

Nytid

Nr. 1

JAN. 2022
årgang 116

- Statsstøtte på steroider
- TEMA: Vær en ven - ikke en mobber
- Politikerne freder skibsrhederne



**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
Vestervej 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

**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

Politikere argumenterer med følelser, ikke fakta	3
Statsstøtte på steroider	4
Politikerne freder skibsrederne	6
Med kurs mod eventyret	10
Tag en drink og mist din bonus	12
Drømmejobbet til søs blev til et mareridt	13
3F Sømændenes generalforsamling	16
Søfartsstyrelsen besigtigede Bahamas-skib	18
Betal mere i skat?	21
Husk tjek dine forsikringer og pensionsordninger	22
Nyt fra Pension Danmark	22
Mærkedage & Ferieboliger	23
Vil du med på tur i år?	24



NyTid

Fagbladet NyTid

Nr. 1. feb. 2022, årgang 116.

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 11-2-2022.
Afleveret til postvæsenet uge 7.

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

Politikere argumenterer med følelser, ikke fakta



Nogle danske politikere er så naive, at de stadig tror på myten om Danmark som en stolt søfartsnation. De begrundet en årlig statsstøtte på omkring to milliarder kroner til søfarten med skibsfartens store betydning for den danske beskæftigelse, de danske virksomheder og det danske samfund. Men den stolte danske søfartsnation er i dag blot en illusion.

Fakta er, at den danske beskæftigelse for både officerer og menige er støt faldende. De seneste tal viser, at kun 38 % af den samlede arbejdskraft i handelsflåden udgøres af danske søfarende.

Begrundelsen for at indføre DIS i 1988 var ellers at styrke den danske beskæftigelse. Siden vedtog Folketinget en minimal tonnageskat på skibene. Denne gang var argumentationen også, at dansk søfart skulle være konkurrencedygtig og sikre dansk arbejdskraft.

Hvad får det danske samfund til gengæld for to milliarder kroner om året?

Et godt spørgsmål. Alle tal er opgjort på en uigennemskuelig måde, så hverken menigmand, ministerier eller politikere kan gennemskue den reelle effekt.

Ukendt effekt

De seneste måneder har søfartens særstilling været til debat i erhvervsmedier, og skatteministeren har været i høring om sagen.

Nu bruger politikere argumentet, at dansk søfart sikrer danske arbejdspladser i land.

Men blandt de virksomheder ser vi også en udflagning til andre dele af verden.

Derfor skal der tal på bordet. Det vil give alle parter samme viden og udgangspunkt for at vurdere om DIS-loven og tonnageskatten og dermed statsstøtten er en god eller dårlig samfundsinvestering.

Den seneste analyse skal vi helt tilbage til 2006 for at finde. På det tidspunkt undersøgte De Økonomiske Vismænd effekten. Ifølge deres udtalelse var det begrænset, hvad de danske rederier bidrog med til den danske økonomi. Til gengæld roste vismændene rederierne for ikke at drive rovdrift på den danske arbejdskraft. Det er et næsten direkte citat af vismændenes ord.

På grund af de manglende tal og opgørelser holder de fleste danske politikere fast i en følelsesmæssig diskussion, som intet har med realiteterne at gøre. Ved ministerhøringen bemærkede jeg dog en form for tilsagn fra skatteminister Morten Bødskov om at få nogle tal på bordet.

Som fagforening presser 3F Sømændene på politikere.

Som samfund har vi investeret i en konkurrencedygtig skibsfart, nu vil vi se danske arbejdspladser. Der mangler politisk vilje til at formulere krav til gengæld for statsstøtte. Og fra nogle rederier handler det om viljen til at ansætte danske søfolk til en ordentlig hyre.



Statsstøtte på steroider

En gruppe branchefolk er i gang med at undersøge dansk søfart - fra skat til beskæftigelse og samfundsøkonomi.

Danske rederier efterspørger ubefarne. Efterspørgslen er nu så stor, at skoleskibet kan sejle to togter om året. Umiddelbart kan det ses som et godt tegn for beskæftigelsen indenfor søfart. Men den tidligere rektor på søfartsskolen SIMAC, Kurt Rye Damkjær, er skeptisk. Så skeptisk, at han i dag fraråder unge at tage en søfartsuddannelse.

Kurt har nemlig bemærket, at rederiforeningen gør meget ud af

at fortælle, hvor mange ubefarne de ansætter.

- Jeg tror, at rederierne gør det, fordi det pynter på beskæftigelsen indenfor søfart, mener han. For vil rederierne også ansætte de befarne 10 år efter deres uddannelse?
- De tal bliver ikke offentliggjort, fordi de ikke tåler dagens lys. Jeg plejer at sige, at de ubefarne fra søfartsskolerne og Georg Stage bliver brugt som kanonføde for at få beskæftigelsen til at se pæn ud, fastslår Kurt.

FAKTA

STATSSTØTTE I DET BLÅ

Hvad får det danske samfund ud af to milliarder kroner i statsstøtte til rederierne? Det spørgsmål forsøger en direktør i transportbranchen, en tidligere kaptajn og en tidligere skibsfører at svare på. Kurt Rye Damkjær, Niels Tolstrup og Ole Ingrisich har stiftet gruppen "Statsstøtte i det Blå". Gruppen er fra den 1. januar i år udvidet med tidligere formand for 3F Sømandene Henrik Berlau og tidligere søfarende og SF-politiker Tommy Dinesen. Gruppen har nu en bred indsigt i den maritime branche.

Beskæftigelsestallene er vigtige. Det er ifølge Kurt og "Statsstøtte i det Blå" med til at retfærdiggøre statsstøtten til rederierne.

Falsk argument

Da politikerne oprindeligt indførte lovgivningen i DIS, var argumentet, at loven skulle sikre den danske beskæftigelse på skibe, der var i international konkurrence med rederier fra lavindkomst lande. I 1988 var 80 procent af de søfarende danske. Ved årtusindeskiftet



"Statsstøtte i det Blå": gruppens omfattende research på <https://ryedam.wixsite.com/fakta-blad>



var andelen faldet til 55 procent. I 2013 var andelen 31,6 procent. Senere tal er opgjort anderledes:

- Søfartsstyrelsen lavede meget fine statistikker, men da det ser dårligere og dårligere ud, holdt man op med den begrundelse, at det var administrativt for vanskeligt og dyrt. Man ændrede opgørelsesmetoden, så den nu er uigennemskuelig. Vi er af den overbevisning, at det er fordi disse tal ikke skal være så synlige som tidligere, forklarer Kurt.

Nyere tal for danske søfolk kan man finde hos skattevæsenet. Det er faldet med 13 procent mellem 2016 og 2019, så der nu kun er 6.900 danskere, som arbejder på danske skibe. Men faktisk arbejder over halvdelen af dem som kokke og tjener ombord på færger.

Det lave antal danske søfolk får "Statsstøtte i det Blå" til at konkludere, at det oprindelige argument for at yde statsstøtte til rederibranchen ikke har holdt.

I 2001 blev tonnageskatten indført, så rederierne slipper med en minimal afgift for hvert skib i stedet for at betale skat af deres overskud som andre virksomheder. Politikernes argument var endnu en gang at sikre

danske arbejdspladser – denne gang blandt andet på skibsværfterne.

Men ligesom DIS har lovgivningen haft den modsatte effekt.

- Tonnageskatten lægger op til, at det ikke kan betale sig for rederierne at eje sine egne skibe. Det kan bedre betale sig at leje skibe, som har ejere i skattely, forklarer Kurt.

Lille bidrag, stor indflydelse

Hverken skatteministeren eller skatteministeriet ved præcist, hvor meget rederierne samlede særordninger svarer til i statsstøtte. Men vurderingen er to milliarder kroner. Gruppen "Statsstøtte i det Blå" mener dog, at et mere retvisende tal er mellem 10 og 20 milliarder kroner.

- Skat sætter tallet lavt. Mærsk tjener i år mere end 100 milliarder kroner. På grund af den lave tonnageskat betaler Mærsk kun cirka 100 millioner i afgift af rederiaktiviteterne. Skulle Mærsk have betalt almindelig selskabsskat skulle der betales 22 procent, selvfølgelig fratrukket afskrivninger, forklarer Kurt.

Den samlede skatteindbetaling i Danmark fra rederierne skatte-



FAKTA

STATSSTØTTE TIL SØFART

Den årlige danske statsstøtte til rederierne er i følge Skat mindst 2 milliarder kroner. Den ene del af statsstøtten består i, at søfolk ikke betaler skat og derfor tjener en lavere løn. Den anden del af statsstøtten består i en tonnageskat. Rederiet betaler en meget lav årlig afgift for et skib i stedet for at betale skat af skibets overskud som andre brancher. Statsstøtten er rederierne sparede skat.

pligtige aktiviteter er også svært at finde. Men det er lykkedes "Statsstøtte i det Blå" at få bekræftet, at danske rederier betaler cirka 150 millioner kroner.

Kurt mener, at der er et enormt misforhold mellem den indflydelse rederierne har på lovgivningen og deres bidrag til samfundet.

- Det overraskede os, hvor lille rederierne skattebetaling er. Mange har stillet spørgsmål ved vores tal, men de er korrekte, forklarer Kurt og konstaterer:

- Det er helt utroligt, at vi har et erhverv med så stor indtjening, og som bidrager så lidt til samfundet.

