

# DITID

Nr. 1

APRIL 2023  
årgang 117

- Historisk løn-  
stigning på vej
- Hvem sejler i  
den danske  
handelsflåde?
- **TEMA:** 35 år  
med DIS



**STOR DEMONSTRATION!  
- men stor bededag er væk!  
Fortsætter kampen?**

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

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

**ITF Inspektør**

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

**Alka forsikring**

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

**Sea Health & Welfare**

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

**Hotel Maritime**

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

**Pension Danmark**

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

**Prinsesse Marie Stiftelsen**

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

**Søfartsstyrelsen**

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

**Udligningskontoret**

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

**Senior Sailors**

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

**DAGLIG LEDELSE****Formand**

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

**Kasserer**

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

**Faglig sekretær**

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

**Faglig sekretær**

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

**Faglig medarbejder**

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

**BESTYRELSESMEDLEMMER**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Forside: Demonstration foran Christiansborg.  
Fotograf Philip Davali, Fagbevægelsens Hovedorganisation,

**3F SØMÆNDENES KONTOR****København**

Dortheavej 39A  
2400 København NV

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

**Åbningstider:**

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

**A-kassen**

Peter Ipsens Allé 25, stuen  
2400 København NV

Tlf. 70 300 999  
Fax: 70 300 998  
Mail: akassen-kbh@3f.dk

**Åbningstider:**

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

**Århus**

Sommervej 5  
8210 Århus V.  
3F Transport

Indlevering af A-kasse papirer.

**3F Aalborg**

Hadsundvej 184 B  
9000 Aalborg

Indlevering af A-kasse papirer.

**Esbjerg**

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

**Åbningstider:**

Torsdag 12.00-15.00

**Svendborg**

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

**Åbningstider:**

Fredag 9.00-12.00

**3F - Fagligt Fælles Forbund**

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



# INDHOLD

Formandens ord .....	3
Historisk lønstigning på vej .....	4
Hele 400.000 filippinske søfolk risikerer at miste jobbet .....	6
Hvem sejler i den danske handelsflåde? .....	8
SVM-regering betyder mere ulighed .....	11
Kampen om Store Bededag .....	12
TEMA: 35 år med DIS: Det politiskespil .....	13
Lovforslag om DIS i modvind .....	15
Søfolk som samfundsfjender ....	18
Generalforsamlingen '22 .....	19
Den første mening om industriforliget! .....	23
Muligt at sikre færger mod elbilbrande .....	24
Arbejdsbetinget sygdomme .....	26
Guide til den skattefri seniorpræmie .....	28
Kort nyt .....	30
1. maj .....	32

# NyTid

Fagbladet NyTid

Nr. 1. marts 2023, årgang 117.

UDGIVER: 3F Sømændene.

**REDAKTION:**

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

**LAYOUT/PRODUKTION:**

Sangill Grafisk, Holme-Olstrup

OPLAG: 1.500 eks.

Redaktion sluttet den 22/3-2023. Afleveret til postvæsnet uge 13.

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

## ALLE – også rederierne – skal bidrage til vores forsvar og velfærd

Der var engang, hvor magtfuldkommen var et skældsord, som borgerlige oppositionspartier brugte om en socialdemokratisk mindretalsregering.

Nu er de borgerlige partier Venstre og Moderaterne blevet del af en flertalsregering ledet af de selv-samme Socialdemokrater. Samtidig er al deres tale om magtfuldkommenhed stoppet.

Der er ellers al mulig grund til at beskyldte den nuværende regering for at være magtfuldkommen. Regeringen har vist sig meget lidt villig til dialog med Folketingets øvrige partier, sine vælgere og med samfundets organisationer.

Blandt disse organisationer finder vi arbejdsmarkedets parter. I Danmark har vi en politisk tradition for trepartsforhandlinger om alle emner, som berører arbejdsmarkedet.

Men regeringen har afskaffet Store Bededag og dermed direkte grebet ind i vores overenskomster. Aftaler om arbejdstid, fridage og lønninger, som er indgået og garanteret af arbejdsmarkedets parter. På et tidspunkt, hvor det private arbejdsmarked er i gang med overenskomstforhandlinger.

Kritikken fra Fagbevægelsens Hovedorganisation FH har med rette været hård. Og ifølge iagttagere kan regeringens afskaffelse af Store Bededag endda få nogle lønmodtagere til at stemme nej til en historisk god overens-

komst i protest mod regeringens beslutning.

**Ønske om retfærdighed**

Det er uretfærdigt, at lønmodtagerne skal arbejde mere for at finansiere vores fælles forsvar. Samtidig med at Danmarks rigeste får lettelse i top-skatten.

For sandheden er, at regeringen sagtens kan finansiere vores forsvar og vores velfærd på en retfærdig måde. Her peger jeg på beskattningen af danske rederier.

Hvorfor undlader skiftende regeringer at se på rederiernes minimale beskatning? Hvorfor skal rederne ikke bidrage til det danske samfund på samme måde som andre virksomheder og som de danske lønmodtagere?

Når selv de økonomiske overvis-mænd siger, at den minimale tonnageskat giver rederierne for gunstige vilkår, så bør man politisk kigge på det.

De danske rederier havde overskud i både 2021 og 2022. Alle andre virksomheder betaler en normal virksomhedsskat på 22 procent. Mit ønske er, at regeringen vil bruge sit flertal, sin benhårde retorik og sin magtfuldkommenhed til at overbevise rederierne om, at alle skal bidrage til vores velfærd og vores forsvar. Det vil vi som lønmodtagere opleve som retfærdigt.



# Historisk lønstigning på vej

**Du skal snart stemme om din overenskomst. Er du tilfreds med de lønstigninger, som 3F Sømændene og Transportgruppen i 3F har forhandlet hjem til dig? Læs her om Transportforliget, der skaber den overordnede ramme for din overenskomst.**

Der kommer snart flere kroner på din lønkonto. Timelønnen i det nye transportforlig kommer til at stige med 6 kroner, frit-valgs-ordningen er hævet med 2 procent til 9 procent og arbejdsgiverne kommer til at betale en større del af dit pensionsbidrag. Bemærk dog, at søfolk på DIS får lønstigningen omregnet til nettoløn (se faktaboks)

I medierne har der været ros over overenskomsttaftalen på transportområdet. Der var ventet svære forhandlinger på grund af den høje inflation. På grund af inflationen er overenskomsten for to år i stedet for tre år. Det var begge parter enige om. Aftalen på to år giver lønmodtagere og arbejdsgivere mulighed for at se, hvordan økonomien udvikler sig i perioden.

- Med transportforliget skulle købekraften være sikret samtidig med, at du som medlem vil opleve en reel lønstigning, forklarer formanden for 3F Sømændene, Søren Sørensen, som har været med til at forhandle forliget i 3F's Transportgruppe.

Han bygger sin optimisme på, at stigningen i løn og goder samlet er omregnet til 10,7 procent i overenskomstperioden på to år. I samme periode er den forventede inflation beregnet til 8,7 procent.

- Det betyder, at resultatet er historisk godt, konstaterer han.

