med fortrolig. Søfartsstyrelsen forsøgte at undgå kritik ved at skjule vigtige dokumenter. Nu bliver søfartsstyrelsen en del af det, som den særlige taskforce gruppe skal undersøge.

33 år er gået siden 159 personer døde under en mordbrand på Scandinavian Star. Katastrofen er blevet undersøgt flere gange. Men tidligere undersøgelser har ikke haft adgang til alle dokumenter i sagen.

Den nuværende særlige taskforce har ved gennemgangen af 179.000 dokumenter opdaget, at nogle dokumenter fra Søfartsstyrelsen har været stemplet som fortrolige. Derfor har taskforce bedt om, at Søfartsstyrelsens rolle bliver inddraget i undersøgelsen.

Det har justitsminister Peter Hummelgaard, erhvervsminister Morten Bødskov og partierne i den politiske følgegruppe nu givet den særlige taskforce ret til.

Avisen Information har spurgt formanden for den særlige taskforce om Scandinavian Star, juraprofessor Kristina Siig, hvad taskforcen vil undersøge i Søfartsstyrelsens fortrolige dokumenter. Men formanden vil ikke præcisere det.

Hun bliver spurgt om, det kan være oplysninger fra den daværende næstformand for Sømændenes Forbund, Henrik Berlau, som også har været bragt i Ny Tid. Næmlig at der faktisk var to inspektører fra Søfartsstyrelsen på kajen i Frederikshavn, da Scandinavian Star lagde til. Men de gik ifølge Berlau, fordi skibet var for rodet.

- Med det nye kommissorium vil vi kunne se, om den påstand kan efterprøves. Før lå det uden for vores mandat, siger Kristina Siig til Information.

Undren allerede i 1990

I 1990 udpegede Danmark, Norge og Sverige et uvildigt granskningsudvalg, som skulle undersøge katastrofen på Scandinavian Star. Granskningsudvalget undrede sig over, hvorfor

Uvildigt taskforce

Den særlige taskforce blev nedsat i 2021 af et enigt Folketing.

Opgaven er at undersøge Scandinavian Stars ejer-, reder- og forsikringsforhold. Undersøgelsen er nu udvidet til at omfatte søfartsstyrelsens ansvar og en brandteknisk undersøgelse af et hydraulikrør på skibet.

I 2022 konkluderede en uvildig juridisk rapport, at Søfartsstyrelsen havde pligt til en havnestatskontrol af Scandinavian Star, inden skibet kom i fast rute.

skibet ikke var blevet kontrolleret af Søfartsstyrelsen, inden det begyndte at sejle med passagerer. Derfor holdt udvalget et møde med Søfartsstyrelsens daværende direktør Thorkild Funder 20. juli 1990. Politiken har haft adgang til referatet fra mødet.

På mødet forklarede direktøren Søfartsstyrelsens formål og indsats. Ud over sikkerhed på skibe skulle styrelsen også tage et "skibsfartspolitisk hensyn". 85 procent af Danmarks skibsfartsindtægter kom nemlig fra international handel.

Ifølge referatet sagde Funder: "Når det gælder havnestatskontrol af udenlandske skibe, ønsker Dan-





mark at kontrollere disse i samme grad og på samme måde, som Danmark ønsker, at danske skibe skal blive kontrolleret ude". Søfartsstyrelsen ønskede altså at tage hensyn til dansk søfart, derfor skulle den danske kontrol ikke være skrappere end andre landes kontrol.

Hård kritik

Da det skandinaviske granskningsudvalg skulle offentliggøre sin rapport, vidste Søfartsstyrelsen, at udvalgets kritik af dem ville blive hård. Den manglende kontrol kunne komme på forsiden af aviserne.

Alligevel fortsatte Søfartsstyrelsen med den samme påstand; at de danske myndigheder ikke havde pligt til havnestatskontrol af Scandinavian Star, fordi skibet sejlede under Bahamas-flag.