"Statsstøtte i det Blå" fortsætter deres gravearbejde efter viden om dansk søfart og deler den i artikler, debatindlæg og med 6.000 medlemmer i Facebook-gruppen "Danske Søfolk". De fleste er positive over deres arbejde, men nogle mener, at de ikke skal røre ved deres erhverv.



Politikerne freder skibsrederne

De fleste af Folketingets partier støtter rederiernes særstatus i dansk lovgivning. Men kritikerne giver ikke op.

Er det rimeligt, at give statsstøtte og tillade særlige ordninger for skibsfarten?

Det har Ny Tid bedt en række politiske ordførere på Christiansborg svare på med disse spørgsmål:

Hvilke argumenter er der for, at det danske samfund fortsat skal give erhvervsstøtte til rederier i form af DIS-lovens skattefritagelse af ansatte og en lav tonnageskat?

Debat i medierne stiller spørgsmål til rimeligheden og efterspørger et større eftersyn af søfartens særordninger. Gør de kritiske røster indtryk?

Velovervejjet og fornuftig statsstøtte

Vi skal have i erindring, at DIS aftalen blev indgået på et tidspunkt, hvor risikoen for at hele den traditionelt store danske handelsflåde risikerede at blive udflaget med tab af alle arbejdspladser og den indtjening, som danske rederier henter hjem til Danmark.

Heldigvis lykkedes det at bevare den danske handelsflåde, så den er en stærk "udviklingsgenerator" for teknologi, brændstof m.m. Disse erhverv og forskningsområder har gennem mange årtier været en dansk spidskompetence - forudsætningen har været en stor dansk handelsflåde, som til stadighed skal serviceres og udvikles.

Således er der både historisk og i vores egen tid gode argumenter for, at vi har sikret, at vi har kunnet fastholde en stor dansk handelsflåde.

I Nordjylland har vi mange virksomheder, der er udskilt af de nu afviklede værfter, en af disse er Logimatic, der udvikler logistik løsninger til skibsfarten. En af de gamle hæderkronede virksomheder i Nordjylland, Desmi, udvikler pumper, der muliggør langt bedre og mindre miljøbelastende brug af brændstof. Man Diesel udvikler motorer til skibsfarten og uden tvivl placeret her på grund af Danmarks stærke position som skibsfartnation.

Om den aktuelle debat svarer han:

Formålet med at drive erhverv er blandt andet at tjene penge, derfor bør vi ikke forarges over gode år med særlig høj indtjening. Jeg argumenterer ovenfor med de gode grunde til, at vi fra samfun-



Orla Hav er erhvervsordfører fra Socialdemokraterne

dets side bidrager til at sikre danske arbejdspladser og erhverv.

Samfundsmæssigt er vi bevidste om, hvad vi bruger skatteydermidler på. Men i den konkrete sag synes jeg, at vi har tænkt os godt om til gavn for Danmark. En stor dansk flåde giver markedsgrundlag for servicering og udvikling af flåden for danske virksomheder.



Vil sikre konkurrence- dygtig søfart

Det blå Danmark indtjener hvert år store beløb til Danmark. Og bidrager årligt markant til Danmarks handelsoverskud med udlandet. Vi er en af verdens største søfartsnationer. Det er en dansk styrkeposition, som vi i Venstre er stolte af. Og som vi i Venstre mener, at vi bør kæmpe for at bevare. For det giver danske arbejdspladser til vands og til lands. Politisk har vi derfor bredt i Folketinget igennem mange år arbejdet for at sikre konkurrencedygtige vilkår for det blå Danmark. Det er vi stolte af i Venstre. Og det vil vi fortsat bakke op om. Uden de danske regler omkring DIS-ordningen og tonnageskatten vil vi risikere at

kaste denne danske styrkeposition overbord. Det vil blive dyrt for Danmark.

Jeg har ingen problemer med, at vi prøver skattemæssigt at være konkurrencedygtig med andre lande. Vi står ikke alene med særordninger på dette område. Vi er og bliver en stolt søfartsnation. Det er vigtigt at fastholde den position, som har stor betydning for Danmarks økonomi. Det vil Venstre fortsat være med til at sikre.



*Torsten Schack
Pedersen er
erhvervsordfører
for Venstre*



Lavere skat gør os mere konkurrencedygtige



Mona Juul er erhvervsordfører for Det Konservative Folkeparti

Vores søfartserhverv er blandt de bedste i verden – og vi skal huske, at vi konkurrerer mod alle verdens lande, når vi snakker søfart. Derfor har vi lavet disse ordninger for at tiltrække rederivirksomhederne. Den internationale konkurrencesituation er ikke ændret. Derfor er behovet for ordningerne heller ikke ændret. Dertil skal man huske, at tonnageskatten ikke kan stå alene, men lægges sammen med rederiernes øvrige selskabsskattepligtige indkomst.

Når det handler om diskussionen omkring dansk arbejdskraft, så er det min opfattelse, at erhver-

vet faktisk gør en stor indsats for at tiltrække danskere (herunder også indsatsen for at få flere kvinder til søs), men danske hænder kan ikke alene gøre det, når vi netop konkurrerer mod de største søfartsnationer.

Kritiske røster skal man aldrig overhøre, og vi skal politisk løbende holde øje med de ordninger, som vi laver for vores erhvervsliv. Men det bliver ikke mig, som foreslår, at vi nu skal til at hæve skatterne for vores søfartserhverv. Tværtimod!

Jo bedre vilkår vi giver en af vores største indtjeningskilder, jo flere arbejdspladser og mere velfærd.

FAKTA

Søfart undtaget for global minimumsskat

I den internationale økonomiske samarbejdsorganisation OECD har 137 lande aftalt en global minimumsbeskatning på 15 procent. Men skibsfarten er undtaget for denne aftale. Det har Danmark stemt ja til. Derfor kommer Henning Hyllesteds næste spørgsmål til skatteministeren til at handle om Danmarks mandat til forhandlingerne.



FAKTA

DIS § 10 består

I forbindelse med samrådet i skatteudvalget måtte erhvervsminister Simon Kollerup svare på status for § 10 i DIS-loven, der i strid med de internationale ILO-konventionerne 87 og 98.

Erhvervsministeren svarede, at DIS-loven og rederiernes mulighed for at beskæftige udenlandsk arbejdskraft fra tredjelande på et internationalt konkurrencedygtigt lønniveau er et centralt vilkår for dansk søfarts globale konkurrencedygtighed. Han afviste, at der er grundlag for et eftersyn af DIS-loven eller at ophæve DIS-lovens § 10.

Selv om FN's organisation for arbejdstagere, ILO, gentagne gange har kritiseret DIS-loven for at overtræde ILO-konventionerne 87 og 98 svarede erhvervsministeren:

”Skiftende regeringer har fundet, at reglerne i DIS-loven ikke er i strid med ILO-konventionerne 87 og 98. Det er også den nuværende regerings opfattelse.”



Grotesk at subsidiere erhverv, som ikke bidrager til samfundet

Henning Hyllested undrer sig over danske rederiers særstatus. Som folketingsmedlem og erhvervsordfører for Enhedslisten er han derfor flittig til at stille spørgsmål til de ansvarlige ministre.

- Rederierne bidrager hverken til vores samfund skattemæssigt eller med danske arbejdspladser, som DIS-ordningen blev solgt på, forklarer Henning Hyllested.

Han hentyder til den berømte paragraf i DIS-loven, som forbyder danske fagforeninger at repræsentere udenlandske søfarende.

- I virkeligheden handlede loven om at skaffe rederierne billig arbejdskraft. Det med at sikre danske arbejdspladser var falsk varebetegnelse, fastslår han.

Han peger på, at alle danske eksporterhverv kunne bede om samme lempelige vilkår.

- DIS blev vedtaget for, at rederierne kunne klare sig i den knivskarpe konkurrence. Men hvilket eksporterhverv kan ikke påpege, at der er udsat for en knivskarp konkurrence? Det er derfor, så mange virksomheder er flyttet til Asien, svarer han.

Efter kritiske artikler i medierne om statsstøtten og Mærsk ud-

sigt til rekordoverskud stillede Henning Hyllested en række spørgsmål til skatteminister Morten Bødskov og kaldte ham i samråd i skatteudvalget den 16. december 2021.

- Der var ikke noget nyt i hverken samrådet med skatteministeren eller i de skriftlige svar. Men det overraskede mig, hvor usikre beregningerne var, og at ingen i skatteministeriet havde overblik over statsstøtten. Det foruroliger mig, når man støtter et erhverv med to milliarder kroner. Det undrer mig ikke mindst, fordi man skal afrapportere sin statsstøtte til EU-kommissionen, forklarer han.

I samrådet efterspurgte han en dybtgående undersøgelse af rederiernes reelle betydning for det danske samfund. Allerede i 2006 vurderede De Økonomiske Vismænd, at rederierne havde en meget begrænset betydning for den danske økonomi. Men ministeren svarede, at Nationalbanken og De Økonomiske Vismænd er uafhængige institutioner, som regeringen ikke kan bede om sådan en opgave.