## Afstemningen

Alle de store områder på det private arbejdsmarked har nu indgået forlig om overenskomster. Det betyder, at Forligsinstitutionen kan sammenskrive en mæglingsskitse til en Fællesoverenskomst for Normallønsområdet. Det er dette overenskomstforslag, du kommer til at stemme om.

Et samlet ja betyder, at de enkelte fagforbund kan fortsætte forhandlingerne om særoverenskomsterne. Et samlet nej vil betyde en storkonflikt på det private arbejdsmarked.

I skrivende stund har Fagbevægelsen Hovedorganisation ikke meldt ud, om man anbefaler et ja eller et nej. Men anbefalingen bliver formodentlig et ja, da organisationerne selv har forhandlet aftalerne på plads.

## Særoverenskomster

3F Sømændene forhandler alle særoverenskomsterne på plads. I første omgang gælder det aftaler med Danske Rederier og efterfølgende særoverenskomsterne for Royal Arctic Line, DFDS, Svitzer, AP

## Lønstigninger i transportforlig er historiske

Selvom lønstigningerne i transportforliget er højere end set i flere år, er der stadig én stor ubekendt, som kan skubbe til tilslutningen, siger arbejdsmarkedsforsker. Han forventer, at forliget kan trække andre områders lønniveau med op.



Møller Mærsk Forsyning og Esvagt. Færgeoverenskomsterne bliver forhandlet i april 2023.

Et særligt ønske fra 3F Sømændene i forbindelse med forhandlingerne er at få flere ubefarne skibsassistenter i den danske handelsflåde.

- Vores forslag går på, at ubefarne kan sejle hos forskellige rederier og dermed få en bredere uddannelse. Man skal for eksempel kunne komme en periode på Mærsk, derefter en periode i Esvagt og så en periode på færgerne. Som færdiguddannet har du været hele vejen rundt på de forskellige skibstyper, forklarer Søren Sørensen.

Forslaget skal gøre det mere attraktivt at tage en søfartsuddannelse. Staten giver tilskud til uddannelsespladserne. Dermed er der ingen undskyldning for rederierne, der ikke har levet op til deres egne mål om at tilbyde uddannelsespladser.



# FAKTA

## Hvad kommer transportforliget til at betyde for dig?

### DIN LØN

Normallønnen stiger:

- 6 kroner i timen fra 1. marts 2023
- 5,75 kroner fra 1. marts 2024.

Samlet giver det en lønstigning på 11,75 kroner i timen.

For søfolk på DIS svarer hver krone til 0,60 kroner. Derfor kommer lønnen for søfolk på DIS til at stige med 3,60 kroner i timen i 2023 og 3,45 kroner i 2024.



### DIN FRIT-VALGS-ORDNING

Du får mere på din frit-valgs-ordning.

Fra 1. marts 2024 bliver din frit-valgs-ordning hævet fra 7 procent af din løn til 9 procent af din løn.

I din frit-valgs-ordning kan du selv bestemme, om du vil have mere i løn, mere indbetalt i pension eller mere fritid. Frit-valgs-ordningen er meget populær og noget, som mange medlemmer af 3F har foreslået forud for forhandlingerne.

### TILLÆG FOR GENE OG FOR OVERARBEJDE

Højere tillæg for både gene og overarbejde

Tillæg for gene stiger:

- 4,5 procent den 1. marts 2023
- 3,5 procent den 1. marts 2024

Tillæg for overarbejde stiger:

- 3,5 procent den 1. marts 2023
- 3 procent den 1. marts 2024.

### INDBETALING TIL PENSION

Du får mere af din løn udbetalt, fordi arbejdsgiverne betaler en større del af dit pensionsbidrag. Fra 1. juni 2023 indbetaler arbejdsgiverne 10 procent af din løn til din pensionsopsparing i stedet for 8 procent. Derfor skal du i fremtiden kun betale 2 procent af din løn til pension i stedet for 4 procent.

### DIN BARSEL OG FORÆLDREORLOV

Du får længere barsel med løn.

Barselsperioden med løn bliver hævet.

### DINE TILLIDSVALGTE

I Transportforliget er der aftalt en fornyelse af værktøjer til tillidsvalgte. Om bord på skibene har vi i forvejen særlige aftaler, fordi det drejer sig om små arbejdspladser, hvor man ikke møder alle sine kolleger fysisk. I Transportforliget er det for eksempel aftalt, at tillidsrepræsentanter får ret til at møde alle nyansatte kolleger. På skibe bliver dette en udfordring, men 3F Sømændene regner med, at det bliver muligt at holde møderne digitalt, så alle nye kolleger bliver præsenterede for deres tillidsrepræsentant.

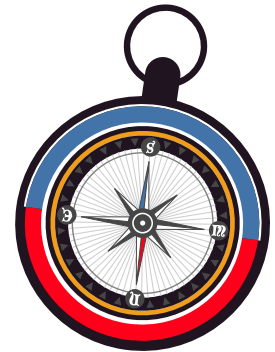
# OK23

## Dine løn- og arbejdsforhold





# Hele 400.000 filippinske søfolk risikerer at miste jobbet



Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed har siden 2006 advaret om mangelfuld filippinsk søfartsuddannelse. Først nu reagerer EU og Filippinerne (måske).

De filippinske søfartsuddannelser lever ikke op til STCW-konventionen. Det viser en redegørelse fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, EMSA. Derfor risikerer op mod 400.000 filippinske søfolk at miste deres arbejde, fordi deres uddannelse ikke længere bliver anset som gyldig.

Denne historie har været nyhed flere gange i internationale maritime medier de seneste måneder. Men faktisk er det slet ikke en nyhed. Siden 2006 har EMSA nemlig advaret EU-kommissionen om de mangelfulde filippinske søfartsuddannelser. Hver gang har den filippinske stat lovet forbedringer, uden at der er sket noget.

Men i 2022 har EU-kommissionen endelig reageret. Udmeldingen har været, at man ikke længere vil anerkende de filippinske søfartsuddannelser. Det betyder, at filippinske søfolk ikke længere kan arbejde på skibe i EU. Det har rystet rederibranchen. På verdensplan er der ansat 400.000 filippinske søfolk. De 50.000 er ansat af rederier i EU.

## Sikkerhed eller forretning

Spørgsmålet er nu, hvordan EU-kommissionen vægter internationale konventioner om sikkerhed til søs mod hensynet til rederibranchen. EU vil melde sin afgørelse ud i løbet af første kvartal af 2023. Det forlyder, at afvisningen af certifikater fra Filippinerne

under ingen omstændigheder kommer til at ramme alle filippinske søfolk fra den ene dag til den anden. En stramning vil i første omgang kun ramme nyuddannede søfolk og søfolk, som skal have fornyet deres certifikater.

De filippinske søfolk og den filippinske stat er nervøse for EU-Kommissionens afgørelse. Derfor har de filippinske myndigheder langt om længe fået travlt med at gennemgå deres søfartsskoler og søfartsuddannelser, så de kan leve op til internationale krav.