I granskningsudvalgets rapport, kunne man læse, at Søfartsstyrelsen ikke havde kontrolleret skibet, fordi man tog hensyn til "generelle skibsfarts- og erhvervspolitiske interesser"

Havnestatskontrollen i Danmark og Norge blev beskrevet som "svag, og at den må lægges væsentligt om". Granskningsudvalget konkluderede, at den nødvendige havnestatskontrol af Scandinavian Star ville have "afsløret blandt andet besætningens inkompetence, når det gjaldt om at udføre vigtige sikkerhedsmæssige funktioner".

Kritik druknede

På trods af granskningsudvalgets kritik af Søfartsstyrelsen, var det informationer om selve mordbranden og skibets økonomi, som dengang kom på forsiden af aviserne. Derfor kunne Søfartsstyrelsen fortsætte med undskyldningen; at kontrol var flag-staten Bahamas ansvar.

Henrik Berlau var dengang næstformand i Sømændenes Forbund, og han har været engageret i sagen lige siden.



- Sagen om Scandinavian Star stiller spørgsmålet, om vi har en Søfartsstyrelse, som man kan stole på eller ej. Denne sag viser, at det kan man ikke, konkluderer han.

Derfor har han gennem årene samlet kassevis af fortroligt materiale om blandt andet Søfartsstyrelsens manglende havnestatskontrol af færgerne. Materiale som også indgår i den nuværende taskforces kulegravning af sagen.

I dokumenterne kan man læse Søfartsstyrelsens skitse til industriministerens tale i forbindelse med offentliggørelsen af den skandinaviske granskningsrapport i januar 1991. Her fastholder Søfartsstyrelsen, at kontrol af Scandinavian Star ikke var styrelsens ansvar stik imod granskningsrapportens konklusioner.

- I Søfartsstyrelsen skitse til ministerens talepapir forholder man sig ikke til kritikken i rapporten. Det var en vildledning af ministeren. Siden har Søfartsstyrelsen undladt at give retvisende svar til skiftende ministre. Man lader, som om man er neutral, men sørger for, at hverken politi eller medier får adgang til dokumenterne ved at stemple dem som fortrolige.

Hans kritik omfatter også ledelsen:

- Hvilken form for ledelse stod Søfartsstyrelsen for, når man lod det være op til de enkelte inspektører, om et skib skulle kontrolleres eller ej. Når det viser sig, at styrelsens overordnede princip var, at man skulle sørge for ikke at genere dansk skibsfart. Det er jo ikke derfor, man har kontrol.

VELKOMMEN TIL HJEMMESIDEN FOR SCANDINAVIAN STAR TASK FORCE

Alle der har lyst til at tale med taskeforom uanset årsag, er meget velkomne til at kontakte os. Vi kan kontaktes på både mail og telefon.

NYHEDER

TASK FORCENS
1. september 2023
Reger...

FORMAND FOR
4. oktober 2022
Læs ar...

FORMANDEN FOR
1. juni 2022
Læs ar...

TASK FORCE FØLGEGRUPPE
19. januar 2022



Illusionen om Danmark som søfartsnation?



Fortællinger om danske skibe med danske søfolk er mange. Fortællingen om søfart, sømænd og den danske søfartskultur er vi mange, der er voksede op med - men er det ved at være forhistorie? En illusion for fremtidens danske søfolk?

samme erhverv? Det gør i hvert fald Søfartsstyrelsen."

"Det, som foregår nu, er, at der blæses højt og flot på de forpligtelser enhver styrelse har til at arbejde sanddrueligt. I stedet bruges der penge og kræfter på at føre offentligheden og politikerne bag lyset. De eneste, som har glæde af det, er rederierhvervet, der får skabt ro om de enorme tilskud, vi som samfund yder deres aktionærer.

Fair Maritim støtter, at der laves en årlig rapport, som viser udviklingen i beskæftigelsen, men vi må kræve, at tallene er gennemsigtige og lægges ærligt frem. Det simple krav må vi forvente, at Søfartsstyrelsen er parat til at imødekomme i kommende rapporter.

Læs mere på www.fairmaritim.dk

Vi er mange som gennem

danske søfartsskoler og uddannelsessteder har fået længere eller kortere uddannelser for at kunne bemane danske skibe.

