

Nytid

Nr. 2

OKT. 2021
årgang 115

- Ny elfærge:
Grotte
- TEMA: Vær en
ven - ikke en
mobber
- Lønoversigt



**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

BESTYRELSESMEDLEMMER

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

Jan Saksaa
Ejlekærgårdsvej 1
Farendløse
4100 Ringsted
saksaa@live.dk
Mobil: 61 66 09 09

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. Sciegienny
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

SUPPLEANTER

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

Dennis Fahlgren Bastholm
Åløkke Allé 47, 1. tv
5000 Odense C
vanderbast@live.dk
Mobil: 29 86 82 04

FAGLIG MEDARBEJDER

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



Forside foto: Fanørutens nye færge «Grotte» ved kaj i Esbjerg.
Fotograf: Flemming Thiesen

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



● Af Søren Sørensen, formand

INDHOLD

3F Sømændene advarer mod urealistiske redningsruller	3
Absurd, farlig og uforståelig forhåndsfastsættelse	4
Vær en ven - ikke en mobber	6
Når din chef mobber	8
Nødvendig kritik eller mobning?	10
Lønoversigt	12
Danmark er ikke mere en søfartsfartsnation	14
Søfolkens Mindeanker i Nyhavn 1951-2021	16
SØ-SIKKERHED - risikovurderinger eller politisk kompromis?	18
3F Konflikt og demonstration mod NEMLIG.COM!	20
Sømændenes Forbunds kontor i Esbjerg lukker	21
Infosiden & Mærkedage	22
Medlemsmøder	24

NyTid

Fagbladet NyTid

Nr. 2. okt. 2021, årgang 115.

UDGIVER: 3F Sømændene.

REDAKTION:

Flemming Thiesen, faglig sekretær og Gert Christensen, faglig sekretær og ansvarshavende redaktør.

LAYOUT/PRODUKTION:

Sangill Grafisk, Holme-Olstrup

OPLAG: 1.500 eks.

Redaktion sluttet den 30/9-2021.
Afleveret til postvæsnet uge 40.

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

3F Sømændene advarer mod ureali- stiske redningsruller

Rederierne opgraderer med nye færger, mens de nedskalerer på sikkerhed med grønt lys fra Søfartsstyrelsen. Går den, så går den, mener de. Men en minimalbesætning kan ikke forhindre en katastrofe til søs.

For ti år siden havde større skibe en sikkerhedsbesætning på 10 – 12 og mindre skibe 5 – 6 uddannede søfolk. Nu godkender Søfartsstyrelsen langt mindre besætninger.

Lavpunktet er nået med den nye Fanøfærge Grotte, hvor ansøgningen fra rederiet er på sølle 3 personer. I dette blad kan du læse mere om de groteske forhold som vil gælde hvis ansøgningen bliver godkendt, samt de forhold som Søfartsstyrelsen allerede har godkendt i forbindelse med en MOB-båds dispensation.

En besætningsfastsættelse handler om to ting. Det handler om vores arbejdsforhold, hvor et for lille mandskab bliver stressede. Og så handler det selvfølgelig om sikkerhed. Som søfarende skal vi ud over at sejle og vedligeholde skibet være klar til at agere i en nødsituation. Men det kræver, at sikkerhedsbesætningen er tilstrækkelig, og rullerne er realistiske. Her undrer jeg mig.

Søfartsstyrelsen godkender bådrukker, brandruller, evakueringsruller og udskibningsruller, som er fysisk umulige at gennemføre. Aktindsigt i godkendelserne tydeliggør usikkerheden.

På den nye Samsøfærge Lilleøre har Søfartsstyrelsen ligefrem blåstem-

let italienske tilstande. Her henviser jeg til Costa Concordia, der gik på grund i 2012 og kaptajnen som den første forlod det havarerede skib. Ikke fordi vores dygtige skibsførere og styrmænd kun tænker på at redde sig selv. Nej, skibsføreren og styrmanden følger den godkendte evakueringsrulle. De sætter en redningsvideo på og forlader broen. Det vil sige, at der ikke er noget mandskab på broen under evakueringen.

Vi har ingen indsigelsesret på redningsrullerne og kan ikke anke på baggrund af dem. Vi kan anke på størrelsen af besætningen, fordi vi kan argumentere for, at den er utilstrækkelig.

I de faglige organisationer har vi tidligere peget på det risikable i at lade sikkerhedsbesætningen inkludere en såkaldt øvrig person. En person, hvis eneste kvalifikation er at være myndig. Søfartsstyrelsen meddelte os dengang, at de fremover ville bestræbe sig på, at sikkerhedsbesætningen skulle bestå af uddannede søfolk. Men med godkendelsen af rullerne på Lilleøre tyder det på, at Søfartsstyrelsen ikke efterlever sine løfter.

Når Søfartsstyrelsen godkender en bemandingsfastsættelse, så pointerer de, at rederiet har det overordnede ansvar for, at sikkerhedsbesætningen er stor nok. Det kræver mod for den rederiansatte eller skibsfører, som tør træde frem og sige, at sikkerhedsbesætningen er for lille.

3F Sømændene har anket besætningsfastsættelsen på Lilleøre.



Absurd, farlig og uforståelig forhåndsfastsættelse

Skal skatteyderne betale for, at et rederi sparer penge på beredskabet på en ny elfærg til Fanø? Det forarger, men får også 3F Sømændene til at frygte for sikkerheden.

Søfartsstyrelsens operative kontrol sidst i september kommer til at vise om Molslinjens kreative beredskab bliver godkendt. Ifølge Molslinjen er en besætning på tre personer tilstrækkelig til at sejle og udgøre en sikkerhedsbesætning på den nye elfærg Grotte, der kommer til at sejle mellem Esbjerg og Fanø i løbet af efteråret 2021.

Flemming Thiesen, faglig sekretær i 3F Sømændene, har i årevis sejlet på Fanø-færgen. Han har gennemgået Søfartsstyrelsens sagsbehandling i forbindelse med forhåndsfastsættelse og beredskab. Som forbund må 3F Sømændene nøjes med at ud-

trykke bekymring over skibets beredskab, da man kun har ret til at anke besætningens størrelse. Og Flemming er ikke kun bekymret. Han frygter for konsekvenserne og er forarget.

Færgen har fået dispensation til ikke at have en MOB-båd ombord. Andre færger sejler også med en kejs monteret, så de kan fiske en overbordfalden op. Men en dispensation kræver, at færgen let kan vende og manøvrere hen til personen i vandet.

- Over halvdelen af turen sejler færgen i en rende, hvor de ikke kan vende. Det vil sige, at man kun kan bjærge personen fra den ene side, konstaterer Flemming.

Er man uheldig at falde i vandet i den forkerte side, kan personen være taget af strømmen og ført ind på lavt vand uden for kejsens rækkevidde, inden færgen er vendt.



Selvmodsigende godkendelse

I dagstimerne vil en af de nuværende færger normalt sejle og fungere som beredskab med dens MOB-båd. Om aftenen står de offentlige redningsstationer "Joint Rescue Coordination Center" (JRCC) i Esbjerg og Sønderho som første prioritet til at overtage beredskabet. Det har Søfartsstyrelsen godkendt, selvom man tidligere har meddelt Molslinjen:

"Det er korrekt, at JRCC skal assistere i tilfælde af skibe eller personer, der kommer i nød til søs.

Det er derimod ikke korrekt, at det er deres ansvar at redde overbordfaldne eller passagerer om bord i tilfælde af evakuering, det er skibets. som udgangspunkt er det færgen og dets besætnings ansvar at agere først i en nødsituation. Det er derfor også rederiets ansvar, at der opretholdes et beredskab, der modsvarer det, som vil eksistere med en MOB båd om bord."

"Søfartsstyrelsen vil gerne anmode om, at JRCC bliver holdt ude af en løsning til redning, da de vil stille med det beredskab, der er til





Denne artikel bygger på aktindsigt i Søfartsstyrelsens sagsbehandling og interviews. Artiklen er produceret i uge 35 og tager forbehold for resultatet af Søfartsstyrelsens operative kontrol i uge 38, som dette nummer af Ny Tid kommer til at krydse.