Mere end hver fjerde skibsansatte i verden er i dag filippiner. De filippinske søfolk sendte i 2021 6,15 milliarder Euro (46 milliarder



## 50K PH SEAFARERS RISK JOB LOSS ON EU VESSELS

The deployment of new Filipino seafarers to European Union ships and the jobs of some 50,000 others now working on EU-flagged vessels are at risk should the Philippines still fail to comply with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, the House committee on overseas workers affairs learned in a hearing.



## Philippines: 400,000 seafarers at risk of sailing ban

by SEAANDJOB | Dec 30, 2022 | News | 0 comments





kroner) hjem til Filippinerne. Så de mange filippinere ansat i international søfart spiller også en stor rolle for den filippinske økonomi. Filippinernes præsident, Ferdinand Marcos Jr., har derfor været i EU for at forklare sit lands indsats for at forbedre søfartsdannelserne.

Også EU-landenes magtfulde rederier er urolige for, om adgangen til billig filippinsk arbejdskraft bliver stoppet. Danske rederier har ansat en pæn del af de omkring 50.000 EU-ansatte filippinske søfolk.

### Dansk støtte

Danmarks ambassadør i Filippinerne Franz-Michael Mellbin har i et interview med det filippinske medie "The Manila Times" udtalt støtte til Filippinernes indsats for at løse situationen.

- Danmark er meget meget glad for filippinske søfolk og det vil være et stort tab for søfarten og for Filippinerne, hvis det ikke længere ville være en mulighed, har Mellbin udtalt.

I interviewet peger han på, at de filippinske søfartsskoler har fokuseret mere på at tjene penge end på kvalitet i uddannelserne.

- Der er ikke noget galt i at køre en skole som en forretning. Men det er galt, hvis din forretning ikke investerer i lærere, ikke investerer i udstyr, ikke investerer i læseplaner .... så får du andenrangs søfolk, forklarer han i interviewet.

Også Søfartsstyrelsen har reageret. På Facebook-siden for Den Danske Ambassade i Filippinerne kan man den 22. november 2022 se, at Søfartsstyrelsens direktør Andreas Nordseth og Danmarks ambassadør har besøgt Filippinernes transport og søfartsmyndigheder for at styrke landenes samarbejde på det maritime område.

## Hvem er EMSA?

- EMSA (European Maritime Safety Agency) hører under EU
- Rådgiver og servicerer EU og medlemslandene
- Arbejder blandt andet med sikkerhed, arbejdsmiljø og på at forhindre skibulykker og forurening
- Kontrollerer sikkerhed til søs i landene i EU og dermed om søfolk, som sejler indenfor EU, har de rette kvalifikationer

Men det er EU-kommissionen, som overordnet er ansvarlig for at godkende de enkelte landes søfartsbeviser på baggrund af anbefaling fra EMSA. De lande, som EU-kommissionen godkender, kommer på en positivliste, der giver søfolkene tilladelse til at arbejde i EU.

## STCW

Den internationale konvention STCW sætter minimumstandarder for uddannelse, certificering og vagter for søfarende. Konventionen trådte i kraft i 1984 og er opdateret flere gange siden. Den seneste konvention er fra 2012.

Alle skibe og besætninger i Danmark og i EU skal leve op til kravene i STCW.

## Sidste nyt

To tredjedel inde i første kvartal af 2023 er der endnu ikke kommet en udmelding fra EU-Kommissionen om, hvilke konsekvenser Filippinernes mangelfulde søfartuddannelser får for de filippinske søfolk.





# Hvem sejler i den danske handelsflåde?

Det er ikke så nemt at gennemskue. Søfartsstyrelsens statistik er ikke særlig let tilgængelig. – ja, onde tunger mener, at det er bevist at registrering og statistik er gjort besværligt og ugenomsommeligt, med det formål, at undgå kritik af manglende beskæftigelse af søfarende med bopæl i Danmark. Men som sagt, onde tunge og den slags, dem tror vi ikke på.

På Søfartsstyrelsens hjemmeside – webportal – skrives bl.a. at der er over 700 skibe registreret i det Dansk International Skibsregister, DIS.

Søfartsstyrelsen har da også en oversigt, der viser noget af den virkelighed, der er i forhold til søfarende på mønstret på danske skibe. Men disse oplysninger er ikke noget som Søfartsstyrelsen ved. Tallene for mønstret søfarende i DIS-skibene er "baseret på

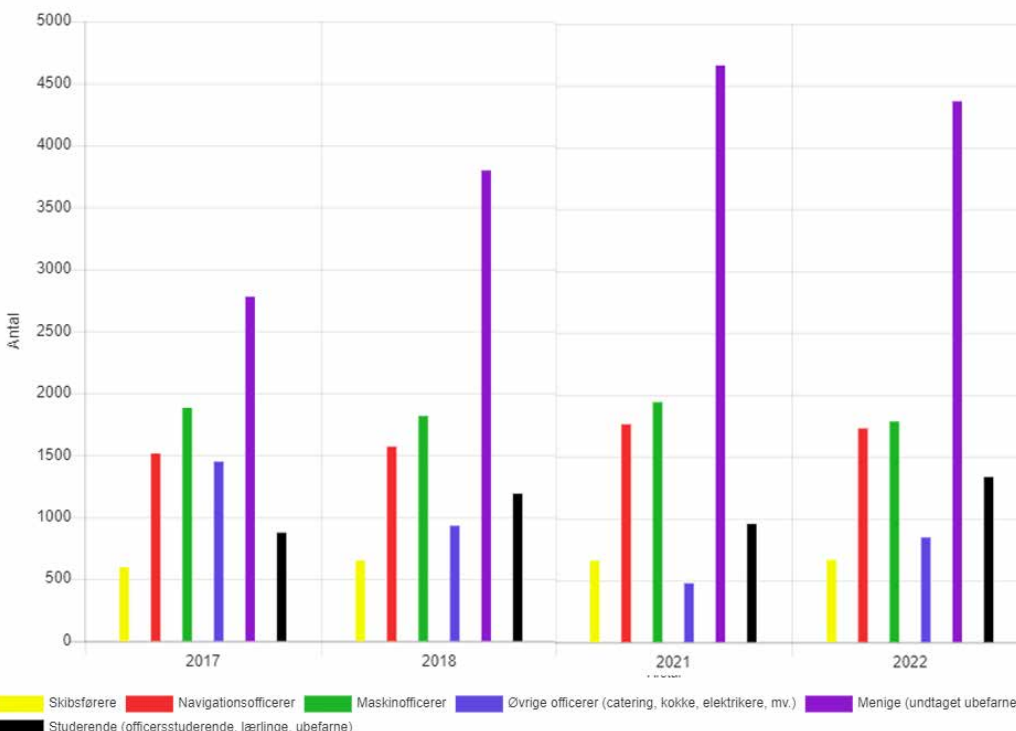
rederiernes indberetning til Danske Rederier (rederiforeningen), for én udvalgt dato, én gang årligt." Søfartsstyrelsens bemærkninger til Søfartsstyrelsens statistik er at «Opgørelserne er baseret på mange manuelle indberetninger, hvorfor der tages forbehold for unøjagtigheder i forhold til tastefejl, fejlindberetninger m.m.»