I dagens Danmark anno 2023 er der ikke mange grundskoler tilbage for søfarende. Uddannelsesstederne er privatiseret, og rederierne forhyrer søfarende fra især lande, som har specialiseret i arbejdskrafteksport.

Resultatet er, at hovedparten af søfarende som er bosiddende i Danmark har hyre på færger og specialfartøjer, som fast besejler de danske havne. Fartsområde, hvor der ville kræves arbejdstil-ladelse for søfarende uden for EU-området.

De mange søfarende, med bopæl i Danmark og med en god søfarts-uddannelse, må konstatere, at det er ganske vanskeligt at få den gode stabile arbejdsplads i den meget store danske handelsflåde. Kendsgerningen er, at søfarende med bopæl i Danmark er en sjældenhed ude på de syv have.

Det Blå Danmark – og illusionen?

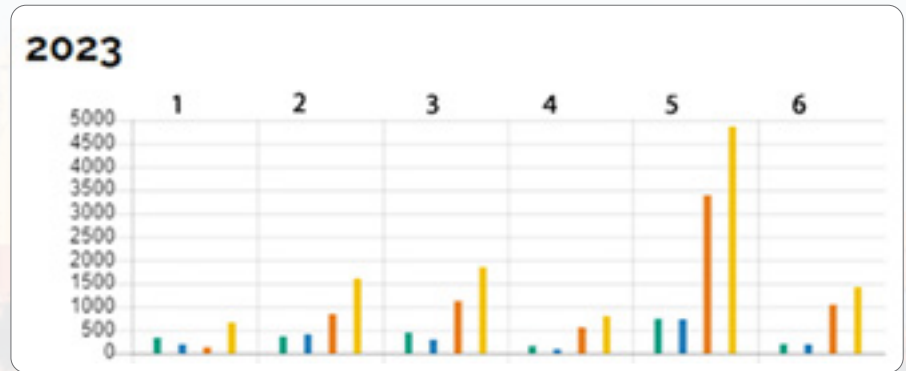
Tænketaenken 'Fair Maritim' har på deres webportal gennemgået Søfartsstyrelsens og Cowi rapporten om Det Blå Danmarks bidrag til beskæftigelse og produktion i Danmark.

Her skriver Fair Maritim i overskrift:

Store overdrivelser i beskæftigelses-tal fra Søfartsstyrelsen bruges til at retfærdiggøre milliard tilskud.

Gennemgangen fortsætter og Fair Maritim stiller spørgsmålet:

"Kan det virkelig være en offentlig styrelses opgave at udgive en rapport, som er et rent skønsmaleri af et erhvervs beskæftigelse, og som efterfølgende bruges til at retfærdiggøre kæmpe tilskud til det





Søfartsstyrelsen om beskæftigelse i Danske skibe

Søfartsstyrelsens beskæftigelses-tal, som er gengivet på disse sider, er ikke Søfartsstyrelsens oplysninger og tal, men oplysninger indsendt af rederierne.

Søfartsstyrelsen beskriver deres baggrundsmateriale på denne måde:

"at tallene for mønstrede personer på skibe i DIS er baseret på rederiernes indberetning til Danske Rederier for én udvalgt dato én gang årligt.

Variation i tallene kan blandt andet skyldes ændringer i sammensætningen af skibstyperne i DIS samt deres beskæftigelse på indberetningsdagen.

Variationen kan også skyldes, at der er dele af DIS-flåden, der oplever større eller mindre beskæftigelse end i de foregående år, som kan have indflydelse på størrelsen af besætningerne.

Opgørelserne er baseret på mange manuelle indberetninger, hvorfor der tages forbehold for unøjagtigheder i forhold til tastefejl, fejlindberetninger m.m."

Ingen ved nøjagtig, hvor mange der er beskæftiget

Er det ikke forunderligt, at vi i Danmark har et erhverv, som beskæftiger mange tusinde medarbejdere uden, at de danske myndigheder har oplysninger om, hvem og hvor de søfarende er forhyret?