Nogle af 3F Sømændenes kritikpunkter kan derfor blive løst med en større og kvalificeret besætningsfastsættelse, men 3F Sømændene fastholder kritikken af beredskabet.

rådighed, og derfor ikke nødvendigvis med det beredskab, der er indgået aftale og øvet med."

I forbindelse med denne artikel har journalisten spurgt Søfartsstyrelsen, hvordan et privat rederi kan have de offentligt betalte redningsstationer som første prioritet, når det er et kommercielt skibs ansvar at redde overbordfaldne og passagerer ved en evakuering. Det har Søfartsstyrelsen ikke svaret på.

Lang tjekliste

Færgen Grotte ankommer til Esbjerg i september måned. Efter testsejladser og småjusteringer er der operationelt syn på færgen i slutningen af september. Her vil det vise sig, om en besætning på tre personer kan udgøre en sikkerhedsbesætning. Baggrundsanalysen tager nemlig udgangspunkt i, at det kræver 4 personer at sætte redningsflåder i vandet.

Det er et af mange punkter i et høringssvar fra 3F Sømændene til Søfartsstyrelsen. Et tredje punkt stiller spørgsmål ved de nærmest magiske evner, skibsføreren har behov for i forbindelse med en redningsaktion.

For hvordan skal skibsføreren kunne forlade broen og dermed miste



Fotograf Per Benny Paulsen

sit overblik over redningsaktionen og sit kommunikationsudstyr og samtidig straks befinde sig ved flådestationen og lede evakueringen af den anden redningsflåde?

Her er svaret fra skibsinspektør Randi Hansen i Søfartsstyrelsen til denne artikel:

"For nuværende er der ikke truffet afgørelse, og der er således ikke fastsat en endelig besætning. Søfartsstyrelsen har sendt en forhåndsfastsættelse i høring hos de relevante parter i erhvervet, herunder Danske Rederier og 3F. Når høringssvarene foreligger, vil sagen blive vurderet samlet set, inden der træffes afgørelse."

"Inden den endelige besætningsfastsættelse fastlægges, efterprøves færgens beredskaber ved en operativ kontrol, hvor der også medvirker figuranter. Denne kontrol skal være med til at sikre, at den fastsatte besætning kan opretholde det nødvendige beredskab og håndtere de forskellige nødsituationer. En sådan operativ kontrol vil dog først ske, når færgen er færdigbygget, men dog inden færgen sættes i drift med passagerer."

Kynisk prioritering af liv

Et sidste principielt spørgsmål er det mest skræmmende. Det har Søfartsstyrelsen ikke svaret på: Hvem skal tage sig af gangbesværede og personer med handicap i en nødsituation på færgen?

På Grotte kommer evakuering til at foregå fra salondækket. Der er installeret en lift på trappen til folk i kørestol. Flemming er oplyst om, at turen med lift fra vogndæk til salon tager fire minutter og spærrer trappen under brug, og at man ikke må bruge liften i en nødsituation. Han er derfor bekymret for, hvordan folk med handicap kan komme til salondækket og blive evakuerede, hvis sikkerhedsbesætningen kun bliver på tre personer.

- Skal de klare sig selv, spørger Flemming.
- Man siger reelt, at vi har prioriteret, hvem der skal leve og ikke leve, hvis det går galt.

Ifølge Søfartsstyrelsens sagsakter skal gangbesværede og personer i kørestol i fremtiden give rederiet besked 48 timer før afgang. Men hvor realistisk er et varsel på 48 timer? Hvad hvis personen får behov for akut lægehjælp?



Vær en ven – ikke en mobber

Sea Health & Welfare har siden 2019 kørt kampagnen ”Be a buddy – not a bully”. Kampagnen har fokus på mobning og chikane om bord på danske skibe.

Hvad er chikane

Når en eller flere personer krænker andres værdighed og skaber en truende, nedværdigende eller ubehagelig stemning om bord.

Eksempler på chikane:

- Sexistiske, racistiske eller homofobiske vittigheder
- Hånlige eller ydmygende beskrivelser af personer med handicap eller en persons udseende
- Vedvarende og intimiderende spørgsmål om en persons kulturelle og personlige baggrund
- Uønsket fysisk kontakt
- At sprede rygter

Hvad er mobning

Når en eller flere personer gentagne gange udsætter en person for krænkende handlinger, som personen opfatter som sårende eller nedværdigende og ikke kan forsvare sig imod.

Eksempler på mobning overfor en person:

- Trusler eller råb med skældsord
- Personlige fornærmelser, der nedvurderer den andens person og evner
- Overdreven kontrol og kritik af små fejl
- At stille urimelige krav
- At udelukke en person socialt eller fagligt

BE A B 😊 DDY – NOT A BULLY

Fællesskab og godt arbejdsmiljø frem for mobning

Mobning er et symptom på et ringe arbejdsmiljø og dårlig ledelse. Som menig kan det være svært at sige fra. Derfor er Sea Health & Welfare klar med hjælp og inspiration til bedre arbejdspladser.

Søfart har ry for en hård tone. Kan du ikke tåle mosten, må du skride. Men i stedet for hærdede personer medfører mobning deprimerede medarbejdere, sygemeldinger og opsigelser.

Så hvordan stopper man mobning?

På papiret kan mobning se enkelt ud. Der er en skurk, som mobber, og et offer, som bliver mobbet. Skurken bliver fyret, og så er problemet med mobning om bord løst. Men så enkelt er det langt fra.

Mobning om bord er et symptom på, at skibet har et dårligt arbejdsmiljø. Der mangler en ordentlig struktur på arbejdsopgaverne, og ledelsen er uopmærksom.

Det forklarer Anna Bergmark. Hun er ansat i velfærdsdelen af Sea Health & Welfare (Handelsflådens Arbejdsmiljø- og velfærdsråd) og er projektleder på kampagnen ”Be a buddy – not a bully”. Hun ved en masse om mobning og chikane både fra videnskab og fra det virkelige liv. Anna har nemlig sejlet i mange år. Hun begyndte om bord på Georg Stage, har sejlet som ubefaren, aspirant og uddannet sig til styrmand. Hun har sejlet alt fra tankskib og færge til kanalrundfarten i København.

- Det er mobning, hvis det sker gentagne gange over en periode, eller hvis det sker en enkelt gang og er meget groft. Det er mobning, hvis du føler, at du ikke kan forsvare dig effektivt, fastslår Anna.





Individuelle grænser

Folks grænser for, om noget er mobning, er individuelle. En person kan opfatte det som et uskyldigt drilleri, mens personen, det går ud over, føler sig krænket og ked af det. Derfor er det altid personen, det går ud over, som definerer, om det er krænkende eller et uskyldigt drilleri.

Anna sammenligner det med fysisk vold:

- Hvis jeg niver dig i armen, og du siger av, så kan jeg ikke sige, at det ikke gjorde ondt på dig. Én handling er ikke ulovlig. Men bliver jeg ved med at nive dig i armen, og du siger av, så er det vold. Det samme med krænkende handlinger. En gang kan være ubehageligt, men forsætter jeg, så er det mobning.

Mange ved slet ikke, at de mobber. De er ikke klar over, at de

træder andre over tæerne og gør dem kede af det. Det er ubevidst. Måske har de sejlet hele livet og er vant til en tyrannisk ledelse og en grov tone.

- Derfor er det vigtigt, at man om bord snakker om, hvad mobning er, og hvor folks individuelle grænser går, mener Anna.

Mobning er også et problem for kolleger, der er vidne til mobning.

- Hvis du ikke siger noget, er du et passivt vidne til mobning. Det kan give dig symptomer på stress og udbrændthed. Man kommer til at fungere som medmobber, når man ikke forsøger at stoppe det.

Anna giver et eksempel:

- Da jeg var aspirant, var jeg udmønstret sammen med en ung mand, som blev mobbet. Ingen hjalp ham eller brød ind. Jeg var selv for usikker. Jeg var

ung og lavest i hierarkiet. Så kan det være svært at sige fra. Jeg turde ikke. Den unge mand var kun ude en enkelt gang. De andre om bord sagde, at han ikke var hård nok, så han skulle ikke være i denne branche.