### Beskæftigelsen i den danske Handelsflåde

Det betyder så, at det kun er

rederierne, der ved hvem og hvor mange søfarende, der arbejder på de respektive skibe. Rederier med DIS-skibe skal som bekendt ikke indbetale hverken skat eller ATP for hovedparten af de søfarende i danske DIS-skibe. Det betyder ingen aftryk i det offentlige system. På søfartsstyrelsens webportal kan vi ved gennemgang af de enkelte grafiske søjler se hvor mange søfarende, der er i hver af de enkelte faggrupper.

## 2017-2022



◀ I oversigten er det tydeligt, at beskæftigelsen i danske skibe tydeligvis er steget siden 2017

Kilde Søfartsstyrelsen





**Det samlede antal søfarende i 2022 er som følgende:**

Skibsførere	665
Navigations officer	1.728
Maskin officer	1.784
Øvrig officer	846
Menig minus ubf.	4.373
Kadetter, elev + ubf.	1.335
<b>I alt:</b>	<b>10.731</b>

Graf af 3F Sømændene

**10.731 er det "officielle" tal for søfarende på danske DIS-skibe en bestemt måned.**

**Oversigt beskæftigelse - overenskomster**

I Søfartsstyrelsens opgørelse er der "selvfølgelig" ingen statistik over overenskomst eller lønforhold.

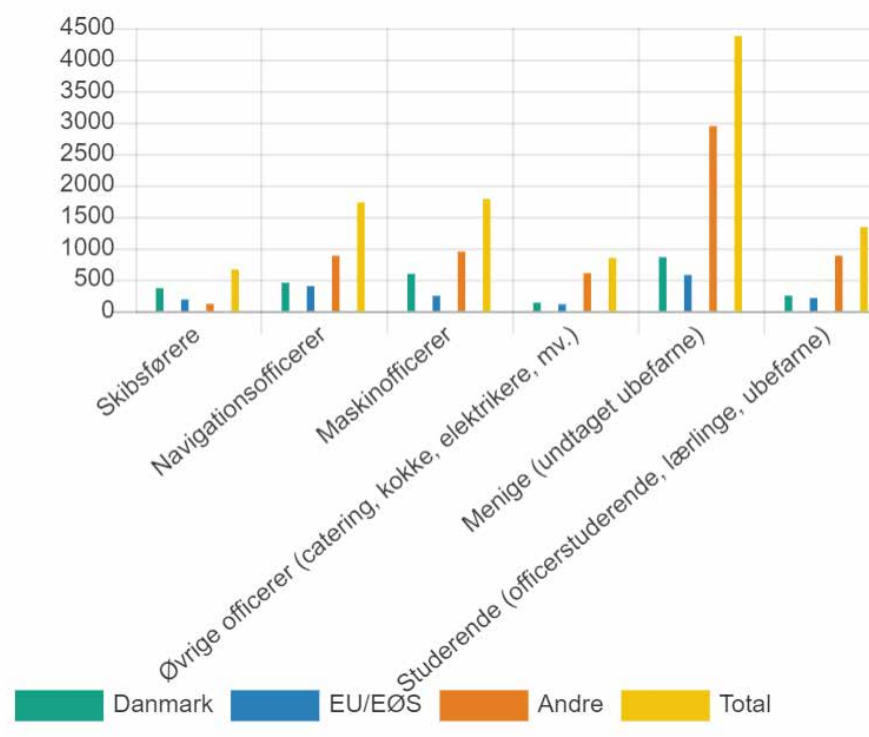
Men eftersom DIS-loven kun tillader danske faglige organisationer at tegne overenskomst for søfarende bosiddende i Danmark, så giver nedenstående grafiske oversigt kun et billede af de søfarende, der kan være på danske overenskomster.

**Hvordan fordeler de søfarende sig i antal i forhold til nationalitet og de valgte områder:**

Som det klart fremgår at denne graf, så er hovedparten af de forhyrede på DIS-skibe statsborgere uden for Danmark og EU/EØS-lande.

Der kan dog være statsborgere uden for Danmark og EU, som er bosat i f.eks. Danmark og dermed er på dansk overenskomst. Men det er formodentlig ikke mange. En del af de søfarende fra et EU eller EØS-land, som sejler i de DIS-skibe som fast besejler Danmark, formoder vi, er på danske overenskomster. Men en del EU/EØS-borgere på langfart er på nationale kontrakter eller overenskomster.

**2022**



Her ses mønstrede søfarende som efter rederiernes indrapportering er opdelt i følgende faggrupper. Opdeling i forhold til de søfarendes nationalitet indplaceret i geografisk og politisk område som Danmark, EU/EØS og andre.

For menige, altså befarne matroser, motormænd, skibsassistenter og catering personale ser tallene således ud:

Men det ses dog stadig tydeligt hvor fra danske rederier hovedsagelig rekrutterer fra.

	Danmark	EU/EØS	Andre	Total
<b>Menig undtagen ubefaren</b>	<b>858</b>	<b>574</b>	<b>2.941</b>	<b>4.373</b>

Det kan desværre ikke direkte læses, hvor mange ubefarne der er forhyret, da tallene også omfatter elever, aspiranter m.v.

	Danmark	EU/EØS	Andre	Total
<b>Ubefarne, studerende, lærlinge</b>	<b>246</b>	<b>208</b>	<b>881</b>	<b>1.335</b>

**Ansættelse af søfarende med nationalitet udenfor Danmark og EU**

Som nævnt vil en del søfarende på nedenstående liste være dækket af danske overenskomster.

Bl.a. søfarende fra Norge. Men også søfolk med andre nationaliteter som er bosiddende i Danmark eller i et EU-land, og som dermed kan være dækket af dansk overenskomst.



**OVERSIGT OVER SØFARENDE UDEN FOR EU PÅ DANSKFLAGEDE SKIBE**

Land	Skibsførere	Navigationsofficerer	Maskinofficerer	Øvrige officerer (hovmester, elektrikere mv.)	Menige (catering, skibsass. mv.)	Ubefarne skibsassistenter	Officerstuderende og lærlinge	Samlet
Angola			1	6	13	11		31
Australien	2	5	7	15	18		2	49
Bangladesh		2	2					4
Bosnien-Hercegovina			1					1
Brasilien		13	7	6	15	6		47
Canada		4		5		3		12
Egypten				1	1			2
Etiopien							4	4
Filipinerne	33	344	259	274	2.222	497	61	3.690
Færøerne	12	20	11	1	4	3		21
Georgien		1		1				2
Ghana				1				1
Indien	63	368	443	152	522	81	154	1.783
Indonesien		1	2		1	2		6
Island	1	1			2			4
Kap Verde					1			1
Kina		13	26	2				41
Malaysia					1			1
Mexico		2	2	2	2	3		11
Montenegro			6					6
Myanmar		6	4	16			3	29
New Zealand	1	1		2				4
Nordmakedonien					1			1
Norge		1	5	11	23		1	41
Peru					1			1
Rusland	13	31	45	7	7	1		104
Schweiz					1			1
Serbien		1		1				2
Singapore		2		1				3
Sri Lanka		2	5	4	13	3	2	29
Storbritannien	4	24	30	54	64	6	6	188
Sydafrika		4	10	2	2	3		21
Syrien					1			1
Thailand					1	1		2
Tyrkiet		4	3		1			8
Ukraine	4	48	93	34	50	10	22	261
USA		4	1	16	3			24
<b>I alt</b>	<b>133</b>	<b>902</b>	<b>963</b>	<b>614</b>	<b>2.970</b>	<b>630</b>	<b>255</b>	<b>6.467</b>