Herudover er det trist at konstatere, at skiftende folketingsflertal, også med såkaldte røde stemmer, har bestemt, at en stor del af de søfarende ikke skal have ret til ATP eller folkepension til trods for,

1. Skibsfører		2023	2022	2018
	Danmark:	335	366	445
	EU/EØS :	189	184	105
	Andre:	129	115	101
	Total:	653	665	661
2. Navigationsofficer		2023	2022	2018
	Danmark:	363	450	481
	EU/EØS :	420	398	320
	Andre:	838	880	768
	Total:	1.603	1.728	1.569
3. Maskinofficer		2023	2022	2018
	Danmark:	443	593	652
	EU/EØS :	286	244	268
	Andre:	1.118	947	896
	Total:	1.847	1.784	1.816
4. Øvrig officer.		2023	2022	2018
	Danmark:	156	134	279
	EU/EØS :	84	109	210
	Andre:	550	603	441
	Total:	790	846	930
Øvrige officer er f.eks. hovmester, kokke,elektriker m.v.				
5. Menige		2023	2022	2018
(undtaget ubefarne)				
	Danmark:	739	858	662
	EU/EØS :	731	574	520
	Andre:	3.383	2.941	2.615
	Total:	4.853	4.373	3.797
6. Studerende		2023	2022	2018
(kadetter, ubefarene m.f.)				
	Danmark:	195	246	249
	EU/EØS :	186	208	51
	Andre:	1.037	881	889
	Total:	1.418	1.335	1.189

at de på lige vilkår med søfarende, der har bopæl i Danmark, arbejder for danske virksomheder.

Det er og bliver legaliseret social dumping, som er godkendt af skiftende regeringer.

Herudover er den danske lovgivning som bekendt, i årtier blevet kritiseret af FN gennem ILO. Europarådet har ligeledes kritiseret Danmark for ikke at leve op til det Europæiske charter for sociale rettigheder.



Kunstig intelligens: KI

Debatten om kunstig intelligens har i denne sommer fået fornyet kraft. Ikke mindst med chatbotten ChatGPT - som er nyeste platform for kunstig intelligens eller artificial intelligence (AI).



Kunstig intelligens, KI, beskrives i den gode danske ordbog, som **”efterligning af handlinger som man normalt forbinder med menneskelig intelligens, på en computer”**

Vigtigt at huske, at kunstig intelligens er menneskeskabte avancerede beregninger udført af en computer.

Det kan være godt, men det kan sandelig også være det modsatte.

Gennem en lang årrække har vi i forskellige sammenhænge oplevet, hvordan kunstig intelligens har fundet anvendelse i vores dagligdag.

Listen er lang. Robotteknologi, robot støvsugere, røntgenundersøgelser, selvkørende biler, stemmegenkendelse samt andre opgaver, der kræver evnen til at systematisere og finde mønstre i store datasæt.

KI kan hjælpe med øl lager og førerløse skibe

Udviklingen af kunstig intelligens har skabt forudsætning for, at et skib teknisk kan sejle uden besætning. Det kan (med mere eller mindre menneskelig overvågning) fjernstyres som en drone fra et sted på land.

KI har også andre meget vigtige funktioner. I den gode sommer kunne læses på webnyhederne fra MobilityWatch, at DFDS fik hjælp til at sikre, at lageret ikke løb tør for øl.

Det er de gode Oslo både, som den kunstige intelligens holder øje med, så øllet ikke slipper op - og for dem der ikke ved det, så er det kun til passagerne.

KI kan måske også bistå til at skrive en artikel, eller hjælpe til på kursus eller skole. Som et lille eksperiment stillede jeg ChatPT et simpelt spørgsmål om søfartsregler:

Spørgsmålet var:

Hvilke signallys skal danske motorskib føre om natten?