Der er tale om skjult mobning, når kollegerne beskriver en mobbet person som en, der ikke er hård nok, er for sensitiv eller som en, der ikke forstår en spøg.

For at undgå mobning foreslår Anna, at man supplerer et godt arbejdsmiljø med sociale aktiviteter.

- Jo bedre, du kender dine kolleger, jo mindre mobning. Det kræver, at man bruger tid på at lære hinanden at kende og har for eksempel filmaftener eller spilaftener. Det giver en følelse af fællesskab. Så tør du bedre betro dig til dine kolleger, forklarer Anna.

Sådan kan rederier og ledelse undgå mobning

- Rederiet og skibet skal have en politik, så alle ved, hvad mobning er, og hvad man skal gøre, hvis man oplever mobning.
- Ledere på alle planer skal vide, hvordan de håndterer konfliktløsning, mobning og chikane, så de kan tage det i opløbet, før det udvikler sig.
- Undgå en stresset besætning.
- Tal om, hvordan man behandler hinanden ombord. Tal om, at folk har forskellige grænser.
- Hav en feedbackkultur om bord. Hvordan giver man kritik og ros?
- Hav sociale aktiviteter om bord, så man lærer hinanden at kende. Når man kender hinanden, mobber man ikke hinanden.

Et godt arbejdsmiljø

Et godt psykisk arbejdsmiljø giver mindre grobund for mobning og chikane. Arbejdsmiljøinstituttet peger på disse punkter:

- Mening i arbejdet, så du kan se, hvordan din arbejdsindsats bidrager til at løse en opgave.
- Forudsigelighed, så du er informeret om dine arbejdsopgaver og din arbejdsplads.
- Indflydelse på dine arbejdsforhold.
- Social støtte, så du ved, at du kan regne med dine kolleger og ledelsen.
- Belønning, så du udover din løn bliver anerkendt for dit arbejde og føler, at du har muligheder, fx for en karriere.
- Kravene til din arbejdsindsats skal være klare og hverken for høje eller lave. Der skal være tilstrækkeligt tid, og du skal vide, hvornår en opgave er løst tilfredsstillende.

Oplever du problemer med mobning eller chikane om bord? Eller er du vidne til, at det sker?
Kontakt Helpline hos Sea Health & Welfare på +45 6015 5824 eller helpline@shw.dk
Du kan også kontakte din sikkerhedsrepræsentant eller din tillidsrepræsentant.



Når din chef mobber

Ung befaren blev sat i dilemma, da han oplevede mobning ombord på et nyt skib. Det var nemlig hans overordnede, der mobbede.

Frokosten er serveret, og der er god stemning. Særligt ved officerernes bord, hvor de morer sig højt. Carl ser, hvordan de sender en mobiltelefon rundt og griner af et billede.

Carl er ny om bord på skibet og kender hverken sine kolleger eller overordnede. Men de har det sjovt, så han går over til dem og spørger, hvad der sker.

"Det er kun for officerer", lyder svaret. Officererne gemmer mobiltelefonen væk, så han ikke kan se, hvad de griner af.

Det finder Carl ud af lidt senere. Han taler godt med maskinmesteren og får fortalt, hvad de grinede af ved frokostbordet.

Det var et foto af Carls kollega. Officererne havde en leg, hvor de fotograferede kollegaen, mens han arbejdede. Det handlede om at finde en sjov vinkel, så kollegaen kom til at se fjollet ud. Derefter delte officererne billederne på Messenger eller ved frokosten, som Carl oplevede.

Beskeden var en mavepuster for Carl.

- Jeg tror ikke, at jeg selv var blevet fotograferet, siger Carl og fortsætter:
- Men jeg synes, det var rigtig ubehageligt, at man skulle være bange for, om de fotograferede mig fra en underlig vinkel.

Svært at være ligeglad

Hans kollega fandt aldrig ud af, hvem de grinede af ved frokostbordet. Kollegaen var ældre. Han havde sejlet i mange år og havde oplevet den slags situationer mange gange. Han lod til at acceptere, at sådan var det at være underordnet.

Men for Carl var det anderledes.

- Det ramte mig, og jeg blev ked af det, forklarer han.
- Man følte sig nærmest nøgen, når man skulle være så tæt på hinanden i lang tid.

Carl følte, at han var havnet i en svær situation. Men andre vil måske mene, at han var for nærtagen og måtte finde sig i, at tonen til søs er hård.





- Jeg synes ikke, at man kan kalde det at være nærtagende. Det er ikke ok at grine af andre eller at holde dem udenfor, fastslår han.

Mobning smadrer efter hans mening arbejdsmiljøet fuldstændigt og betyder, at han mister respekten for overordnede, der ikke griber ind.

Carls muligheder

I første omgang havde han mest lyst til at gemme sig på sit kammer i stedet for at være sammen med de andre på skibet.

- Normalt skal man meddele det. Men når skipperen er med til det, er det svært at tage fat i ham og forklare, hvad der er sket, siger Carl.

Han mener, at skipperens job er at være det øverste hoved ligesom en dommer i fodbold. Man skal være neutral og ikke holde med det ene hold.

- Jeg synes ikke, at man som skipper skal være med til at lave sjov med fotografier af en anden person.

Så hvad gjorde Carl? Han kunne vælge at acceptere situationen og undgå kontakt med sine overordnede under mønstringen. En anden mulighed var at bede rederiet om at blive flyttet til et andet skib. Alternativt kunne han tale med sin overordnede, selv om han frygtede, at han derefter ville blive behandlet som et dumt svin.

- Jeg valgte at tage fat i skipperen og det har virket meget fint, fortæller en lettet Carl.

Han er klar over, at det for nogen kan virke grænseoverskridende at gå til kaptajnen og sige, at man har et problem med den måde, han leder sit skib. Derfor efterspørger han, at det bliver mere tydeligt på de enkelte skibe, hvem man kan henvende sig til, og som kan hjælpe en med at gå videre til de rette personer.



Drilleri eller mobning

Det er forskelligt fra person til person, hvor deres grænse går. Carl mener, at det er mobning, når man gør grin med folk, som er anderledes, er kommet til at sige noget dumt eller har lavet en fejl. Især når det drejer sig om helt nye kolleger.

- Når man har sejlet sammen i længere tid, lærer man hinanden at kende og så kan man bedre have en sjov jargon om bord og drille hinanden, siger Carl.

Carls budskab:

Tag tyren ved hornene og sig fra overfor mobning med det samme.

Det har hjulpet mig.

Carl er anonym i denne artikel. Redaktionen af Ny Tid kender hans identitet og historie. Vi fokuserer på problemet med mobning i stedet for at pege fingre af de personer, som er involverede. Vi går efter bolden, ikke efter manden.



Nødvendig kritik eller mobning?

Da Hans Olsen kritiserede en dårligt udført arbejdsopgave, blev han beskyldt for at mobbe. Derfor er han nu opmærksom på aldrig at være personlig, når han giver feedback.



Det udviklede sig, da en ubefarne for tredje gang havde løst en arbejdsopgave ualmindeligt dårligt. Som bådsmand på Oslo-båden Pearl Seaways var det Hans Olsens opgave at give den ubefarne kritik for det elendige arbejde.

Det reagerede den ubefarne på. Men den ubefarne sagde ikke fra overfor Hans Olsen. Han gik heller ikke til skibets ledelse.

- Den unge mand magtede ikke kritikken, så han skrev en klage direkte til rederiet. Derfor skulle jeg til kammeratlig samtale og forklare, hvad der var sket, siger Hans.

Rederiet lyttede til forklaringen og besluttede ikke at gå videre med sagen. Det fik den ubefarne at vide. Et par timer senere ville den unge mand tæve Hans.

- Jeg stod helt stille og sagde, "du slår bare". Men du skal vide, at jeg melder dig til rederiet og til politiet, fortæller Hans.

Det viste sig, at den unge mand havde personlige problemer.