Statistikken kan læses på søfartsstyrelsens portal: [www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

Menu: Søfarende & bemanning + Søfarende på danske skibe



# SVM-regering betyder mere ulighed

**ULIGHED KOSTER LIVSKVALITET OG MENNESKELIV - DER SKAL HANDLES NU!**

En ny regering bestående af Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne. SVM-regeringen er skabt. Hvem havde drømt om en sådan ny "blå-sort" regering anført af Socialdemokratiet. Tja, men for mange "socialister" og anden godtfolk, så er det jo nok lidt af et mareridt.

Allerede under valgkampen var der mange der frygtede Socialdemokratiets udmeldinger. Et ordentligt kursskifte. Som bl.a. betyder, at de fleste danskere skal arbejde mere. Men som også for de mange vil betyde en forringelse af det velfærdssamfund, som vi kender.

Den ny regering er også et farvel til den politiske kurs, som i sidste regeringsperiode sikrede socialdemokraterne regeringsmagten, som dog havde en målsætning om at bremse den økonomiske og sociale ulighed i vores samfund.

Allerede under valgkampen tonede sig sorte skyer op på den politiske himmel. Regering hen over midten. Flere penge til militæret – oprustning af Danmark.

Nu er regeringen på plads og statsministeren Mette Frederiksen er igen ved roret, og hun har holdt valgløftet om en bred regering, som skal gennemføre ubehagelige og upopulære beslutninger.

## Store Bededag

Forslag om fjernelse af Store Bededag var noget af en overraskelse. Det blev hurtigt betegnet som en stor svinestreg, og tyveri af en god fridag. Det har medført massive protester og krav om folkeafstemning. Men den mere og mere upopulære regering og minister står fast. Store Bededag skal væk i 2024.

## Beskæftigelsen skal øges

En af løsningerne har SVM-regeringen allerede klar med et nyt lovforslag, som skal lette virksomheders muligheder ved rekruttering af arbejdskraft fra udlandet.

## Farvel til seniorpension, goddag til Arne Plus

Regeringen ønsker at afskaffe senior-jobordningen og sammenlægge seniorpension og retten til tidlig pension, Arne Pensionen. En ny pension med en månedlig ydelse på ca. 15.000 kroner. Den ydelse, som pensionisten vil få flere tusinde kroner mindre om måneden at leve for.

skæringerne til områder som de udskældte jobcentre. Signalet fra regeringen er, at det ikke vil betyde forringelse af velfærd. Den vurdering er kommunerne ikke enige i. Det bliver dyrt for kommunerne.

## Skattelettelser og øget ulighed

Den afgåede S-regering havde som erklæret mål at bekæmpe den stigende ulighed. Alligevel steg uligheden mellem rig og fattig i dens regeringsperiode.

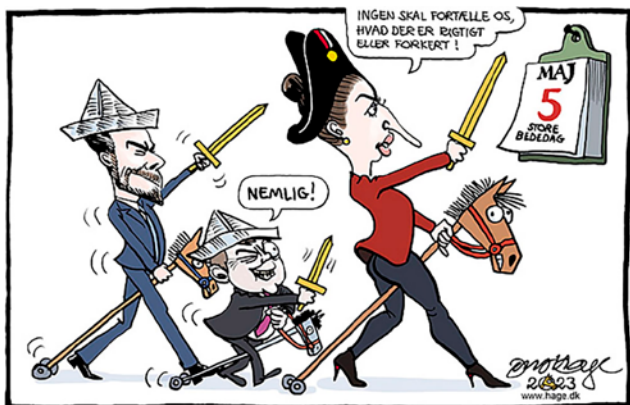
Der er planlagt en skattereform med markant social slagside. Skatterne skal sænkes for fem milliarder kroner. Skattelettelserne er målrettet mennesker, der er i beskæftigelse.

For mennesker på overførselsindkomst er det kun de fattigste folkepensionister, der er berettiget til ældrecheck, som får gavn af skattelettelserne. Ældrechecken forhøjes med 4.700 kroner årligt.

## Fattigere bliver fattigere

Derimod vil kontanthjælpsmodtagere, førtidspensionister, dagpengemodtagere og andre på overførselsindkomst ikke få noget som helst ud af skattelettelserne.

Samtidig mister de fattigste børnefamilier på de laveste kontanthjælpssatser det midlertidige tilskud, som S-regeringen indførte for at mindske børnefattigdommen.



## Kommunerne skal spare endnu mere

Dyrt for dig og mig. Når kommunerne skal spare, så betyder det enten mere i skat eller forringelser. SVM-regeringen har omhyggeligt målrettet ned-



# Kampen om Store Bededag

At en socialdemokratisk statsminister skulle stå i spidsen for et frontalangreb på en af danskernes fridage, var noget af en overraskelse. Samtidig et frontalt angreb på vort danske overenskomstsysteem.

Tyveri af en fridag, var en af mange anklager mod regeringen. Protesterne var nok mere omfattende end regeringen havde forventet. Fagbevægelsens Hovedorganisation igangsatte underskriftindsamlinger som, nok har sat rekord med omkring 500.000 underskrifter, i protest mod regeringen.

## Flot demonstration

Protesterne kulminerede ved stor demonstration foran Christiansborg. Vi var mange, omkring 50.000 mennesker som var samlet på Christiansborgs slotsplads, for at protestere mod at afskaffe fridagen Store Bededag.

Fagforeningsfanerne blev luftet, og der var mange. Flot syn. Et hav af banner og skilte, som på forskellige måde fordømte regeringens forslag.

Men lovforslaget er stemt igennem. Sidste Storbededag bliver sandsynligvis i 2023.

Fortsætter kampen for at bevare Store Bededag? Måske. Der er politiske partier, der forsøger at samle flertal blandt folketingsmedlemmerne for en folkeafstemning. Der er dog blandt "protestpartierne" folketingsmedlemmer, som ikke vil støtte kravet om en folkeafstemning om bevarelse af Store Bededag. I Ny Tids redaktion vil vi følge partiernes afstemning i folketingssalen.

Men på trods af massive protester, så er der nok ingen redning for Store Bededag, nok ikke med bønner, men måske med pennen, hvis der blev en folkeafstemning, eller måske ved næste valg?





# 35 år med DIS

● Af Lise Blom, Journalist

## Det politiske spil

I 1988 stemte et snævert flertal i det danske Folketing for at give det magtfulde søfartserhverv helt særlige forhold.