Her er svaret fra ChatGPT: →

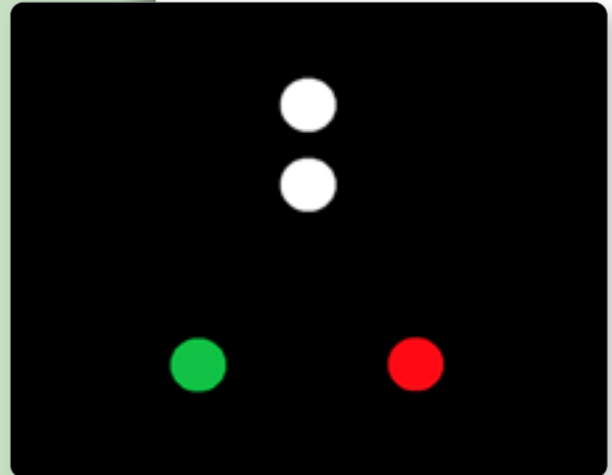




SVAR:

"Som et dansk motorskib skal du føre følgende signallys om natten i henhold til de internationale søvejsregler (COLREGs):

1. Lanterne med hvidt lys foran: Dette er en lanterne med et klart hvidt lys, der skal være synlig over en sektor på 225 grader forud. Denne lanterne er normalt monteret på skibets forstævn.
2. Lanterne med grønt lys på styrbord side: Dette er en lanterne med et grønt lys, der skal være synlig over en sektor på 112,5 grader fra retningen lige forud til 22,5 grader fra styrbord side.
3. Lanterne med rødt lys på bagbord side: Dette er en lanterne med et rødt lys, der skal være synlig over en sektor på 112,5 grader fra retningen lige forud til 22,5 grader fra bagbord side.
 - Bemærk, at det er vigtigt at følge de specifikke krav til placering og lysstyrke, som er fastsat i COLREGs for at sikre korrekt synlighed og identifikation af dit skib af andre skibe i nærheden. Det er også vigtigt at være opmærksom på andre lys og signaler, der kan være relevante for forskellige situationer, som f.eks. ankerlys, fremdrivningslys osv."



Så hvad siger NY Tids læser til denne besvarelse?

Redaktionen på Ny Tid vil meget gerne høre fra alle jer, der kender søfartsreglerne fra jeres daglige virke. Har den gode computer bag ChatGPT hentet de rigtige oplysninger?

Kunstig Intelligens til søs

Kunstig intelligens giver nye muligheder for kortlægning af hav is.

DMI og DTU har i de sidste tre år samarbejdet om at udvikle en metode, baseret på kunstig intelligens, der kan assistere DMI's Istjeneste i at udnytte de mange tilgængelige satellitbilleder over Grønland. Samt levere flere og mere rettidige is informationer til brugerne. Arktisk kommando har testet de nye produkter, som nu også er tilgængelige på ocean.dmi.dk.

Danske iværksættere har udviklet Google Maps for skibe - og det sparer brændstof.

ZeroNorth er på tre år gået fra seks til 260 ansatte, fordi selskabets brug af kunstig intelligens har ramt plet.

Ved at ramme den helt optimale rute kan verdens mange store fragtskibe spare brændstof.

Prøv ChatGPT

ChatGPT præsenterer "sig» med denne beskrivelse:

ChatGPT er en avanceret sprogmodel udviklet af OpenAI baseret på GPT-3.5-arkitekturen. "ChatGPT" henviser specifikt til modellen, når den bruges til opgaver relateret til chat og naturlig sprogforståelse.

Du finder ChatGPT her:
www.chat.openai.com

Søfarendes Ferieboliger



Søfarendes Ferieboliger har tre skønne ferieboliger i Danmark. Alle søfarende, der inden for de sidste to kalenderår har arbejdet på et skib under dansk flag i mindst seks måneder, kan komme i betragtning ved udlejningen.

Udlejningssæsonen følger kalenderåret, og din ansøgning om feriebolig skal være SEA HEALTH & WELFARE i hænde senest d. 31. december. I begyndelsen af januar vil du modtage besked, om vi kan efterkomme dit ferieønske.

Hvis der efter lodtrækningen er ledige uger i denne sæson, er du også velkommen til at kontakte SEA HEALTH & WELFARE for at leje en feriebolig i en af de ledige uger.