- På de kæmpe færges er vi ikke ret mange ansatte på dækket,

og vi har hverken ressourcer eller uddannelse til at hjælpe unge med problemer. Når unge kommer til søs, forventer man, at de er selvstændige, siger Hans.

Hans er nu opmærksom på, hvordan han formulerer sig. Det handler om at fokusere på arbejdet og ikke på personen.

Heldigvis oplever han, at de fleste unge ubefarne om bord er dygtige og engagerede.

Hans har sejlet i 41 år og været tillidsrepræsentant i 23 år på DFDS-færgerne Pearl Seaways og Crown Seaways.

- Tonen er blevet bedre. Vi har haft episoder, hvor ledere har talt

nedladende og nedværdigende til menige. Nu kommer mobning og chikane op på alle sikkerhedsudvalgsmøder i forbindelse med kampagnen "Be a buddy - not a bully", oplyser han.

Han har denne opfordring til sine kolleger:

- Vær åben, hvis du føler dig mobbet. Hvis du ikke taler om det og får det stoppet, bliver du indbrændt. Mobning påvirker dig negativt og får indflydelse på dit arbejde og på dine kolleger. Som tillidsrepræsentant kan man komme til mig. Jeg vil lytte. Derefter vil jeg opfordre til, at vi sammen taler med ledelsen, som kan gå videre med sagen.



Den svære grænse

Hvor går grænsen mellem drilleri og mobning? Og hvad gør man, hvis man føler sig mobbet? Scandlines nye politik hjælper ledelsen og tillidsvalgte med at løse problemerne.

For få år siden vidste hverken ledelsen, tillidsrepræsentanter eller sikkerhedsrepræsentanter i Scandlines, hvordan de skulle behandle en sag om mobning. Men nu er der nye retningslinjer i Scandlines og en anonym whistleblower-ordning.

Morten Eriksen er tillidsrepræsentant i Rødby og fællestillidsrepræsentant i Scandlines og sidder i europæisk samarbejdsudvalget, virksomhedssamarbejdsudvalget og lokalsamarbejdsudvalget, som står for de nye retningslinjer.

- Jeg har læst de sidste mange referater fra sikkerhedsudvalget, og der har ikke været nogen episoder med mobning eller chikane, beretter Morten.

Kollegerne driller fortsat hinanden om bord på Scandlines. Men på den sjove måde og ikke i den barske tone som tidligere.

- Det kan være svært at se grænsen. De, der driller, har sværere ved at se grænsen end dem, der føler, at de bliver mobbet, forklarer han.

Han mener, at de fortsat skal lave sjov med hinanden, men det er også vigtigt at holde øje med, om der bliver kørt for hårdt på enkelte personer. Det gælder også den humor, som foregår under bæltetstedet.

- Jeg tror, at folk har fået en bedre forståelse efter den kampagne, der har kørt. Engang syntes man, at lumre vittigheder var normale, men nu skal der ikke så meget til, før folk føler sig krænkede, forklarer Morten.

Endelig bliver chikane taget seriøst

Det er godt, at mobning og chikane nu er en fast del af dagsordenen for sikkerhedsudvalget. Det tvinger rederierne til at sørge for et bedre arbejdsmiljø.

Drilleri er en fast del af arbejdstonen på den lille Mercandia-færge i Forsea Øresund, hvor Rudy Petersen er tillidsmand og sikkerhedsrepræsentant. Besætningen er på fire mand, som har arbejdet sammen i mange år og kender hinanden.

Rudy er vant til at blive spurgt, om han snart skal på plejehjem. Drilleriet hentyder til hans alder på 66 år, og i længden er det træls at høre på. Men Rudy finder sig i det og svarer igen, når lejligheden byder sig.

Da han begyndte til søs som 14-årig, var tonen anderledes hård.

- Der måtte man bide i det sure æble og få det bedste ud af det. Dengang blev der ikke gjort så

meget ved det, fortæller Rudy.

- Jeg havde to kolleger som stoppede, fordi de ikke mente, at de blev behandlet som mennesker.

Rudy mener, at ledelsen tidligere håbede, at chikane ville forsvinde af sig selv.

- Men det gør den ikke. Nogle personer skal hele tiden gøre opmærksom på sig selv. Et godt arbejdsmiljø kræver, at ledelsen hele tiden holder øje med, hvad der foregår, forklarer han.

Derfor er han tilfreds med, at mobning og chikane nu er en fast del af dagsordenen på sikkerhedsmøderne.

- Søfartsstyrelsen læser sikkerhedsrapporterne. Hvis de kan se det samme punkt i fire rap-

porter, spørger de, hvorfor det ikke er blevet løst og giver en anmærkning. På det punkt er Søfartsstyrelsen blevet meget bedre, end de har været. Det gør, at rederierne nu tager mobning og chikane seriøst, fastslår Rudy.

Derfor skal man henvende sig til sikkerhedsrepræsentanten eller sikkerhedsudvalget, hvis man har et problem. De er tvunget til at tage det op på et sikkerhedsudvalgsmødet og gøre noget ved det.