### 1980'erne: Alle berørt af krise

Danske rederiers bruttoindtjening var i 1985 4,3 milliarder kroner. I 1987 var indtjeningen faldet til 2,8 milliarder kroner. Dermed var dansk søfart var i krise. Derfor havde flere danske skibe skiftet til bekvemlighedsflag. I 1987 sejlede 40 procent af den danske handelsflåde under bekvemlighedsflag.

Søfarten var ikke ene om at være i krise. Liberalisering, globalisering og ny teknologi betød, at nogle danske virksomheder kunne udnytte de nye muligheder og ekspandere, mens andre sygnede hen.

Arbejdsløsheden lå mellem 8 og 10 procent. For unge mellem 20 og 29 år var ledigheden væsentlig højere, for dengang blev unge på beskæftigelsesprojekter ikke talt med i ledighedsstatistikkerne.

Den reelle ungdomsarbejdsløshed lå mellem 25 og 30 procent.

Der var hyppige valg til Folketinget med skiftende borgerlige regeringer og langvarige konflikter og strejker på arbejdsmarkedet.

Samtidig var den kolde krig mellem Sovjet og Vesten intens. Der blev opstillet atomvåben i Europa og en stor fredsbevægelse demonstrerede for fred og afspænding mellem stormagterne.





## Sømændenes Forbund: DIS største modstander

Sømændenes Forbund havde den karismatiske Preben Møller Hansen som formand.

Forbundet var i 1975 blevet ekskluderet af Landsorganisationen LO (svarende til FH i dag) og stod derfor alene på arbejdsmarkedet.

Sømændenes Forbund havde en fyldt pengekasse, afdelinger i ind- og udland, sin egen højskole, en radiostation og arrangerede udflugter og ferie for pensionister og koncerter for unge.

Samtidig var Sømændenes Forbund aktive i kampen mod apartheidstyret i Sydafrika og for at få befriet Nelson Mandela fra fængslet. Fagforeningen

afslørede ulovligt internationalt våbensalg og brud på handelsembargo mod diktaturstater. Man frygtede for de søfarendes sikkerhed på danske skibe lastet med våben til krigen mellem Iran og Irak.

I 1986 oprettede ledende medlemmer af Sømændenes Forbund et nyt politisk parti Fælles Kurs. Den 8. september 1987 blev partiet valgt ind i Folketinget, netop som DIS-lovene blev præsenteret.

- Vi havde ingen venner på Christiansborg. Så vi var nødt til at gøre noget selv, forklarer Henrik Berlau om stiftelsen af Fælles Kurs.

## Den borgerlige regering planlægger en gave til danske skibsredere

I 1986 foreslog Dansk Rederiforening med AP Møller et dansk internationalt skibsregister. Den daværende borgerlige regering nedsatte en embedsmandsgruppe, der kom med forskellige løsningsmodeller til at gøre dansk skibsfart konkurrencedygtig internationalt.

Henrik Berlau husker, at han hørte om forslagene i 1987.

- Vi var ikke inviteret til at deltage i arbejdet. Men jeg er overbevist om, at rederne havde bidraget, for det bar løsningsmodellerne præg af.

Løsningsmodellerne blev præsenteret på et pressemøde, som Henrik Berlau deltog i, selv om Sømændene ikke var inviteret.

- Efter pressemødet blev jeg interviewet til fjernsynet og journalisten spurgte, hvad Sømændenes Forbund agtede at gøre for at forhindre DIS. Jeg svarede: ALT.

### Forslagene ville nemlig:

- give arbejdsgivere ret til at ansætte søfolk fra den tredje verden til tredje verdens lønninger
- sætte den danske fagbevægelse uden for indflydelse på arbejdsvilkår for udenlandske søfolk, selv om de arbejdede på danske arbejdspladser
- spille danske fagforeninger ud mod hinanden ved at åbne for konkurrence mellem fagforeningerne, der alle håbede at få en bid af kagen til lige netop deres medlemmer



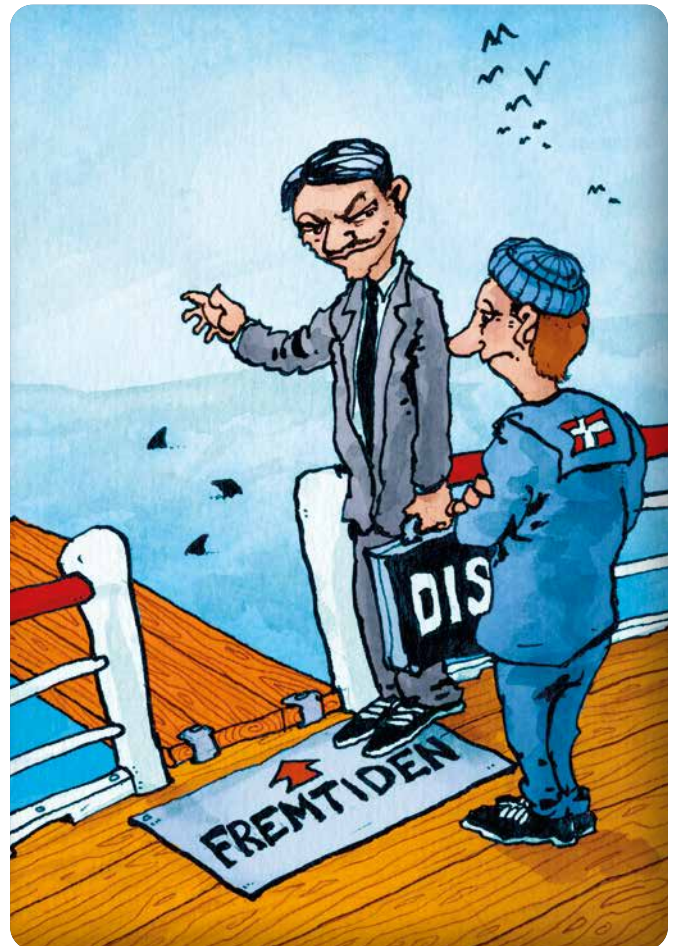


## LOVFORSLAGENE

Lovforslagene var en hel pakke fra Industriministeren:

- a: Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)
- b: Ændring af Besætningsloven
- c: Ændring af Sømandsloven
- d: Ændring af Sønæringsloven
- e: Uddannelse af maskinmestre
- f: Skatteministeren foreslog at ændre skatteloven, så søfolk i DIS-skibe skulle på nettoløn

Særlig kontroversiel var Kapitel 3 i DIS-loven om Løn- og arbejdsforhold. Her siger § 10. Stk. 2. Kollektive overenskomster, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som har bopæl i Danmark. Det betyder, at danske fagforeninger ikke længere havde ret til at forhandle løn og arbejdsforhold for udenlandske søfolk, og at de derfor kunne blive ansat til en væsentlig lavere løn end danske søfolk.



Ny Tid har talt med de daværende ordførere Tommy Dinesen fra Socialistisk Folkeparti (SF) og Henrik Berlau fra det dengang nystiftede parti Fælles Kurs.

# Lovforslag om DIS i modvind

**Industriministeren troede ikke, at DIS ville blive gennemført. Det afslørede ministeren 25 år senere for folkevalgt sømand.**

Industriminister Nils Wilhjelms (K) fremlagde regeringens planer for dansk søfart den 28. oktober 1987. Selve lovforslagene kom allerede den 2. december og ti dage senere var lovforslagene til 1. behandling.