Sandvig

En skøn ferielejlighed på 68 m² beliggende i Sandvig på Bornholm. Lejligheden ligger i strandkanten med flot udsigt over Østersøen og Hammerknuden, der ligger i gåafstand fra lejligheden. Se forslag til nedenstående. Der er fem sengepladser fordelt på to værelser samt en god sovesofa i stuen. Derudover alt nødvendigt inventar, herunder TV og trådløs internetforbindelse.

Udlejningsprisen er kr. 4.500 i ugerne 22-34 og kr. 3.300 i de øvrige uger. - Depositum kr. 1.000.

OBS: Frist for indsendelse af ønsker for 2024 er den 31. december 2023

Kontakt:

Sea Health & Welfare (Handelsflådens Arbejds miljø- og Velfærdsråd)
Højnæsvej 56 · DK-2610 Rødovre
+45 7240 2610 · info@shw.dk

Telefontider:

mandag til torsdag 09.00 – 15.00
fredag 09.00 – 14.30



Skallerup klit

Et fint fritidshus på 71 m² beliggende på en dejlig naturgrund, med udsigt ud over naturen og Vesterhavet i Skallerup Klit, ca. 10 km syd for Hirtshals og ca. 2 km nord for den charmerende Lønstrup by. Der er 7 sengepladser fordelt på 3 værelser og alt nødvendigt inventar, herunder TV og trådløs internetforbindelse.

Holmsland klit

Charmerende murstenshus på 87 m² ved Klegod på Holmsland Klit, 4 km syd for Søndervig og 9 km nord for Hvide Sande. Beliggende på skøn naturgrund i 2. klitrække ca. 800 m fra standen. Der er syv sovepladser fordelt på tre værelser, og alt nødvendigt inventar, herunder TV og trådløs internetforbindelse.

Læs mere og se mere om de skønne ferieboliger:
www.shw.dk/ferieboliger



BOGEN: Drengen fra de gummiløses paradys

Forfatter: Ib Prytz Rasmussen.

Skriveforlaget 86 51 19 00 - info@skriveforlaget.dk

"Politimanden rejste sig, tog ladegreb på sin automatpistol og gik hen og pegede på Leif med pistolen. Jeg fik gåsehud over hele kroppen og smagte blod og metal i munden, men jeg forholdt mig helt roligt. Politimanden sagde noget på arabisk og pegede på den øl, Leif lige havde fået. Leif skubbede øllen hen til ham, og han gik tilbage til sit hjørne. Leif betalte, og vi gik de sidste 100 meter tilbage til skibet. Vi kunne høre, at både bartender og politimand var ved at kløjes af grin."

Ib Rasmussen var kun 15 år, da han forlod sit kaotiske barndomshjem i Middelfart og drog til søs. Det blev begyndelsen på en livslang kærlighed til det frie liv på havet.

Studiejob og indkomst

Hvor meget må man tjene ved siden af SU i 2023? Hvis du er i gang med en ungdomsuddannelse, må du maks. tjene 13.573 kr. om måneden før skat. Hvis du er i gang med en videregående uddannelse, må du maks. tjene 18.412 kr.

I arbejde efter pensionsalderen

Du kan både arbejde og modtage din folkepension samtidig. Det er vedtaget i Folketinget, at du som folkepensionist ikke bliver modreg-

net i folkepensionens grundbeløb eller i pensionstillægget på grund af din arbejdsindtægt. Lovændringen har virkning fra den 1. januar 2024, men med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2023.

Digitale muligheder

For dig som har PC el andet digitalt udstyr, hvor du kan gå på selvbetjening, så er her et par anbefalinger til at gå på opdagelse i forskellige digitale universer.

Mit3F: Den digitale adgang til dine personlige 3F postkasse via 3F Sømændene. www.3f.dk/soemaend, Øverst til højre log ind.

www.mit.dk

Samler digital post på tværs af det offentlige og det private.

www.jobnet.dk

Er et tilbud til alle jobsøgende.

www.sundhed.dk

Her findes oversigt over dine personlige sundhedsoplysninger.