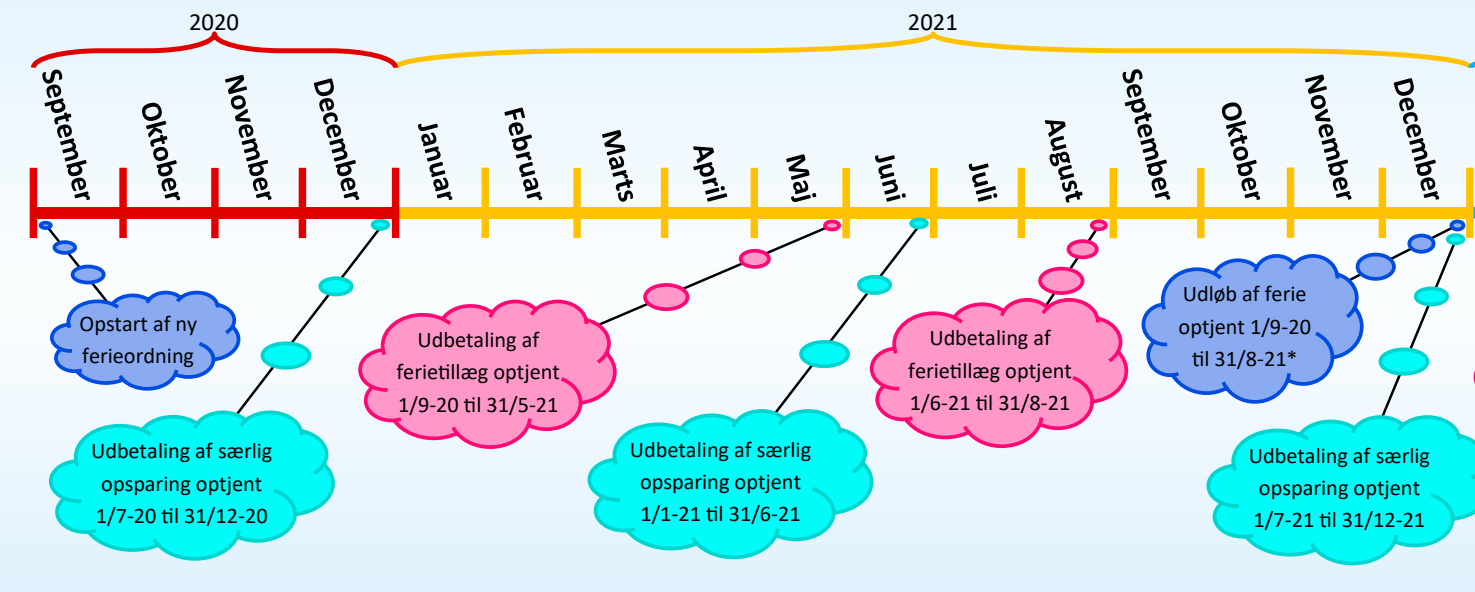




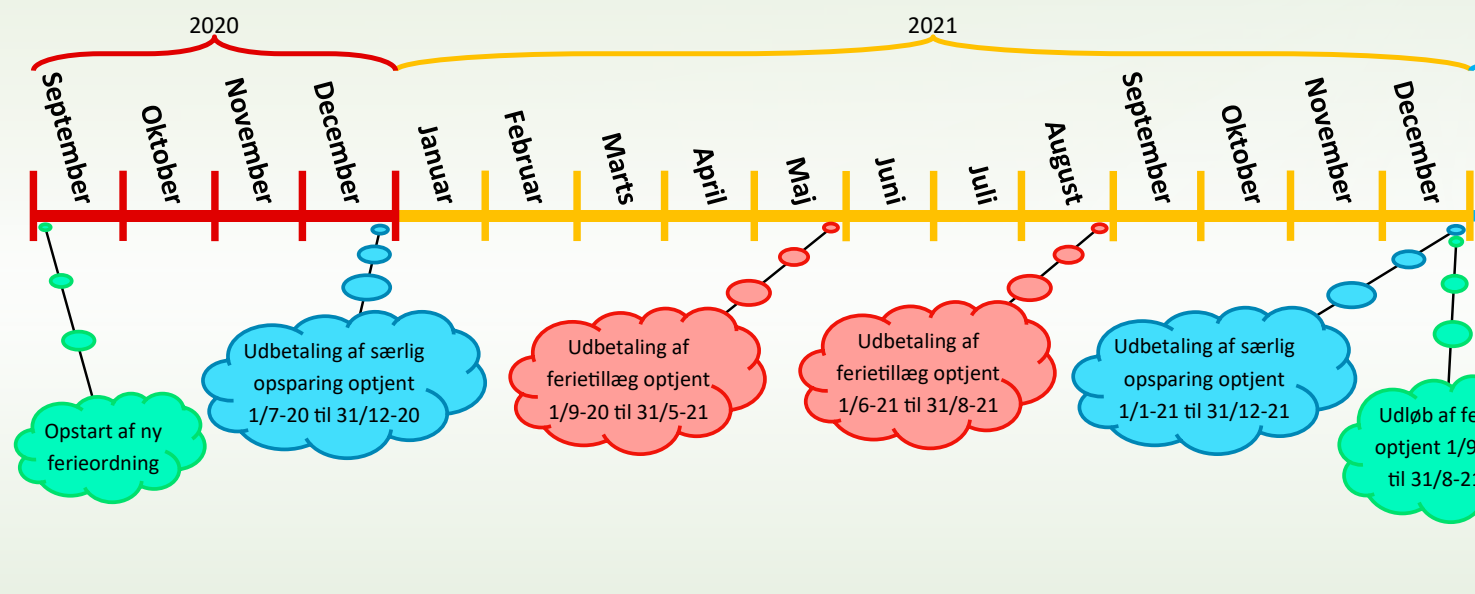
LØNOVERSIGT

Ved overgangen til den nye ferieordning, fik mange svært ved at gennemskue, hvordan det nye feriesystem fungerer, og hvor de forskellige udbetalinger kommer fra. Nedenfor finder du derfor en oversigt for ferieordningen samt udbetalinger af ferietillæg og særlig opsparing.

MODEL 1



MODEL 2



Særlig opsparing/Fritvalgsordning:

Der udbetales ikke særlig opsparing/fritvalgsordning, hvis den enkelte har indgået aftale med rederiet om indbetaling til pension, finansiering af fridage eller andet.

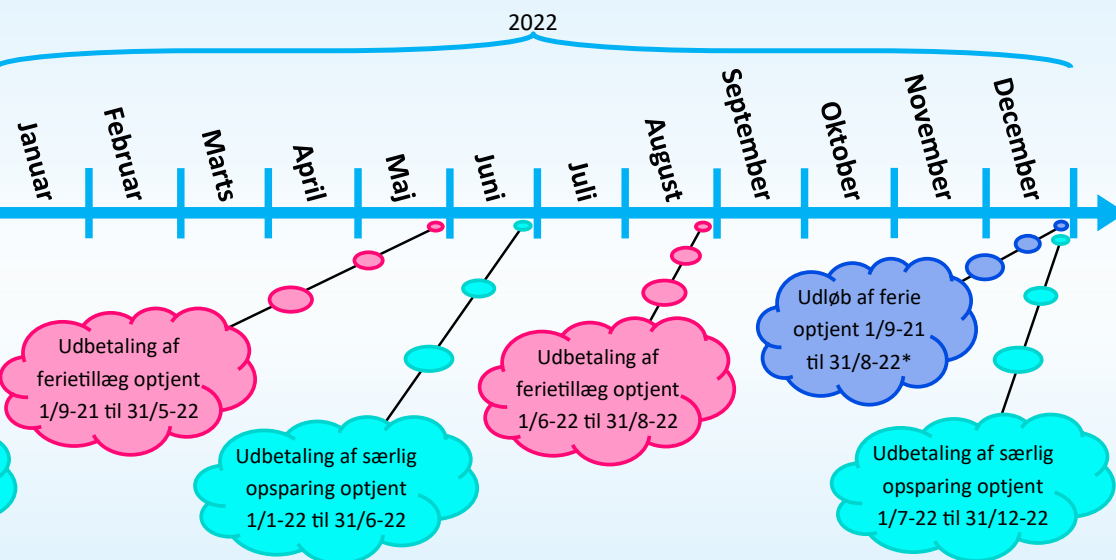
Offentligt ansatte:

På det offentlige område indgår fritvalgsordning/særlig opsparing ikke i overenskosmterne. Som udgangspunkt udbetales ferietillæg efter modellerne ovenfor.



OBS! Fritvalsordning er det samme som Særlig opsparing, den er blot navngivet forskelligt i overenskomsterne.

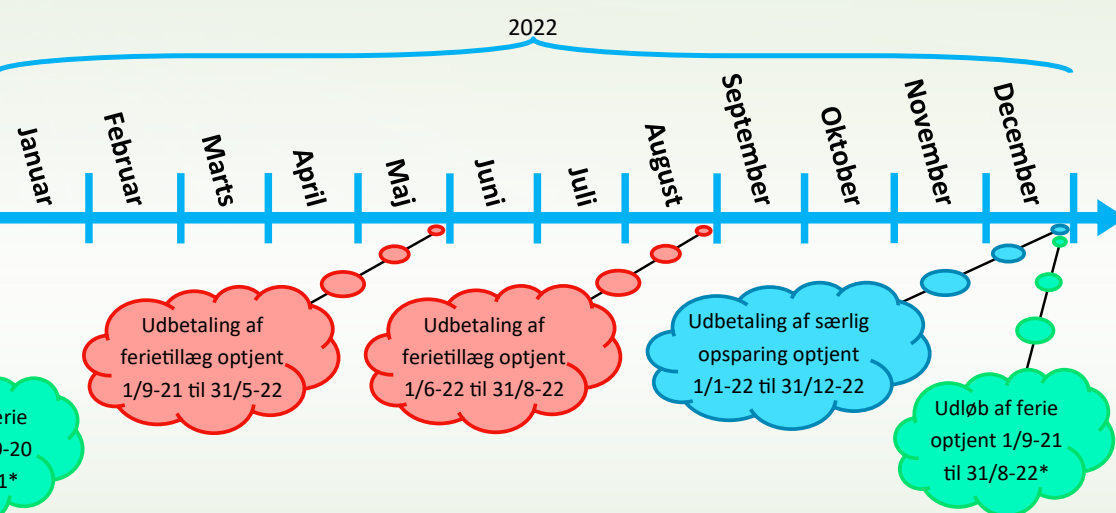
- Skibsassistenter i Fjord Line har fortsat 12,5% i feriepenge, og der udbetales derfor ikke ferietillæg.
- Ubefarne på Molslinjens Vestruter og Bornholm er overgået til ferie med løn fra juli 2021, og får først ferietillæg fra dette tidspunkt.



MODEL 1:

- Mærsk Supply
- Royal Arctic Line
- Svitzer
- Fjord Line
- DFDS
- Molslinjen (alle ruter)

**Det er fortsat muligt at overføre op til en uges ferie til næste ferieår.*



MODEL 2:

- ForSea
- Scandlines

**Det er fortsat muligt at overføre op til en uges ferie til næste ferieår.*



Rederier på 1:1 ordning:

For skibsassistenter i Mærsk Supply, Royal Arctic Line, Svitzer, Fjord Line, DFDS og Esvagt, indgår ferie i 1:1 ordningen og afvikles derfor løbende i hjemmeperioderne, medmindre den enkelte har indgået andre aftaler med rederiet.