I Folketingsalen sad 5 søfolk klar under første behandlingen. SF'eren Tommy Dinesen havde siddet i Folketinget siden 1981 og medlemmerne af Sømændenes Forbund i

det nystiftede parti Fælles Kurs var netop valgt ind i Folketinget.

Søfolkene var ikke de eneste modstandere af lovforslaget. Industriministeren havde et flertal imod sig af Socialdemokratiet, SF og Fælles Kurs. Den socialdemokratiske ordfører, Svend Andersen, var imod, at overenskomsterne ville blive sat ud af kraft.

- Det afgørende parti var Det

Radikale Venstre. Den radikale ordfører, Hans Larsen Ledet, sagde til mig, at han var usikker. Han kunne se, at det ville være en god ide for rederne, men han var også bekymret, erindrer Henrik Berlau.

Tommy Dinesen husker debatten:

- De fleste troede, at loven ville give flere danske arbejdspladser. Jeg har sejlet 10 år på langfart og 16 år på færgefart og været





medlem af Sømændenes Forbund. Jeg kender godt rederne og var enig med Henrik Berlau. Selvfølgelig ville rederne tage flere udlændinge om bord, når de fik lov til det.

I medierne handlede debatten om, at søfolk ikke længere skulle betale skat. Debatten ignorerede, at danske fagforeninger ikke længere måtte forhandle løn og arbejdsvilkår med udenlandske søfolk. Både politikere og medier troede nemlig, at rederierne fortsat ville ansætte danske søfolk.

- De fleste journalister kunne ikke forstå, at rederne selvfølgelig ville tage den billigste arbejdskraft. Hvis der i loven havde stået, at man skulle tage danske søfolk ombord, så havde lovforslaget givet flere arbejdspladser. Men det stod der ikke, forklarer Tommy Dinesen.

### Splittet fagbevægelse

Hvorfor kom de danske fagforeningers manglende forhandlingsret ikke til at spille en rolle i debatten – ikke mindst fra fagforeningernes side?

- De andre fagforeninger var lige glade med, hvad der skete med medlemmerne af Sømændenes Forbund. Dansk fagbevægelse kunne ikke lide Sømændenes formand Preben Møller Hansen, fordi han var stærkt kritisk overfor den socialdemokratiske del af fagbevægelsen. Vi fik ingen opbakning fra de andre fagforeninger, understreger Tommy Dinesen.

Andre fagforeninger blandede sig i debatten for eksempel Styrmandsforeningen. Deres formand Knud Mols Sørensen foreslog, at 50 procent af besætningen om bord skulle være danskere.

- Han havde regnet ud, hvem de 50 procent skulle være. Det ville næppe være officererne, der blev fyret. Han var parat til at sælge os, konstaterer Henrik Berlau.

Brud på internationale konventioner er normalt en mærkesag for De Radikale Venstre. Men de radikale valgte at lytte til en embedsmand i Arbejdsministeriet, som ikke mente, at DIS ville stride mod konventionerne. Allerede fra starten havde ILO dog sagt, at lovgivningen ville stride mod konventionerne.

- Og så blev de radikales ordfører inviteret ud at sejle på et Mærsk-skib. Da han kom hjem fra den tur, var han overbevist om loven, erindrer Henrik Berlau.

Loven blev vedtaget med smal margen den 23. juni 1988 af den daværende regering af Konservative, Venstre, Centrum Demokraterne og Kristeligt Folkeparti med støtte af det Radikale Venstre.

### Ministeren indrømmer

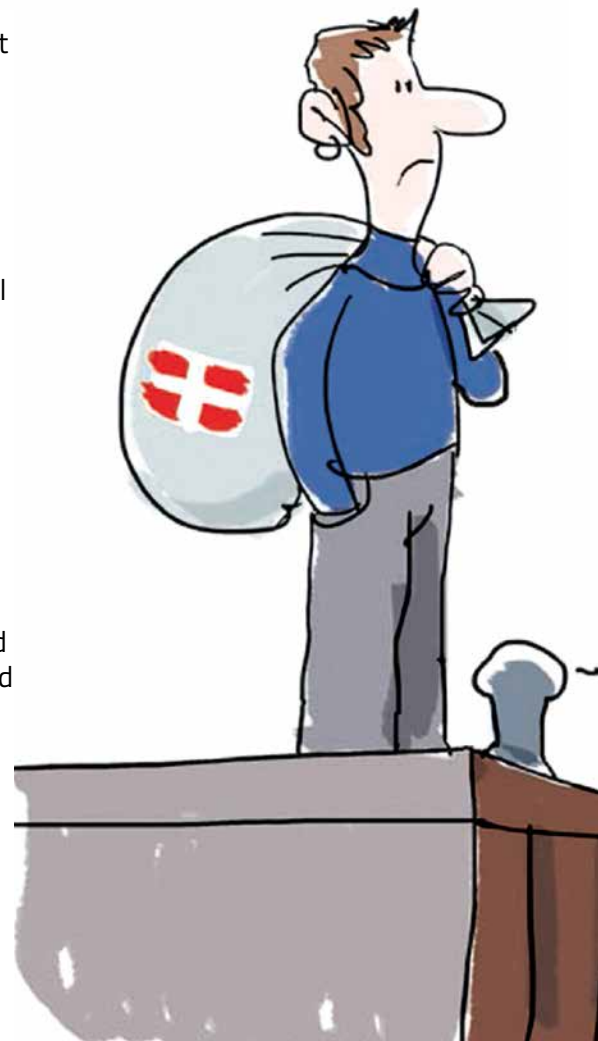
Et år efter lovens vedtagelse vandt SF-ordføreren Tommy Dinesen en flaske god whisky. Men det var en flaske, han helst ville have været foruden. Årsagen var nemlig et væddemål med industriminister Nils Wilhjem. Tommy havde fået ret i sin spådom: DIS-loven førte til færre ansatte danske søfolk – og ikke flere, som industriministeren havde solgt sin lovpakke på. Allerede et år efter, at lovene var vedtaget, var antallet af beskæftigede i den danske handelsflåde faldet fra 8.924 til 7.877.

25 år efter DIS-loven vedtagelse blev Tommy Dinesen inviteret med til en markering, hvor han igen stod overfor den tidligere industriminister Nils Wilhjem, som kom med en overraskende bekendelse.

- De Nils Wilhjem første gang havde talt om at fremsætte lovforslaget om DIS, havde hans eget parti og rederne sagt, at den lovgivning ville han aldrig kunne få igennem Folketinget. Men det fik han jo, konstaterer Tommy Dinesen.

- Ved samme møde sagde Nils Wilhjem til mig, at loven havde medført, at Danmark havde et af verdens største rederier. Jeg tillod mig at sige, at jeg ærligt talt syntes, at det var en dårlig tak over for de 6.500 danske søfolk, som havde sejlet under anden verdenskrig i allieret tjeneste, hvoraf godt 1.100 aldrig nåede hjem igen, erindrer han:

- Vi havde kæmpet for at bevare dansk søfart. Takken var, at der nu næsten ikke var nogen danske søfolk tilbage.