PensionDanmark og Sundhedsordning / www.pension.dk

Pensionsopsparing, kritisk sygdom eller sundhedsordning?

www.pensionsinfo.dk

Et samlet overblik over alle dine pensioner og forsikringer.

Alka Forsikring / www.alka.dk

Gruppelivsforsikring i Alka?

Borger DK / www.borger.dk

Oplysninger om dig bl.a fra Det Centrale personregister m.v.

MÆRKEDAGE Fra 3F Sømændenes skal vi ønske kolleger tillykke med den runde fødselsdag eller jubilæum - samt et "sidste farvel"

50 års jubilæum

Henrik Meldgaard
Torben Michael Andersen
Leo Berg
Poul Erik (Busser) Jensen
Poul Tonni Jensen

60 års jubilæum

Ove Kurt Nielsen



70 års jubilæum

Henri Antoni Landin Holm
Carl Emil Johansen

70 års fødselsdag

Ole Peter Pharao Hansen
Tom Christian Raun
Hans Peder Andresen
Kåre Christiansen

Hrafn Olgeir Gustafsson

Steen Christensen
Tonny Juul Jensen
Vagn Martin Pedersen
Dick Broskov Jensen
Danny Pedersen
Karl Erik Søndergaard
Kurt Erik Levin Andersen

80-års fødselsdag

Poul Erik Christensen
Hardy Vestergaard
Hans-Jørgen Müller
Hans Kristian Schou Nielsen
Jørgen Nielsen
Keld Strange Andersen
Jørgen Jenner
Jens Christian Friis Nielsen

AFSKED

Kjeld Michael Kleis, Nykøbing F
Michael Bell Sørensen, Rønne
Vagn Robert Olsen, København K
Pia Margrethe Jensen, Marstal
Finn Eriksen, Grenaa
Niels Jonny Lassen, Kalundborg
Bjørn Laursen, Nivå
Hans Christian Snedsted, Søby Ørø
Finn Fraun Buddike Vive, Ørbæk
Christian Bonde Lyngsø, Tønder
Niels Christian Rasmussen, Rudkøbing
Leif Cuno Svarrer Larsen, Gislev
Hans Egon Madsen, Rudkøbing
Poul Tonni Jensen, Odense
Chresten Gjermundsen, Fanø

KOM OG DELTAG

i årets medlemsmøder – med efterfølgende frokost

3F Sømændenes medlemsmøder rundt i Danmark er en del af 3F Sømændenes årlige generalforsamling. Da ikke alle medlemmer har mulighed for at deltage i Generalforsamlingen i København, afholdes medlemsmøder rundt om i landet.

På mødet vil 3F Sømændenes formand Søren Sørensen aflægge beretning over året, der er gået, med efterfølgende debat om aktuelle emner og om de mange faglige og politiske udfordringer, som vi som søfarende står over for.



Mødested, dato og tidspunkt:

3F Bornholm Sandemandsvej 21, Rønne	tirsdag d. 14. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Guldborgsund Herningvej 19, Nykøbing F	onsdag d. 15. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Korsør Restaurant Bagger Havnegade 17B, Korsør	torsdag d. 16. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Aarhus 3F Transport Sommervvej 5. Aarhus	tirsdag d. 21. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
3F Aalborg Hadsundsvej 184B Aalborg	onsdag d. 22. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Esbjerg 3F Transport Nyhavnsvej 25. Esbjerg	torsdag d. 23. nov.	Kl. 10.00 – Frokost kl. 13.00
3F Svendborg Østre Havnevej 23, Svendborg	mandag d. 27. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
København 3F Sømændenes Generalforsamling Peter Ipsens Allé 27. 2400 København NV	tirsdag d. 5. dec.	Kl. 10.00 – Frokost kl. 13.00



Tilmelding kan ske på 3F Sømændenes website:
www.3f.dk/soemaend

- på mail til seaman@3f.dk og der er mulighed for telefonisk tilmelding på telefon 70 300 838



Afsender:
3F Sømændene
Dortheavej 39A
2400 København NV

B

PP **POST**
DANMARK