Danmark er ikke mere en søfartsnation

Det har henover sensommeren været en debat om, hvor stor den økonomiske støtte fra staten, skal være til skoleskibet Georg Stage.

Der bliver råbt højt om at det er en skandale at regeringen ikke har prioriteret støtten til skoleskibet højre på årets finanslov, da Danmark er en søfartsnation!

Det er Danmark desværre ikke mere.

Jo det er rigtigt, at der er et rederierhverv.

Men søfartserhvervet og dermed Danmark som søfartsnation forsvandt med indførelsen af Dansk international Skibsregister (DIS).

DIS-loven, som den kaldes, forbyder ganske enkelt danske fagforeninger at lave overenskomst for udenlandske søfolk.

Som en konsekvens af denne lov, der blev vedtaget af Folketinget i 1988 på et ønske fra de danske redier, blev danske søfolk over en kort årrække fyret og erstattet af billig udenlandsk arbejdskraft.

Det har selvfølgelig resulteret i, at mange danske søfolk blev arbejdsløse, og at søfartsskoler og navigationskoler i Danmark blev lukket.

Der er ingen dansk tilgang til sømandserhvervet.

De danske redere rekrutterer deres søfolk fra de maritime institutioner og skoler, i blandt andet Filippinerne, som Danmarks Rederiforening støtter økonomisk.

Selv søfarende fra andre EU-lande på danske skibe, arbejder også på billigere løn og ringere forhold, end de skulle, hvis det var på danske overenskomster.

EU-lovgivningen skulle sikre EU borgere de samme rettigheder. Den lov er DIS-registeret fritaget for!

Resultatet er, at der i dag ikke findes danske søfolk på skibe, der sejler oversøisk.

At Danmarks skibsregister er vokset, og der er kommet mere tonnage og flere skibe skyldes den danske tonnagekat, hvor afgifter og skat er yderst favorable og minimale.





Tal fra skatteministeriet viser, at danske rederier i 2018 fik et samlet overskud på 58,6 milliarder. kr., hvilket udløste en tonnageskat på 153 mio. kr. samt selskabsskat på 1,2 mia. kr.!

Samtidig er der indenfor de sidste 5 år sket et fald i danske søfolks beskæftigelse med 1000 jobs.

Dette sker samtidig med, at udenlandske rederier flager deres skibe ind under DIS-flag og flåden under danske flag ekspanderer kraftigt, men uden dansk beskæftigelse.

Dette viser at Dannebrog er at sammenligne med et hvilket som helst bekvemmelighedsflag!

Om skoleskibene skal have statsstøtte eller ej kan selvfølgelig diskuteres!

Men eksempelvis har skoleskibet "Danmark" på flere togter sejlet udelukkende med ghanesiske elever, der skulle uddannes til job på danske skibe!

Man kunne jo spørge sig selv, om Danske Rederier ikke selv burde betale for uddannelse af deres billige arbejdskraft.

Vel er det en stolt dansk tradition med de flotte sejlskibe for fulde sejl med vores smukke Dannebrog blafrende agter.

Men det er blot blevet en illusion og "Kejserens nye klæder".

Den danske sømands æra er slut og Danmark som søfartsnation er en saga blot!



Søfolkenes Mindeanker i

Søfolkenes Mindeanker blev rejst til minde om de ca. 2200 danske søfolk, der omkom under anden verdenskrig 1939 til 1945. Nogle i danske farvande andre i dansk allieret tjeneste over hele verden.

Under Mindeankeret er begravet en blyæske med navnene på de omkomne søfolk, der døde i Allieret tjeneste for Danmarks frihed. Mindeankeret blev opsat i 1951 som en gave fra Søværnet til Københavns Kommune.

Datoen for indvielsen var den 29. august, som var årsdagen for Folkeoprøret i Danmark, hvor regeringen blev tvunget til at gå af, og flere af flådens skibe blev sænket af officerer og mandskab.

Søfolkenes Mindeanker kan således i år fejre sit 70 års jubilæum!

Pladsen for enden af Nyhavn blev anlagt specielt til Mindeankeret og ejes af Københavns Kommune. Ankeret er fra 1857 og stammer formentlig fra fregatten "Fyn". Pladsen omkring mindesmærket

er udformet efter tegning fra 1949 af arkitekten Peter Koch.

Selve opsætningen og istandsættelsen af "Søfolkenes Mindeanker i Nyhavn" blev bekostet af de danske faglige søfartsorganisationer i fællesskab.

Hvert år på store mærkedage som eksempelvis 5. maj og Juleaftensdag kl. 12 samles pårørende, repræsentanter for Marineforeninger, de Søfarendes organisationer m.fl. og lægger krans og blomster ved ankeret for at mindes og ære søfolkene og deres indsats.

Provsten for Holmens Kirke holder en kort tale, og der synges "Altid frejdig når du går", og ceremonien afsluttes med folk fra Marinehjemmeværnet, der spiller "Last Post". Ligeledes lægges blomster og krans den 6. juni på D-dagen for

at mindes de 800 danske søfolk, der deltog i Invasionen i Normandiet i 1944.

Før Mindeankeret blev opsat, var der opsat et kors på matriklen og hvert år til jul rejstes et stor gran-kors, bekostet af rederiet Lauritzen. Korset blev erstattet af Mindeankeret, der blev indviet den 29. august 1951.

I forbindelse med 60-året for befrielsen af Danmark, bekostede Sømændenes Forbunds Mindefond en reovering af Mindeankeret, som blev udført af Nationalmuseets konservatorer.

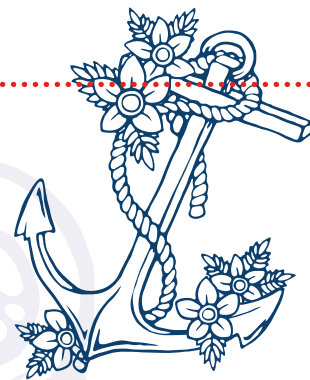
Den 5. maj 2005 var omkring 75 overlevende danske krigssejlere fra hele verden samlet til en højtidelighed ved Mindeankeret, hvor også Dronningen deltog.



Foråret – Såvel den 9. april og 5. maj – er der traditionen tro, mindemøde ved Mindeankeret.



Nyhavn Kors 1946.



Nyhavn 1951-2021

Kulturnatten 2021 ved “Mindeankeret i Nyhavn”. Mød op 15. oktober – mellem 18.00 og 22.00

Ved Mindeankeret i Nyhavn vil der fra kl. 18 til kl. 22 på Kulturnatten den 15. oktober være opstillet plancher og blive uddelt pjecer, ligesom der hver time vil blive fortalt om Krigssejlerne og Mindeankerets historie og grunden til at ankeret blev opsat netop her.

Arrangementet sker i samarbejde med:

- Danmarks Marineforening.
- Frihedskampens Veteraners Mindefond.
- De allierede Danske Krigssejleres Veteranforening.
- De søfarendes faglige organisationer.

Kontaktperson:

Morten Bach - Mobil: 21 64 95 62



ITF inspektør Morten Bach – fortæller på kulturnatten om krigssejlerne og Mindeankrets historie.



Nyhavn. Juleaften 24. december – lille mindehøjtidelighed hvert år ved Mindeankeret.



SØ-SIKKERHED – risikovurderinger eller politisk kompromis?

Skibstilsynet og nu Søfartsstyrelsen har gennem tiderne været vagthunden – den myndighed som skulle og skal sikre, at rederier, skibe og de søfarende lever op til lovens krav om sikkerhed for såvel skib, gods, passagerer, og selvfølgelig også besætningens sikkerhed.



Når embedsmænd, politikere og interesseorganisationer har sat sit præg og fingeraftryk på lovgivningen, så er det folketing og regering, der har ansvaret for at vedtage og gøre loven til gældende regler for os alle – til søs og i land. Men hvad er førsteprioriteten – sø-sikkerhed eller politiske og økonomiske hensyn og interesser?