- Men de er rådgivende organer for regeringen. Så hvis man var interesseret i at grave dybere i rederierhvervet og dets betydning for samfundsøkonomien,



Henning Hyllested er erhvervsordfører for Enhedslisten

kunne man spørge dem. Det virker, som om regeringen ikke vil have boret i det spørgsmål, mener Henning.

Tonnageskatten udgør promiller af rederiernes indtjening, mens en almindelig selskabsskat er 22 procent med mulighed for afskrivning. Han mener, at det er vildt at subsidiere et erhverv på denne måde, som ikke bidrager til samfundet.

- De seneste år har rederierne haft en kæmpe indtjening. Så er det endnu mere grotesk, at de betaler så lidt i skat, og at man opretholder statsstøtten, påpeger han.



Med kurs mod eventyret

Fra arktisk safari ved Svalbard til miljøskib i Indonesien og sejlskib i Australien. For Margrethe har søfartsuddannelsen været en lønnet adgangsbillet til storlåde oplevelser i hele verden.

I 2019 stævnedes Margrethe Bojsen Larsen ud på eventyr – et eventyr, der har været lige siden. Hun var færdig med gymnasiet, og selv om hun var glad for de boglige fag, ville hun prøve noget anderledes.

- Det skulle være en uddannelse, hvor jeg kunne komme hurtigt ud at opleve verden og forskellige arbejdspladser, siger Margrethe.

Hendes far og søster havde i forvejen arbejdet indenfor søfart. Derfor vidste hun, at det var en god mulighed for at få opfyldt sine drømme. Første del af eventyret blev derfor som elev på skoleskibet Danmark. Turen gik over Atlanten.

- Efter skoleskibet havde jeg endnu mere lyst til at sejle, fortæller Margrethe.

Som ubefaren fik hun hyre på en skonnert ved Svalbard i det arktiske hav. De sejlede med turister, som

gerne ville opleve det arktiske hav og dets dyreliv på en bæredygtig måde. Om bord kom også forskere, der studerede i området og filmhold, der optog film.

- Det var vildt spændende og godt at komme ud på egen hånd og gøre sejlfaget til mit eget, på mine egne præmisser, siger hun.





Hun ville lære mere om traditionel sejlskibe og have mulighed for at arbejde på sejlskibe.

- Jeg skulle ikke gøre karriere og hurtigt til tops. I stedet har jeg søgt at få erfaring, oplevelser, rejse og møde en masse mennesker, understreger hun.

Jobbet på Svalbard fungerede som et springbræt, og gav hende adgang til et særligt maritimt miljø, der kunne fortælle om andre jobs rundt om i verden.

Eksotisk hav

Hun skiftede den arktiske kulde og isbjørnene ud med en tropisk udsigt til palmeklædte strande, da hun i fire måneder sejlede med et dansk ekspeditionsskib i Indonesien. *Foto Margrethe 1*

På strandene lå ekstreme mængder plastik, og i havet var der et højt indhold af mikroplastik. Skibets mission var at gøre verden opmærksom på forurening med plastik og konsekvenserne for havet, for dyr og mennesker.

Derefter nåede hun en måned på en brigantine i Sydney i Australien. Men så ramte corona-pandemien, og hun vendte hjem til Danmark.



- Jeg var så heldig at få job ved Molslinjen, som jeg var rigtig glad for, fortæller hun.

På Molslinjen blev hun introduceret til det fornuftige i at være medlem af en fagforening. Det kan hun ikke huske, at Skoleskibet Danmark præsenterede eleverne for. Og det viste sig, at hun snart fik brug for en fagforening.

Uddannelse med muligheder

Margrethe er nu 24 år og overvejer at begynde på universitetet.

- Men jeg beholder søfartspapirerne og muligheden for at få job til søs. Det er en dejlig uddannelse, som har åbnet mange døre for mig, fortæller hun.

I sit arbejdsliv har Margrethe vekslet mellem arbejde, frivilligt arbejde og rejser. I sommeren 2021 var det igen tid til at arbejde og tjene penge. Hun blev foreslået et job på et krabbeskib. De var 30 ombord. 12 arbejdede på dækket, 12 i fabrikken og derudover nogle styrmænd og mestre. Margrethe søgte om en kort

mønstring. Hun fik ikke arbejde på dækket, men på skibets fabrik, hvor de parterede og pakkede krabber.

- Jeg kom med en masse energi og var spændt på en hel ny arbejdsoplevelse. Vi fik en god velkomst og en fin introduktion, husker Margrethe.

Margrethe skulle lynhurtigt blive lige så effektiv til at partere og pakke krabber som dem, der havde arbejdet der længe. Ellers sinkede hun alle, så de ikke kunne nå deres kvote.

- Jeg kunne se, hvor krævende livet som fabriksarbejder på havet er. Det var super lærerigt at prøve at arbejde på en meget rutinepræget måde og sjovt at blive presset på min udholdenhed, fortæller Margrethe om arbejdspladsen, hvor der var en god omgangstone også med de overordnede.

Fortsættes på næste side





Tag en drink og mist din bonus



Det var afmønstring og tid til afsked med gode kolleger. Ti minutter før taxaen skulle køre Margrethe til lufthavnen, skiftede stemningen fuldstændig.

- Vi blev kaldt op på broen og beskyldt for at have drukket om bord. Kaptajnen sagde, at de havde vidner. Det kom som et kæmpe chok, husker Margrethe.

Margrethe var ikke i tvivl om, hvilken aften de overordnede talte om. Det skete to uger før afmønstring, hvor skibet var i havn. Om eftermiddagen drak Margrethe en alkoholfri øl med en kollega. Det så fabrikschefen.

- Hun spurgte, hvorfor jeg drak alkoholfri øl og inviterede mig med til en komsammen på hendes kammer. Der ville være alkohol, som vi kunne dele, fortæller Margrethe.

Det lød hyggeligt, så Margrethe besøgte kammeret om aftenen. Her sad blandt andet styrmanden og drak. De spurgte, om hun ville have en drink.

- Men jeg drak cola og gik tidligt i seng. Det var fysisk hårde vagter, så jeg kunne ikke holde til at være oppe. De respekterede mit nej, erindrer hun.

Dengang undrede hun sig over, at der blev drukket alkohol på skibet. Som på alle andre skibe var det for-

Luskede krabbefiskere: Først skåler de, så beskylder de Margrethe for at have drukket, så hun ikke kan få sin bonus på 40.000 norske kroner.

budt i kontrakten. Men når både en styrmand og en fabrikschef drak, virkede det som accepteret. Det var hyggeligt, så hun kunne lige så godt have taget mod tilbuddet.

- Men heldigvis var jeg træt og bevidst om, at det ville være dumt at risikere noget, fastslår hun.

Dagen efter var der ingen reprimander. Alkoholen blev først nævnt, da de afmønstrede to uger senere.

- Jeg fik at vide, at jeg havde drukket alkohol. Derfor kunne jeg ikke få udbetalt min bonus for en god fangst, fortæller Margrethe.

Kontraktbrud

Fangsten havde været så god, at hun havde optjent 40.000 norske kroner (knap 30.000 danske kroner) på en måned. For Margrethe handlede beskyldningen ikke kun om at miste pengene. Det provokerede hende at blive beskyldt for noget, som hun ikke havde gjort. Især af styrmanden, som hun havde betragtet som en rigtig god kollega. Og så undrede hun sig.

- Hvorfor tog de det først op nu? Hvis de virkelig bekymrede sig om arbejdspladsen, så burde de tage det op, da det skete, mener hun.

Hun fandt ud af, at styrmanden ikke mistede sin bonus. Selv om han havde inviteret til at drikke alkohol og selv havde drukket.

- Jeg var naiv og troede ikke, at de prøvede at lokke mig til at drikke alkohol. Men da jeg snakkede med fagforeningen og med min far, der har været i den maritime branche, kunne jeg godt se det mistænkelige. To af mine chefer havde tilbudt mig alkohol og på dagen, hvor vi afmønstrede, sagde de, at jeg ikke kunne få min bonus, fordi jeg havde drukket, konkluderer hun.

Margrethe fandt ud af, at der ifølge kontrakten skulle være taget en alkoholtest, hvis rederiet skulle kunne bevise, at der var blevet drukket om bord. Ingen af medarbejderne var blevet testet.

3F Sømændene hjalp Margrethe med at skrive til rederiet. Da det ikke hjalp, varslede fagforeningen en retssag for kontraktbrud.

- Rederiet vendte på en tallerken, så snart jeg sagde, at min fagforening ville gå ind i sagen. Da rederiet fandt ud af, at de kunne blive søgt for kontraktbrud, gav de mig min bonus, forklarer Margrethe.

Hun kunne mærke, at rederiet blev overrasket over, at hun var i fagforening. De unge kolleger og dem fra Østeuropa var nemlig ikke i fagforening. Derfor fik Flere kolleger enten ingen bonus eller kun en halv bonus.





Vær med til at tale pænt og behandle dine kolleger ordentlig. Det er målet for dette tema om mobning og chikane om bord på danske skibe. I denne artikel ser vi på, hvor galt det kan gå, når en ubefaren ikke har ordentlig adgang til en tillidsrepræsentant eller sikkerhedsrepræsentant, og corona-pandemien gør det svært at finde et andet arbejde.

Drømmejobbet til søs blev til et mareridt

Skældsord dagen lang og arbejdsskader var resultatet af Benjamins 14 måneder som ubefaren på et dansk skib



Første januar 2020 stævner 37-årige Benjamin Thomsen ud på sit nye job som ubefaren. Egentlig er han uddannet murer og har arbejdet som håndværker. Men Benjamin er ud af en fiskerfamilie og har altid drømt om et arbejdsliv til søs.

I begyndelsen er det nyt og spændende. Han arbejder i 14-dages mønstringer på forskudte hold med en befaren, en styrmand og en kaptajn.

- Jeg fik stor respekt for en af skipperne. Han fortalte, at hvis han var presset, kunne han finde på at råbe af folk. En dag var han stresset, og han vrissede af mig. Bagefter sagde han, at det var han ked af, husker Benjamin.

- Jeg har den dybeste respekt for, at manden har så meget selverkendelse. Det viser karakterstyrke.

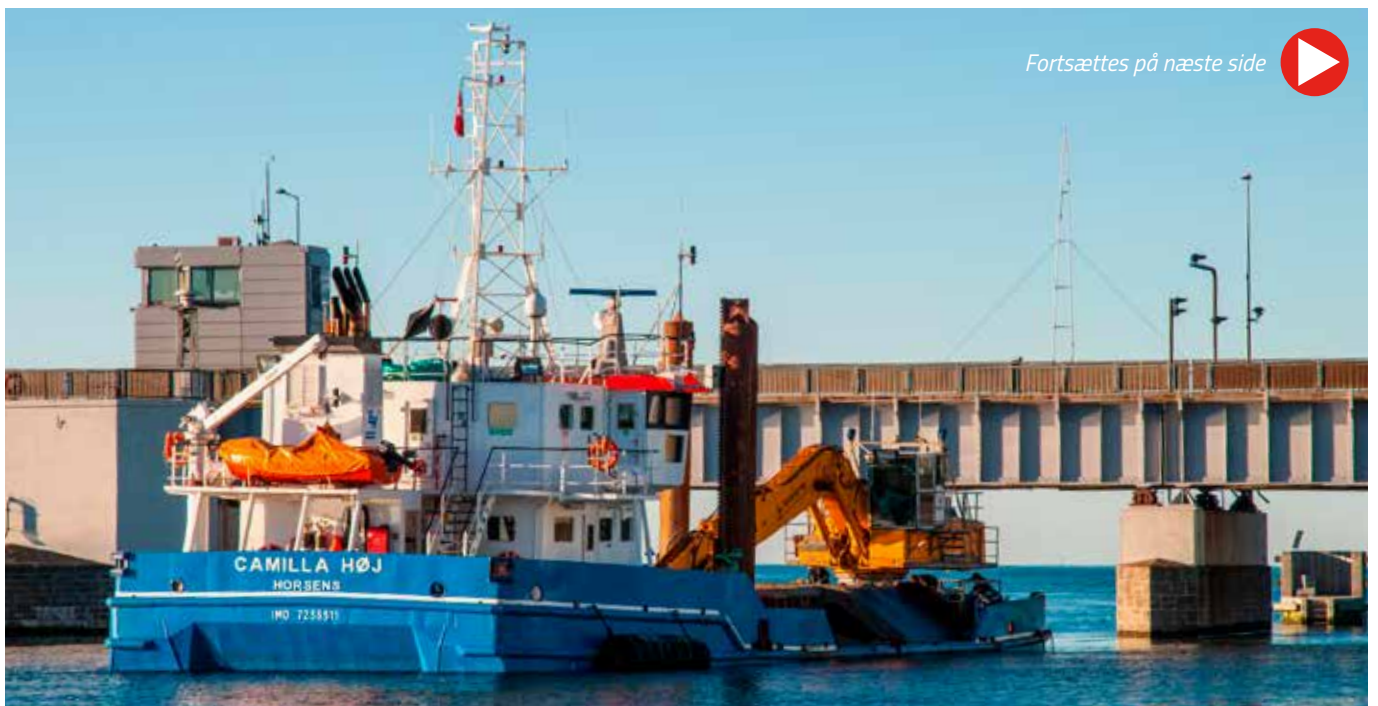
En af styrmændene fortalte Ben-

jamin, at i løbet af fem år havde de haft 25 eller 30 mand i samme stilling som hans. Benjamin tænkte, at det var en stor udskiftning.

Mobningen begynder

Efter nogle måneder ramte corona-pandemien verden. For Benjamin betød det, at han kom til at arbejde på et fast hold. Desværre ikke med den skipper, som viste stor selvindsigt.

Fortsættes på næste side





- Efter jeg havde været ude 3-4 gange, kunne min kæreste mærke, at jeg begyndte at ændre mig. Når jeg kom hjem, var jeg ked af det, og der gik nogle dage, inden jeg var normal. Et par dage inden jeg skulle ud igen, sov jeg uroligt om natten og var mere indelukket. Jo længere tid jeg var i rederiet, jo værre blev det, fortæller Benjamin.

Han oplevede en hård tone om bord på skibet.

- Jeg kunne ikke nå at drikke min morgenkaffe, inden jeg fik at vide, at jeg var et dumt svin, husker han.

Benjamin er ikke helt ung, og han var vant til en hård tone på en arbejdsplads.

- Man skal kunne give gas og tage imod gas. Men selv om man har en direkte tone, kan man godt sige tingene på en pæn måde uden at kalde folk alt muligt åndsvagt, mener han.

Han blev kaldt fede svin, dumme svin, dovne hund. Hans overordnede supplerede med at kalde ham perker, Muhammed og Bongo, fordi han havde fuldsæg, og de mente, at han lignede en perker.

- Jeg prøvede at vende den anden kind til og virke ligeglad. Jeg prøvede at svare igen i samme tone. Men jeg kunne mærke, at de var

ligeglade. Det rørte dem ikke, konstaterer han.

Benjamin henvendte sig flere gange til den daglige leder på rederiets kontor og bad om lov til at skifte hold eller til et andet skib, men der skete ikke noget.

- Det var uheldigt at stå midt i corona-pandemien. Et nyt arbejde var svært at få, så jeg klemte balderne sammen og passede mit arbejde for at tjene penge til at betale mine regninger derhjemme, fortæller han.

Risikable opgaver

Det viste sig at blive en surt tjent løn. Problemet var nemlig ikke kun det psykiske arbejdsmiljø om bord på skibet. Benjamin blev også beordret til at løse risikable opgaver. Det skete blandt andet ved en graveopgave.

- Da vi skulle skifte fra normal graveskovl til grubbetand, faldt skovlen ned i mudderet, og akslen faldt ud. Jeg blev beordret alene ned og finde akslen i mudderet i lasten.

Akslen kostede 20.000 kroner, og Benjamin måtte selv finde ud af, hvordan han kunne komme ud i det dybe mudder og finde den.

- Jeg sad hurtigt fast i mudderet. Det

var som kviksand. Jeg trådte rundt men kom ikke nogen steder. På et tidspunkt fik jeg rykket så hårdt i mit ben, at det gav et smæld i det ene knæ. Jeg fik overbalance og væltede. Da gik jeg i panik. Det føltes, som om jeg blev suget ned i mudderet, erindringer han.

Det var kun skibsassistenten, som reagerede på hans desperate råb om hjælp. Skibsassistenten kastede et reb ud til ham, så han kunne komme op at stå. Derefter alarmerede han skipperen og styrmanden og kom tilbage og hjalp Benjamin op af mudderet. Da skipperen så Benjamin smurt ind i mudder, grinede han.

- Det samme gjorde styrmanden. Hverken styrmanden eller skipperen havde travlt med at hjælpe mig, husker han.

Benjamin har fået at vide, at styrmanden optog ham på video, mens han sad fast i mudderet og sendte det ud på sociale medier.

Ved denne arbejdsulykke fik Benjamin ødelagt brus i sit ene knæ. En skade, som han selv måtte anmelde. Senere var han ude for endnu en alvorlig arbejdsulykke og blev fyret tre dage senere. Dermed har han anmeldt fire arbejdsskader fra sin tid på skibet. Skaderne er stadig under behandling.



Mobning giver usynlige skader

Benjamin har valgt at stille sig frem under eget navn, selv om han ved, at han risikerer at blive blacklistet i nogle rederier. Men den risiko løber han, hvis det kan betyde, at der bliver ryddet op i branchens brodne kar. Samtidig vil han gerne være med til at kæmpe for et bedre psykisk arbejdsmiljø.

- Det er godt, hvis min historie kan få nogle unge til at sige fra, vurderer han.
- Man kan se, når et ben er brækket. Men psykiske skader efter mobning bliver ikke taget alvorligt. Du kan ikke se, hvor dårligt en person kan få det ved at blive mobbet, fastslår han.

Trods alle problemerne har Benjamin ikke opgivet drømmen om at arbejde til søs, men det skal være som maskinmester i fremtiden.



Tonen ikke for sarte sjæle

Inden Benjamin blev fyret, havde han klaget til Søfartsstyrelsen over det psykisk og fysisk dårlige arbejdsmiljø på skibet. Det var en MLC-klage, som står for Maritime Labour Convention. Klagen betød, at Søfartsstyrelsen kom på kontrolbesøg på skibet.