I søerhvervet har vi en lang række speciallove, som gælder for skibe, de søfarende – herunder bl.a. sikkerhed til søs, lov om skibes bemanning, arbejdsmiljø, mv.

En lovgivning, hvor det især er Søfartsstyrelsen, som er ansvarlig myndighed. Dette gælder bl.a. lov om skibes sikkerhed, bemanning m.f.

Det er samme søfartsstyrelse, som udsteder retningslinjer og bestemmelser i henhold til lovgivning. Det er samme søfartsstyrelse som skal kontrollere, at rederier,

skibsledelse og besætning overholder disse regler.

Dette alt fra bemanning af skibe, til hviletid, og de mange forskellige tekniske installationer som f.eks. brand- og redningsudstyr og mand-skabskapacitet til at betjene dette redningsudstyr, hvis ulykken sker.

Færgesikkerheden – er den OK?

Svaret vil nok afhænge af, hvem man spørger og øjnene der ser. Det generelle svar vil nok være, at færgesikkerheden er OK.

Sandsynligvis også samme svar vil komme fra rederier, skibsledelse og besætning.

Men der er nok alligevel grund til at se lidt nærmere på udviklingen i såvel myndighedernes som erhvervets vurdering af sikkerhed og risikovurdering i de mange færger, som besejler danske farvande.

For søfart er det den statslige styrelse, Søfartsstyrelsen, der admini-

strerer loven – og måske betænkeligt, at det er samme styrelse, der skal kontrollere om samme Søfartsstyrelsens beslutning, nu er den rigtige og bliver efterlevet. Her kan der måske være "interessemodsatninger"?

Passagerer i biler på vogndæk

Inden coronapandemiens indtog i Danmark, var passagerens ophold i biler på lukkede vogndæk ikke tilladt. Det var rederiernes og myndighedernes retningslinje. Og sikkerhedsbesætningens størrelse og sammensætning var i overensstemmelse med denne bestemmelse.

Men under coronapandemien kunne passagerer i en del færger, vælge at blive i bilerne under overfarten. Rederiernes vurdering var, at risikoen for skibets passagerer var lille – hvis der var overvågning på bildækket – men var det en korrekt vurdering?



Den ændrede situation medførte visse ændringer i besætningernes beredskab og arbejdsprocedure.

Men hvis der var sket en ulykke, havde skibet så mandskab og udstyr nok, – dels til bekæmpelse af eventuel brand på vogndæk – og dels til at hjælpe passagererne i bilerne væk fra vogndækket.?

Et stort spørgsmål er, at når der risikovurderes, er mandskabets størrelse så i overensstemmelse med opgaven – som f.eks. at slukke en brand og sikre at redningsudstyret bliver gjort klart?

For mange af de søfarende ombord i skibene – var svaret nej.

Elbiler og risikovurdering

Flere og flere El-biler er på danske veje. Det betyder selvfølgelig, at der også er flere El-biler med de mange bilfærger.

Er færgernes sikkerhedsudstyr og besætningens uddannelse i overensstemmelse med denne nye risiko og de procedurer, der er i forbindelse med havari af en elbil – herunder, at der udbryder brand.

Der er historisk kun få ulykker med El-biler ombord i danske skibe. Så vurderingen at risikoen for ulykke kan siges at holde stik – men spørgsmålet er om det er mere held end konkret analyse af risikoen?

Kendsgerningen er, at her i 2021 er der meget forskel på procedure og udstyr i de enkelte rederier og de enkelte skibe.

Såvel procedure og udstyr samt uddannelse i bekæmpelse af brand i el-biler i færgerne trænger til en voldsom opgradering.



FAKTA

Det er stadig kun et lille antal el-biler, der bryder i brand i forhold til almindelige bilbrænde. En elbilbrand på en færge kan få alvorlige konsekvenser, da branden kan være særdeles vanskelig at slukke, samt at batteribranden udvikler meget giftig røg.

EKSEMPLER PÅ BRANDE I EL-BILER:

Norge. Brand i Teslas batteri under opladning. Branden varede 23 timer og hele bilen endte med at være helt udbrændt.

I Sorø havde brandfolkene så svært ved at få bugt med ilden og røgudviklingen, at området måtte evakueres på grund af giftig røg.

I Hellerup, måtte 40 brandfolk hjælpe med slukning af bilbrand i parkeringskælder. Der var brand i hybridbilens litium-ion-batteri. Som ikke kan slukkes med almindeligt brandslukningsudstyr. Den brændende bil blev bugseret ud af kælder af slukningsrobot. Hvorefter bilen blev sænket i stor vandcontainer.

FDM SKRIVER:

Det er ikke sværere at slukke en brand i en elbil end i andre biler, men batteriet er derimod en udfordring... Det kræver meget mandskab og godt 10.000 liter vand. Hvorimod slukning af brand i en almindelig bil kan ske relativt hurtigt og med kun ca. 500 liter vand.





3F Konflikt og demonstration mod NEMLIQ.COM!

Hen over sommeren og det tidlige efterår, hver morgen fra mandag til fredag fra kl. 05.30 til 07.30, samt torsdag og søndag eftermiddag har 3F stået demonstrativt udenfor udbringningsfirmaet Nemlig.com's indkørsel ved Park Allé i Glostrup.

De daglige demonstrationer skyldes Nemlig.com's forsøg på at undgå den danske model og udnyttelse af billig uorganiseret udenlandsk arbejdskraft.!

Firmaet Bestseller, der står bag Nemlig.com, forsøger at undgå danske overenskomster og den danske model, ved at hyre såkaldte "arme og ben" firmaer, hvor unge mænd fra Romænien, Albanien, Baltiske lande og andre arbejdere fra østlandene, "lejer" en bil hos firmaet og får et CVR.nr og dermed bliver "selvstændige".

Ideen er, at denne udenlandske arbejdskraft rent ud sagt arbejder "røven ud af bukserne" til en ringe løn og på helt uacceptable arbejdsvilkår.

Denne form for udnyttelse af udenlandske arbejdere og social dumping under dække af den såkaldte "platformøkonomi" og forsøg på at underminere det danske arbejdsmarked vil vores Fagforbund 3F selvfølgelig stoppe.

Vi kender alt for godt social dumping inden for søfarten med Det Internationale Skibsregister.

3F støtter op om, at der laves overenskomstaftaler på danske løn og arbejdsvilkår såvel indenfor dansk søfart som på andre danske arbejdspladser.

3F Transport får støtte fra mange 3f afdelinger over hele landet, der møder op til de daglige demonstra-



tioner og får en snak med de udenlandske Nemlig.com chauffører og de lagerarbejdere fra over 69 lande, der arbejder på firmaets lager i Glostrup.

Dansk fagbevægelse og 3F transport kræver ordentlige vilkår og dansk overenskomst på danske arbejdspladser.

Hvad har de tilfælles? Nemlig.com – sygeplejerske strejke, DIS og EU!

● Af Gert Christensen, faglig sekretær

Det er ord, det er symboler på, at den Danske overenskomstmodel har det særdeles dårligt. – Ja, illusionen om det stabile og trygge danske arbejdsmarked – flex security – er vel snart i kategorien "fake news".

Nemlig.com er sammen med andre virksomheder som Wolt-cykelbudene et tydeligt eksempel på, at der på det danske arbejdsmarked foregår legaliseret social dumping – understøttet af mange virksomheder, kommuner – og måske et enkelt eller to medlemmer af dansk fagbevægelse?

Sygeplejerskestrejker og aktioner for bedre løn og arbejdsvilkår er endnu et eksempel på, at det er en umulig kamp for en fag-

gruppe, gennem faglig aktion at tage kampen op mod den magtstruktur, der har accepteret rammerne for de offentlige ansattes løn og arbejdsvilkår. Fallit for den danske model.

Gennem mere end 30 år har skiftende regeringer og folketingsflertal støttet op om danske rederiers ret til at hyre udenlandske søfolk uden dansk overenskomst. Loven om Dansk International Skibsregister forbyder danske fagforeninger at tegne overenskomster for søfarende, der ikke er bosiddende i Danmark. F.eks. filippinske.