Ved Søfartsstyrelsens kontrol i 2021 konstaterede den kontrollerende skibsinspektør, at: "miljøet og tonen ombord ikke er for 'sarte sjæle', og at det kan være svært at passe ind".

Ny Tid ville gerne spørge Rederiet Høj, hvad rederiet gør for at sikre et godt psykisk arbejdsmiljø ombord på sine skibe. Derfor kontaktede Ny Tid rederiet på både mail og telefon. Men blev afvist.

- Jeg vil gerne takke nej til et interview, sagde manager Søren Høj fra Rederiet Høj til Ny Tid.

Derfor referer Ny Tid i stedet de svar, som Rederiet Høj har givet Søfartsstyrelsen i en skriftlig redegørelse. Af rederiets svar fremgår det, at styrmanden på skibet fungerede som sikkerhedsrepræsentant ombord. Den samme styrmand, som deltog i mobningen og som Benjamin skulle henvende sig til, hvis han oplevede problemer med det psykiske arbejdsmiljø.

Om de mange skældsord og det dårlige psykiske arbejdsmiljø skriver rederiet:

"Skipperen erkender, at der bliver anvendt kælenavne, men fra hans synspunkt bliver de altid anvendt "med et glimt i øjet". Skipper kan godt se det uheldige i såkaldte negative kælenavne, så fremadrettet vil disse blive fjernet fra sprogbruget ombord."

"At være på et skib med så lille en besætning kan være en udfordring for mange. Det kræver sin mand/kvinde at kunne indgå i et sådant miljø, hvor man skal kunne 'sluge nogle kameler', og hele tiden have fokus på de signaler, man selv sender og ikke kun på, hvad andre gør."

Generelt mener Benjamin, at rederiet forsøger at bagatellisere alvoren i hans klage over det psykiske og fysiske arbejdsmiljø. Det ovenstående eksempel, hvor de overordnede grinede af ham, efter at han var faldet og kommet til skade i mudderet, undskylder rederiet med, at Benjamin selv grinede, da han kom op af mudderet. Benjamin husker ikke, at han grinede. Tværtimod. Han var rasende og skældte sine overordnede ud.



3F Sømændenes generalforsamling

onsdag den 8. december 2021 kl. 11.00

Traditionen tro og helt efter vedtægterne bød formand Søren Sørensen de fremmødte kollegaer velkommen til 3F Sømændenes årlige generalforsamling. Efter at blive valgt som dirigenter, indtog faglig sekretær Flemming Thiesen og kasserer Christian Krog Johansen deres pladser og styrede generalforsamlingen i overensstemmelse med den godkendte dagsorden.



Beretning om forbundets virksomhed

Formand Søren Sørensen fik herfter ordet til aflæggelse af beretning over 3F Sømændenes virke i året, der er gået.

Søren Sørensen indledte med at bede generalforsamlingen holde to minutters stilhed for at mindes de 17, kollegaer som er gået bort i beretningsperioden.

I beretningen gennemgik Søren Sørensen de faglige og politiske opgaver, som vi har stået med i året, der er gået.

Ikke mindst de mange problemer med coronarestriktioner har været en prøvelse af de hårde. Det har især vanskeliggjort møder – herunder møder i forbindelse med overenskomstforhandlingerne.

I beretningen fremhævede Søren Sørensen, at regeringen har indgået 14 trepartsaftaler, bl.a. nogle som også vores medlemmer har haft stor glæde af.

For de ledige betød trepartsaftalerne, at de ikke fik forkortet dagpengeperioden, hvis de har været ledige under coronanedlukningerne

FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation – som blev navnet efter sammenlægning af LO OG FTF

– har ved trepartsforhandlingerne krævet, at dagpengesatserne bliver hævet.

I forbindelse med den stadige stigning i pensionsalderen, har 3F sagt nej til yderligere stigning i pensionsalderen.

Der er blevet indført Arnepension, som giver ret til tidligere tilbagetrækning efter mange år på arbejdsmarkedet.

Udenlandsk arbejdskraft

I forbindelse med finanslovsforhandlingerne, besluttede folketinget, at skærpet straffen for brud på lov om fremmed arbejdskraft.

Søren Sørensen gennemgik nogle af de opgaver, som vi i Sømændene, ja i 3F og hele fagbevægelsen står overfor, nemlig at arbejdsgiverne forsøger at fravælge ansatte på danske løn- og arbejdsvilkår.

I Danmark har vi oplevet, hvordan det er lykkedes at ansætte filippinske chauffører i EU. Social dumping som sjældent set i Danmark. Usle beboelsesforhold, dårlige løn- og arbejdsforhold viser nødvendigheden af kampen mod social dumping og menneskehandel.

Chauffører i Danmark, ja nok i hele EU kan glæde sig over, at det er lyk-

kedes at få vedtaget en lovgivning, som skulle betyde bedre forhold for chauffører i EU. Den såkaldte EU vejpakke. Sådan en kunne vi i Sømændene, godt ønske, at der blev gennemført for søerhvervet.

6.500 arbejdspladser i Det Blå Danmark er på udenlandske hænder. 38% af arbejdskraften i Det Blå Danmark er på danske løn og arbejdsvilkår. De seneste 5 år er det primært gået ud over officererne, fordi hovedparten af skibsassistenterne på skibe på langfart for længst er skiftet ud med især asiatiske og østeuropæiske søfarende.

Trist er det. Men kendsgerningen er, at danske rederier administrerer nu flere skibe på udenlandske flag end de gør på dansk flag.

Hviletid

Efter en række møder mellem faglige organisationer og søfartsstyrelsen, er der udarbejdet en ny hviletidsbekendtgørelse.

I de indre danske farvande kan Søfartsstyrelsen nu dispensere for hviletidsbekendtgørelsen, under forudsætning af at den/de faglige organisationer på området indgår en aftale med rederiet herom, og under forudsætning af at der laves kompenserende tiltag herfor.



FORBUNDETS REGNSKAB

Kasserer Christian Krog Johansen gennemgik regnskabet. Generalforsamlingen godkendte regnskabet.

INDKOMNE FORSLAG

Forslag 1 - vedtaget: Generalforsamlingen er enig i, at forbundets valgte fastlønnede tillidsmænd aflønnes efter DIS-overenskomsten mellem Danmarks Rederiforening og 3F Sømændene.

Forslag 2 - vedtaget: Generalforsamlingen er enig i, at alle medlemmer af 3F Sømændene stiger i kontingent til afdelingen med op til kr. 10,- pr. måned.

OPSTILLING TIL VALG

Kasserer: Christian Krog Johansen genopstiller – Er valgt da der ikke var nogen modkandidat.

Faglig Sekretær: Gert Christensen genopstiller – Mette Clemmensen stiller op.

Til 3F Sømændenes bestyrelse opstiller:

Morten Bach: Genopstiller

Camilla B. Christensen: Genopstiller

Palle B. Sciegienny: Genopstiller

Hans Olsen: Genopstiller

I overensstemmelse med 3F Sømændenes love skal der nu udsendes stemmesedler til alle medlemmer af 3F Sømændene. Dette vil ske i slutningen af april måned.

3F Sømændenes generalforsamling 8. december 2021

Åbent brev: Folketingets medlemmer og regering



3F Sømændenes generalforsamling – 2021 – har endnu engang drøftet skiftende regeringer og folketingsflertals diskriminerende søfartspolitik.

En stadig større del af skibe under danske flag benytter internationalt mandskab - besætninger.

Som bekendt forhindrer DIS-loven danske faglige organisationer at stille krav om danske løn- og arbejdsvilkår for de medlemmer, som ikke er bosat i Danmark.

Siden DIS-lovens vedtagelse i 1988 er andelen af søfolk på danske overenskomster i danske skibe reduceret til en meget lille minoritet.

Dette til trods for, at politikerne gennem årene har argumenteret for, at DIS-loven og andre gunstige skatteregler for rederierne vil øge beskæftigelsen af søfolk fra Danmark.

Dette er som bekendt ikke sket.

FN's Arbejderorganisation – ILO har siden 1988 årligt kritiseret skiftende danske regeringer for, at dansk lovgivning ikke efterlever FN's og ILO's konventioner om grundlæggende faglige rettigheder.

Især retten til at vælge fagforening og retten til frie overenskomstforhandlinger.

Skiftende regeringer og folketingsflertal overhører bevidst denne kritik fra ILO's ekspertkomite.

DIS-lovens negative betydning bliver yderligere forværret med EU's regler om arbejdskraftens frie bevægelighed.

Flere og flere små og store danske rederier forhyrer bevidst søfarende uden bopæl i Danmark. Med DIS-loven i hånden kan rederier afvise at tegne overenskomst for søfolk med bopæl uden for Danmark.

Kære folketing og regering

Er tiden ikke inde til et kraftigt serviceeftersyn af DIS-loven og de rammebetingelser og skattefordele som er tildelt rederierhvervet?

Er det ikke på tide, at rederier, der har skibe under dansk flag, følger de danske normer for løn og arbejdsforhold?

Hvis dansk søfart skal have en fremtid, så skal Danmark som søfartsorganisation også sikre, at der er uddannelse og beskæftigelse til søfolk med bopæl i Danmark.



Søofficerer: Søfartsstyrelsen besigtigede Bahamas-skib, inden det blev sat i rutefart til Oslo i 1983

I december 1983 satte DFDS krydstogtskibet Scandinavia ind på ruten til Oslo. Inden da var Søfartsstyrelsen ombord for at besigtige det Bahamas-flagede skib, husker både overstyrmanden og kaptajnen. Kontrollen i 1983 har betydning for den undersøgelse af søfartsmyndighedernes rolle i forhold til katastrofeskibet Scandinavian Star, som erhvervsminister Simon Kollerup har igangsat.

I 1982 blev Richard Berg Larsen udnævnt til overstyrmand på det nybyggede krydstogtskib Scandinavia, som DFDS i september samme år havde sat ind på ruten New York-Bahamas-Florida. Ideen var, at newyorkerne skulle spare kilometer ved at tage en luksusbilfærge med kasino og toldfrit salg på vej til vinterferie i Florida. Men selv om amerikanerne var vant til krydstogter, så brød de sig ikke om ideen om at medbringe bilen. Lynhurtigt gav ruten et drønende underskud, som snart truede rederiets eksistens, og Scandinavia, som sejlede under Bahamas-flag, blev derfor i efteråret 1983 omdirigeret til ruten København-Oslo.

Richard Berg Larsen husker, at da krydstogtskibet i december 1983 ankom til København, kom der repræsentanter for Statens Skibstilsyn, som Søfartsstyrelsen hed dengang, ombord på skibet.

»De ville gerne se det fine skib. De skulle tjekke det, som man tjekker i forbindelse med et årligt syn,« fortæller han og uddyber:

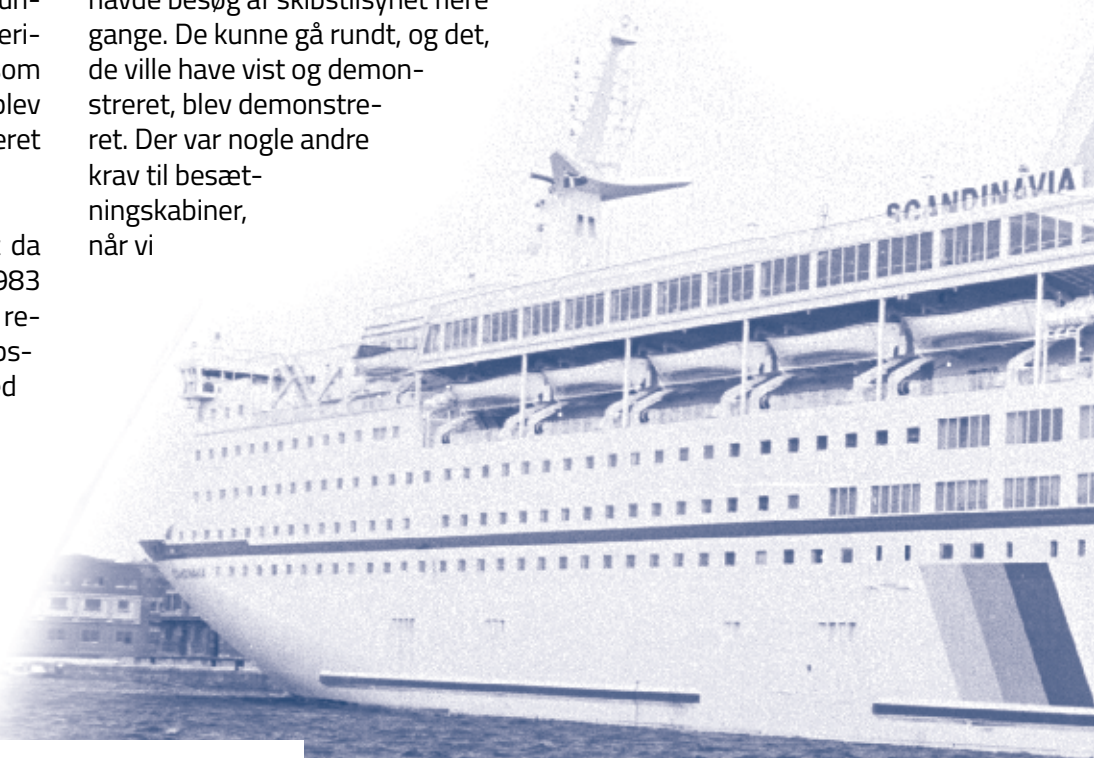
»Besigtigelsen kan sammenlignes med det syn, vi normalt havde hvert år på danskflagede passagerskibe.«

Også Knud Nielsen, som dengang var kaptajn på Scandinavia, husker besøget fra skibstilsynet, fortæller Richard Berg Larsen. Han oplyser, at hans tidligere kaptajn nærmer sig de 90, og at han ikke ønsker at tale med en journalist.

»Både Knud og jeg husker, at vi havde besøg af skibstilsynet flere gange. De kunne gå rundt, og det, de ville have vist og demonstreret, blev demonstreret. Der var nogle andre krav til besætningskabiner, når vi

taler om for eksempel nødlis, telefon og aflåste skabspladser i forhold til de regler, vi havde sejlet under i USA,« siger Richard Berg Larsen og peger på, at besætningskabiner ikke måtte ligge under bildækket, når skibet skulle sejle med dansk besætning.

»Sømændene stod og råbte og skreg, fordi kabinerne ikke var bygget efter reglerne,« som han husker.



Scandinavia i Frihavnen 1982. Foto: Ritzau Scanpix



Tidligere forbundsformand for sømændene, Henrik Berlau, kan bekræfte, at fagforeningen stod på kajen i Frihavnen, da Scandinavia blev fortøjet. Han husker også, at der ved siden af sømændene stod repræsentanter for Statens Skibstilsyn. I første omgang var det nu ikke indretningen af mandskabets lukafer, der var Sømandsforbundets ærinde, men derimod en ordentlig aflønning af de udenlandske matroser, der hidtil havde udgjort besætningen, mens skibet sejlede mellem New York og Florida.

»For mig var det ikke en overraskelse, at skibstilsynet var til stede. Det var tværtimod helt forventeligt og efter bogen, at de stod og ventede på det her nye passagerskib, der skulle indsættes på ruten,« siger Henrik Berlau, der husker det som »en spændende begiven-

hed«, da det kæmpestore krydstogtskib lagde til kaj.

I modsætning til skibstilsynet var repræsentanterne for sømændene dog ikke velkomne ombord, så det lykkedes først, da en af forbundets folk fik sneget sig ind på skibet ved at blande sig med folkene fra skibstilsynet, siger Henrik Berlau.

Brød Søfartsstyrelsen loven i 1990?

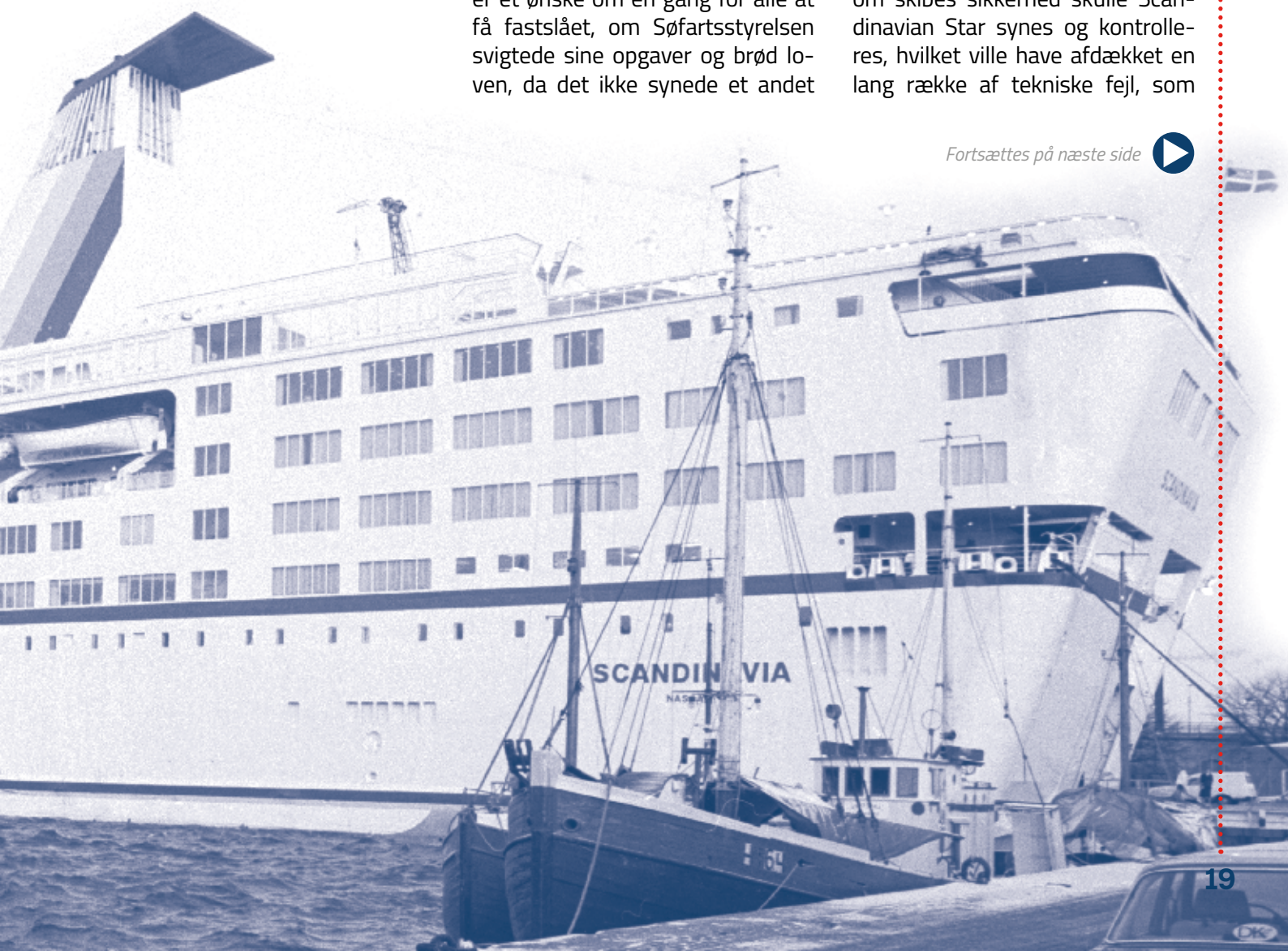
Omfanget af synet af Scandinavia tilbage i 1983, inden skibet blev sat i fast rutefart mellem København og Oslo, har betydning for den undersøgelse, som erhvervsminister Simon Kollerup har sat i gang. Vibe Garf Ulfbeck, juraprofessor og centerleder for jura på Københavns Universitet, skal lave en ekstern undersøgelse af de gældende regler for syn af udenlandske passagerskibe i 1990. Baggrunden for erhvervsministerens undersøgelse er et ønske om én gang for alle at få fastslået, om Søfartsstyrelsen svigtede sine opgaver og brød loven, da det ikke synede et andet