Særlovgivning der legaliserer social dumping – en lovgivning der er så unik, at den overtræder

FN's konvention for faglige rettigheder. For de søfarende døde den danske model for mange år siden, da Danmark gennem DIS legaliserede social dumping.

Vor kære Europæiske Union – EU – nogle kan ikke få nok Union. Vi er dog stadig et par stykker eller tre – som har fået rigeligt med UNION. Den såkaldte frie bevægelighed for varer, kapital og arbejdskraft – har stor slagside.

Det er også den kyniske arbejdsgivers ret til at hyre EU borgere eller filippinske chauffører med en god EU-arbejdstilladelse, til en hyre på 30 kr. i timen.

Jo, EU's regler er sandelig medvirkende til den danske overenskomstmodels endeligt.



Sømændenes Forbunds kontor i Esbjerg lukker

Sømændenes Forbunds afdelingskontor i Østergade 23 i Esbjerg lukkede for sidste gang den 31. juli 2021.

Dermed er der en æra forbi i både Sømændenes Forbunds historie, men også i den faglige kamps historie i Esbjerg.

Esbjerg afdeling var det første afdelingskontor, der blev oprettet udenfor København efter Sømændenes Forbunds oprettelse 5. maj 1897.

Mange faglige kampe blev kæmpet af Søfolkene i Esbjerg gennem tiderne. Altid forrest i kampen, både når det gjaldt deres egne kampe men også i solidaritet med andre faggrupper.

Kontoret blev igennem mange år drevet i fællesskab med Søfyrbødernes Forbund.

Der blev i 1920'erne bygget eget hus, der hed "Søfolkenes Hus", der lå nede ved havnen i den nu nedlagte Højgade. Derfra flyttede man til lokaler i "Rundkørslens".

I 1982 indviede man det nyindkøbte og istandsatte "Sømændenes Forbundshus" i Danmarksgade, hvor man havde store flotte anvisningslokaler med billard og mødelokaler mv.

Dette hus blev solgt i 1999, og siden har der været kontor i Østergade som, altså nu er lukket. Esbjerg og havnen blev grundlagt og opbygget i 1880-1890'erne for eksporten af landbrugsvarer til England.

Derfor var der brug for søfolk i den såkaldte Englandsfart. Både med transport af landbrugsvarer og passagerer til England og det øvrige Europa med DFDS skibene.

Siden blev Esbjerg også centrum for olie offshore branchen.

Det var hårde og nedslidende arbejdspladser for de esbjergensiske søfolk, der for det meste bemandede Mærsk Supply skibene og boreriggene i Nordsøen. Men de blev eftertragtede indenfor branchen pga. af deres kunnen og ekspertise på disse specialskibe.

Siden kom "Esvagt skibene" og vindmølleindustrien afløste langsomt olieindustrien.

Med indførelsen af Det Danske Internationale Skibsregister, DIS, i 1988, blev danske søfolk (dengang som nu) udskiftet af billige, underbetalte udenlandske søfolk, og det gik hurtigt ned ad bakke for søfolkenes beskæftigelse. Ikke blot i Esbjerg men over alt i Danmark.

I 2000 blev afdelingskontorets åbningstid nedsat til 2 dage om ugen. Der var længe diskussion om at lukke kontoret helt.



Men den tidligere tillidsmand Jens Høeg Stricker, der havde sejlet matrios i DFDS skibe i en årrække, tilbød at passe kontoret 2 formiddage om ugen, hvilket han har gjort siden 2002 og i årene frem. Afløsning klarede han selv med medlemmer og gode venners hjælp!

Sømændenes Forbund 3F og de få danske søfolk og vore pensionister, der stadig er tilbage i Esbjerg, skylder Jens en stor tak for hans indsats på vores kontor i Esbjerg gennem de 18 år.

Jens har været vellidt og afholdt af alle gamle kollegaer og venner af Sømændenes Forbund, der havde deres gang hos "sømændene" og mødtes til en snak og lidt socialt samvær ud over de faglige sager og kontingentindbetalinger, der trods alt var.

God vind fremover Jens!



INFOSIDERNE

Sømændene flytter til nyt kontor hos 3F Esbjerg Transport

3F Sømændene har fået kontor hos 3F Esbjerg Transport. Kontoret holder åbent torsdage fra kl. 12 til 15. Kontoret ligger i 3F Esbjerg Transports lokaler, på Nyhavnsgade 25. Indgangen til kontoret er via Helgolandsgade. Kontoret er bemannet af en medarbejder fra 3F Sømændene i København.

Arne Pension – ønske om “tidlig pension”

Det er muligt at få ret til tidlig pension i enten et, to eller tre år før sin folkepensionsalder. Betingelsen er, at man som 61-årig har været 44 år på arbejdsmarkedet. Så kan man få ret til tidlig pension i tre år.

**Kontakt: Udbetaling Danmark,
Tidlig Pension 70 12 80 94**

Arbejdsskade – Husk

Arbejdsskade skal anmeldes til forsikrings-selskabet eller arbejdsmarkedets erhvervsforsikring inden et år efter arbejdsskaden.

Først når du modtager bekræftelse fra forsikrings-selskabet eller Arbejdsmarkedets Erhvervsforsikring, kan du være sikker på at, anmeldelsen er modtaget. Hvis du ikke efter en måned har hørt fra rederiets forsikrings-selskab, så skal du rykke rederiet – eller kontakte 3F Sømændene.

Det er vigtigt at gå til læge hurtigst muligt, efter du er kommet til skade.

Husk også at oplyse lægen om, at du er kommet til skade på arbejdet. Det er vigtigt, at orientere lægen om skaden og årsagen til skaden, således at det senere kan dokumenteres, at følger af arbejdsskaden er i overensstemmelse med lægens diagnose.



Leje feriebolig 2022

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.

Er du interesseret i en feriebolig i indeværende sæson, efter at der er foretaget lodtrækning til den kommende sæson, er du også velkommen til at kontakte SEA HEALTH & WELFARE (SHW) for at leje en feriebolig i en af de ledige uger.

www.shw.dk/ferieboliger - SHW telefon: 7240 2610 – E-post: info@shw.dk



MÆRKEDAGE

Fra 3F Sømændenes skal vi ønske kolleger tillykke med den runde fødselsdag og tillykke til kolleger med jubilæum i Sømændenes Forbund.
- TILLYKKE TIL ALLE

70 års fødselsdag

Peter Gruth
Hans Kærshøj Melin
Allan Oluf Kristensen
Poul Hansen Bøtter
Johnny Schaefer
Erik Vølund Frederiksen

60 års jubilæum

Preben Lund Larsen
Otto Krogh-Hansen
Villy Hermann Jensen
Kurt Freddy Hansen
Terence Marquis Hohlmann
Erik Ole Bagge

70 års jubilæum

Finn Ove Hansen

90 års fødselsdag

Bent Olesen



AFSKED – et sidste farvel

Henrik Rasmussen - Gedser
Jens Godtlib Puggaard - Svendborg
Poul Stokkebye Sonne - Marstal
Hardy Otto Vesth - Rønne
Klavs Sørensen (Store klavs) - København
Ole Hegelund - Guldborg
Bjarne John Nielsen - Korsør
Jan Meyer Nielsen - Roskilde
Tino Gilberg - Odense
Æret være deres minde!

3F Sømændene sponsorerer Fanø Badminton klub

Vi er meget stolte over at kunne støtte op om en lokal forening, som i høj grad bidrager med aktiviteter og fællesskab til børn og unge i området.

Dertil er Fanø og Esbjerg områder med mange søfolk. Med sponsoratet bliver vi derfor også en positiv del af hverdagen i lokalområdet, hvor der er mange potentielle medlemmer.

Sponsoratet er gået til at købe spilledragter til børnene i klubben.

Vi glæder os til at følge klubbens unge spillere til stævner og turneringer det næste års tid.



Selvom børnene fra Fanø Badminton kun var med som tilskuere til DM i badminton 2021, valgte de fleste alligevel at få luftet spilledragterne.