passagerskib under Bahamas-flag, som i 1990 ligeledes blev kaldt hjem fra USA for at blive sat i rutefart til Oslo, nemlig katastrofeskibet Scandinavian Star. Få dage efter skibet var sat i fart den 1. april 1990, blev der påsat en række brande ombord, som førte til tab af 159 menneskeliv.

At Scandinavian Star ikke blev synet, inden skibet blev sat i fart, har Søfartsstyrelsen siden katastrofen forklaret med henvisning til, at når skibet sejlede under Bahamas-flag, lå ansvaret hos flagstaten, altså Bahamas. De danske myndigheder havde kun mulighed for at foretage en såkaldt havnestatskontrol, men her stod Scandinavian Star ikke for tur.

Lige så længe har Henrik Berlau argumenteret for, at Søfartsstyrelsen brød loven ved ikke at syne skibet. Han henviser til, at i henhold til lov om skibes sikkerhed skulle Scandinavian Star synes og kontrolleres, hvilket ville have afdækket en lang række af tekniske fejl, som

Fortsættes på næste side





ville være pålagt rettet før opstart af sejladsen. Det drejede sig blandt andet om besætningens manglende brandøvelser, mangelfuld skiltning og ineffektive alarmer, manglende brandudstyr samt defekte redningsbåde.

Det er i den forbindelse, at han peger på synet af Scandinavia i december 1983:

»Begge skibe var passagerskibe, begge med Bahamas-flag, begge på rute fra Danmark til Norge, begge omfattet af samme regler. De er derfor 1:1 sammenlignelige,« som han siger.

»Kravet om syn var gældende lov og praksis, og der er ingen kendte eksempler på andet,« tilføjer han.

Alle gamle sager er destrueret

Søfartsstyrelsen har for længst destrueret dokumenterne om, hvad skibstilsynet foretog sig på Scandinavia. Information har søgt aktindsigt, men »fysiske sager vedrørende udenlandske skibe eksisterer ikke længere:

”De blev alle i forbindelse med nedlæggelse af Søfartsstyrelsens fysiske arkiv destrueret efter aftale med Rigsarkivet ca. 2004 i henhold til bestemmelserne for Rigsarkivet,” oplyser Søfartsstyrelsen, der antager, at Scandinavia »eventuelt har været udpeget til og underlagt« en inspektion i henhold til reglerne om havnestatskontrol – men som styrelsen også tilføjer: »uden dog at kunne konkludere det endeligt.«

Ifølge det såkaldte Pariser memorandum fra 1982, som var en regional aftale mellem 14 europæiske lande, kunne søfartsmyndighederne gennemføre inspektion af udenlandske handelsskibe, der anløb havn i et af de 14 lande, og målsætningen var indenfor en tre år at nå frem til en årlig kontrol af 25 procent af de udenlandske ski-

be. Det fremgår dog af Pariser memorandummet, at inspektionen var begrænset til »et besøg på skibet for at tjekke certifikater og relevante dokumenter i forhold til memorandumets formål«.

Kun hvis der var et klart grundlag for at vurdere, at skibet ikke levede op til gældende krav, kunne søfartsmyndighederne gennemføre en mere udførlig inspektion.

Det sidste var dog næppe situationen for Scandinavia i 1983, for som Richard Berg Larsen siger:

»Vi taler jo om et næsten nyt skib, godkendt flere gange af klassifikationselskabet, flagstaten og US Coastguard på de 15-16 måneder, der gik, fra vi sejlede fra værftet i Nantes, hvor skibet blev bygget, til vi ankom til København.«

Henrik Berlau henviser til danske bekendtgørelser fra 1981 og 1988, hvori det hedder, at »intet passagerskib må gå i fart« uden afholdt hovedsyn. Bekendtgørelsen knytter sig til lov om skibes sikkerhed, hvoraf det fremgår, at også udenlandske skibe er omfattet af loven. I den tilhørende vejledning fra 1988 uddybes det, at hovedsynet – »før skibet sættes i fart« – omfatter blandt andet redningsbåde, redningsflåder, brandvisnings- og brandslukningsanlæg samt brandbeskyttelse. Altså netop de forhold, som blev fundet kritisable på Scandinavian Star efter branden.

»Hvis Erhvervsministeriet havde ønsket at gøre en undtagelse for udenlandske passagerskibe, så havde det nok fremgået af bekendtgørelsen fra 1988,« påpeger Henrik Berlau.

Fartstilladelse fra skibstilsynet

En af de ting, som Richard Berg Larsen husker, at han personlig skulle stå for, inden Scandinavia første gang sejlede til Oslo lige før

jul 1983, var sikkerhedskurser for nye besætningsmedlemmer, hvor blandt andet de cateringansatte skulle have certifikat til at kunne ro en redningsbåd. Det havde i høj grad skibstilsynets interesse:

»Vi kaldte det 'kend dit skib', og det var og er stadig en integreret del af sikkerhedsuddannelsen,« siger han.

Til gengæld kan hverken Richard Berg Larsen eller Knud Nielsen huske, at skibstilsynet udstedte en fartstilladelse til Scandinavia, som skulle gælde for rutefarten mellem København og Oslo.

»Men det er længe siden. Både Knud og jeg husker fartstilladelsen på danske skibe,« siger han og tilføjer, at Scandinavia havde et passagercertifikat udstedt af Bahamas High Commission i London.

»Det var jo ikke et begrænset certifikat, men et langturscertifikat. Den danske fartstilladelse nævner den rute, hvor skibet skal sejle, mens Scandinavia i princippet var godkendt til lange oceanrejser.«

Henrik Berlau er derimod sikker på, at der blev udstedt en dansk fartstilladelse til Scandinavia. Det følger direkte af bekendtgørelsen fra 1988, at skibet skulle have sådan en, når det gik i fast rutesejlad med passagerer.

»I modsat fald ville Scandinavia være sejlet ulovligt, for Bahamas har ikke autoritet til at udstede fartstilladelse for det danske rederi DFDS til sejlads med passagerer i fast rutefart mellem København og Oslo,« siger Henrik Berlau.

Søfartsstyrelsen har ikke ønsket at kommentere artiklen, herunder kritikken om lovbrud fra Henrik Berlau.



Betal mere i skat? Nej vel!

Sejler du i DIS og er skattepligtig til Danmark – så er det måske tid til at få såvel årsopgørelsen for 2021 og forskudsopgørelsen for 2022 på plads.

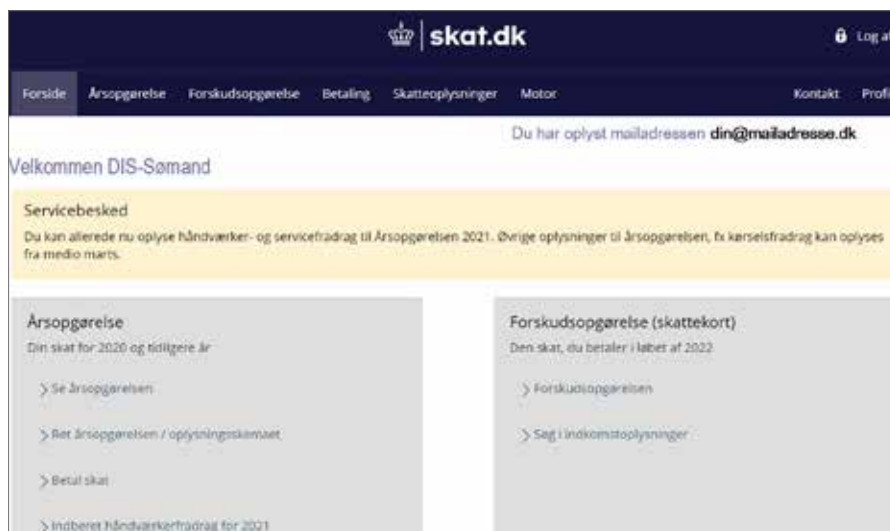
Som bekendt betyder DIS skatteordning, at søfolk forhyret på DIS-registret skib får udbetalt nettohyre. Altså hyre, hvor der ikke trækkes A-skat og arbejdsmarkedsbidrag. Men på selvangivelsen og i årsopgørelsen vil DIS-indkomsten dog blive medregnet som en del af den samlede A-indkomst. Denne aftale gælder kun fuldt skattepligtige til Danmark eller Færøerne.

Da den søfarende ikke kan udnytte respektive skattefradrag, når vedkommende er på DIS hyre, udbetales et kompenstationstillæg. Dette tillæg svarer til den skattemæssige værdi af de uudnyttede fradrag.

DIS uden for Begrænset Fart

En del af lønmodtagerfradraget er indregnet i Sømandsfradraget. Så der gives kun kompenstation for personlige og individuelle fradrag som bl.a.

- børne- og ægtefællebidrag
- kontingent til efterlønsordningen
- renteudgifter
- gaver til godkendte foreninger
- kompenstation for ratepensioner
- kompenstation for kapitalpensioner
- kompenstation for kirkeskatten (for ikke medlemmer af folkekirken)
- uudnyttede fradrag fra ægtefælle



DIS Begrænset Fart (færger til udlandet m.v.)

Søfarende, der sejler i Begrænset Fart (færger til udlandet), kan ikke benytte standardfradraget som omtalt i "Lov om beskatning af søfolk", men kan i stedet fratække og få udbetalt kompenstation af de dokumenterede udgifter til fagforening, A-kasse, transport m.v.

Begæring om kompenstation?

For at få beregnet kompenstation skal den søfarende indsende en Begæring om kompenstation til Udligningskontoret.

Yderlige oplysninger

Udligningskontoret for Dansk Søfart, Amaliegade 33, opg. B, DK-1256 København K.
Kontortid mandag – fredag: 11.00-15.00
Telefon: +45 33 11 64 32
E-mail: postmester@udligningskontoret.dk
www.udligningskontoret.dk/

FAKTA

OM UDLIGNINGSKONTORET

Ved lov er det vedtaget at hyre optjent om bord på skibe, registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), skal være fritaget for beskatning.

Udligningskontoret er etableret af de danske rederier til at administrere, beregne og kontrollere skattekompenstationsbeløb til DIS-søfarende.



Husk tjek dine forsikringer og pensionsordninger

For de mange, som har en arbejdsmarkedspension i henhold til overenskomst eller kontrakt, er det vigtigt løbende at tjekke indbetalingerne på pensions- og forsikringskonto. I 3F Sømændene, har vi desværre oplevet fejlindbetalinger. Der har været indbetalt forkert beløb – ja, så galt indbetalinger til forkert pensionselskab.



Der er mange gode grunde til løbende at tjekke om det er den rigtig indbetaling, ifølge overenskomst som er indsat på din konto i pensionselskabet.

Indbetalinger til arbejdsmarkedspensionen er selvfølgelig til den fremtidig pension. Men der er også

en del af indbetalingen der går til forskellige forsikringsordninger. Som f.eks. sundhedsordninger, udbetaling ved kritisk sygdom, overgang til senior- eller førtidspension.

Tjek din dækning på dit pensionselskabs webportal. Skulle du på grund af jobskifte blive omfattet

af nyt pensionselskab – så få en samtale med forsikringselskabet om bedst mulig løsning for dig, så du ikke mister dine indbetalinger og forsikringsdækning.

Er du i tvivl om din dækning i forhold til overenskomst så kontrakt 3F Sømændene.

Nyt fra PensionDanmark

Har du svært ved at få en tid hos din egen læge?

Online læge har tid, når det passer dig. Det kræver kun et par klik, så har du en tid hos lægen. Du kan klare det hele hjemmefra, for samtalen foregår på din telefon. Online læge er en del af din sundhedsordning hos Pension Danmark. Det betyder, at du kan tale med en læge via video - også om aftenen, i weekenden eller på ferien. Online læge har nemlig åbent alle hverdage fra 8-22 og i weekenden og på helligdage fra 9-17. Derfor er online læge et rigtig godt supplement til din egen læge.

Online læge kan hjælpe med de fleste ting, som din egen læge hjælper med, fx:

- Lægefaglige råd nu og her
- Vurdere symptomer
- Recepter og hjælp til håndkøbsmedicin.

- Har du børn under 15 år, kan de også få hjælp hos online læge.
- Find online læge, når du logger ind på pension.dk/sundhed eller i appen 'Din pension'.

Måske en "Arne-pension"?

Pension Danmark tilbyder at bistå medlemmer, som gerne vil vide mere om mulighederne for tidlig pension. Pension Danmark har udviklet et rådgivningsværktøj, som kan give et bud på, om det kan betale sig at gå på tidlig pension eller efterløn.

Rådgivningsværktøjet er desværre ikke et online værktøj, som du selv kan sidde med.

Men I er meget velkomne til at ringe til PensionDanmark på 7012 1330. Så regner Pension Danmark på de respektive oplysninger.



Hvad kan værktøjet?

Det kan give et forsigtigt bud på, hvordan økonomien kommer til at se ud – både på tidlig pension og efterløn. Der tages selvfølgelig højde for modregning, fx hvis medlemmet stadig arbejder lidt, modtager offentlige ydelser eller allerede får udbetalinger fra pension.

Sejltid!

Mangler du oplysninger om din sejltid – så kan vi i 3F Sømændene måske hjælpe. Ring eller skriv til 3F Sømændene.



MÆRKEDAGE

**Tillykke
med den
runde dag!**



70 års fødselsdag

Poul Tonni Jensen
Birger Jørgensen
Henning Bent Grønbech Jensen

80 års fødselsdag

Erling Schou Andersen
Ole Højgaard Nielsen
Erik Udengaard Mårtensson
Niels Jørgen Jensen

50-års jubilæum

Sten Langhoff Kristensen
Jens Hugo Andersen

60-års jubilæum

Bent Therkildsen
Tage Bønnerup
Jørgen Andreas Stigfeldt
Ole Højgaard Nielsen



Et sidste farvel

Mogens Pærremand, Nakskov

Kristian Rankenberg Jensen,
Esbjerg

Kaj Nykjær Larsen, Skælskør

Preben Lund Larsen, Rudkøbing

Frank Larsen, Frederikshavn

Annemari Martensen,
København K

Axel Jes Houborg Pedersen,
Egersund

Christian Lammers Koch,
Hadsund



Søfarendes Ferieboliger

TRE SKØNNE FERIEBOLIGER I DANMARK

Er du interesseret i en feriebolig i indeværende sæson, er du velkommen til at kontakte Sea Health & Welfare som administrere udlejning af ferieboligerne.

Skallerup klit

Et fint Kalmar 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.

Der er 7 sengepladser fordelt på 3 værelser og alt nødvendigt inventar, herunder TV og trådløs internetforbindelse.

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. Der er fem sengepladser fordelt på to værelser samt en god sovesofa i stuen. Derudover 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.

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

Sea Health & Welfare

(Handelsflådens Arbejdsmiljø- og velfærdsråd)
Telefon: 72 40 26 10 –
telefonetid mandag – torsdag
09 til 15 og fredag 09 til 14.
mail: info@shw.dk –
www.shw.dk/ferieboliger

Fagforening – politik og hygge !

Vil du med på tur i år?



Efter en lang coronanedlukning er vi forhåbentlig på vej mod en hverdag – hvor vi igen kan mødes til faglige møder – til debat og hyggeligt samvær.

Foråret og sommeren nærmer sig – og vi kan forhåbentlig i år fejre 1. maj rundt om i landet.

I år er der noget særligt ved maj måned – det er nemlig 125 år siden af Sømændenes Forbund blev stiftet. Og det skal vi selvfølgelig markere.

Vi skal markere 125 år med faglige og politiske aktiviteter. Ikke mindst kamp og protester mod DIS-lovens overgreb på Sømændenes overenskomster. Resultatet er velkendt. I skibe på langfart er der ingen eller kun få på danske overenskomster. Et politisk overgreb mod fagbevægelsen og vor grundlæggende rettigheder.



Vil du med på besøg i folketinget?

Har du lyst til at se Christiansborg – og møde repræsentanter for de politiske partier? Hvis svaret er ja, så send en mail til seaman@3f.dk – og skriv at du gerne vil med på besøg på Christiansborg. Dette skal selvfølgelig ske inden, folketinget går på sommerferie.

Forhåbentlig er der mange, der kunne ønske at mødes med de politikere, som er med til at lovgive om vores arbejds- og levevilkår, og får mulighed for god en politisk snak og efterfølgende skulle der vel nok blive tid til en tur til attraktive maritime seværdigheder – med efterfølgende hyggeligt samvær.

Kunne du ønske dig at høre mere om muligheden skriv til seaman@3f.dk eller ring 3F Sømændene.