Dokumentation: En annonce i Søfart fra Danmarks Rederiforening den 4. marts 1988

## Med venlig hilsen

**Hvis man var skeptisk overfor DIS, så var man uansvarlig og bange for nytænkning. Sådan skrev direktør i Danmarks Rederiforening, Knud Pontoppidan, i en annonce udformet som et personligt brev til de søfarende**

"Dansk skibsfart har det svært. Det er alle enige om – rederne, organisationer, Folketinget."

Sådan indledte Knud Pontoppidan brevet og mente, at "Alle – simpelthen alle – er interesseret i at bibeholde denne valutaindtjening, også uden at skulle henfalde til sentimentale betragtninger om den traditionsrige danske skibsfart."

Problemet var - ifølge brevet - en påstand om, at bemandingsudgifterne udgjorde 50-60 procent af driftsudgifterne på et skib og var den eneste udgift, rederne selv kunne gøre noget ved. (Selv om bemandingsudgifterne for store langfartsskibe normalt kun ville dreje sig om promiller af driftsudgifterne.)

"Efter bedste danske mentalitet bliver man pludselig grebet af det store "vi-risikerer-jo-ikke-noget-ved-at-at-sige-NEJ" syndrom, hvor frygten for uoverskuelige konsekvenser kvæler nye tiltag. Det at tage et ansvar er altid sværere end at fortsætte i den etablerede trommerum."

For det var bestemt ikke, fordi danske søfolk skulle gå ned i løn, skrev han. Han vurderede, at det ville være muligt at spare 35 procent på bemandingsudgiften, når søfolk ikke betalte skat.

Herefter fortsatte han:

"... Ændringerne i Skatteloven (er) langt de vigtigste. De øvrige forslag er sammenlignet hermed, stort set kun tekniske tilpasninger – ja, ja stort set."

Teksten spurgte, om det ikke var lige groft nok, at rederierne kunne spare en masse penge på bemanding og så samtidig ville mønstre udlændinge.

Svaret var:

"NEJ, det vil man ikke generelt."

"Men der vil være tilfælde, hvor det vil være hensigtsmæssigt med udlændinge."

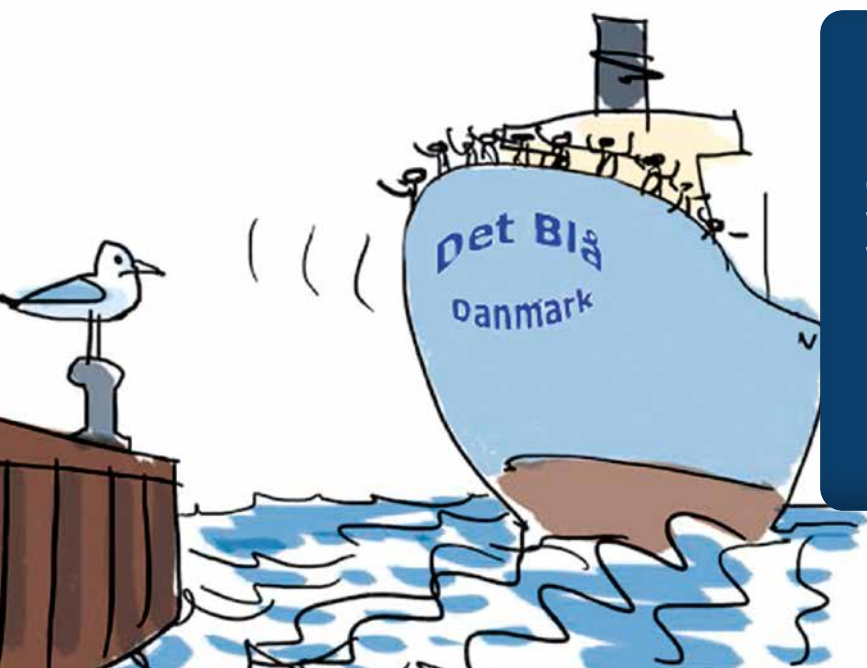
Han gav "en garanti for at danske søfarende vil blive anvendt, hvor det er hensigtsmæssigt."

Og lovede: "DIS er ikke et andenrangsflag, hvor det bliver tilladt at sejle på et sikkerhedsmæssigt eller socialt uforsvarligt grundlag. Samtlige internationale konventioner og regler Danmark har tiltrådt og som gælder for traditionelt dansk-flagede skibe, vil også gælde for DIS. Der bliver ingen forskel."

Som en faderfigur viser han også forståelse for skeptikernes synspunkter:

"Det er naturligt for mange at være bange for en nytænkning, som måske kan være svær at overskue i samtlige situationer."

Og sluttede brevet med konstateringen "Intet alternativ"



## PET's overvågning

Ifølge PET-kommissionens beretning "PET's overvågning af arbejdsmarkedet 1945 – 1989" var det forventeligt, at PET overvågede udviklingen i Sømændenes Forbund tæt, efter at kommunisterne havde erobret magten i 1968.

Sømændene kunne teoretisk set i en krise- eller krigssituation lamme forbindelserne mellem landsdelene.



# Søfolk som samfundsfjender

Et andet motiv for DIS-lovgivningen kunne være, at **Politiets Efterretningstjeneste** anså **Sømændenes Forbund** som samfundsskadelig

Da lovpakken om DIS blev fremsat i Folketinget i 1987, var Henrik Berlau valgt til Folketinget for partiet Fælles Kurs og deltog derfor aktivt i debatten i fagforeningen, i medierne og fra Folketingets talerstol. Han vidste ikke, at hans fagforeningsarbejde og politiske arbejde blev overvåget så intenst af PET.

Henrik Berlau har derfor læst PET-kommissionens beretning med stor interesse. Den sætter ord på hans mistanke om, at DIS ikke kun blev sat i søen for at undgå, at danske rederier udflagede sine skibe til bekvemmelighedsflag.

Grundloven gjorde, at PET ikke kunne få Sømændenes Forbund forbudt. I stedet kunne man med DIS-loven dræne Sømændenes Forbund for medlemmer og økonomi.

- Det er en påstand, som jeg kan sandsynliggøre og redegøre for. Jeg er ikke bange for at sige det, siger Henrik Berlau. Han peger på, at rederierne på det tidspunkt ikke havde nogen dårligere økonomi end andre virksomheder.
- Man har henvendt sig til rederierne og sagt til dem, at de kunne få en lov, som kunne gøre den forbandede fagforenings virke meget vanskeligt. Det ville rederne ikke sige nej til, mener han.

## Frygter samlet transportarbejderforbund

Men hvad var det, som fik PET til at anse Sømændenes Forbund som en trussel mod det danske samfund?

Ifølge PET's trusselsbillede frygtede tjenesten, at Preben Møller Hansen ville få kontrol over hele transportsektoren og dermed indtage en nøgleposition og i visse situationer kunne udløse en konflikt, hvis det lykkedes ham at etablere et transportarbejderforbund. Med PET's formulering ville et sådant forbund give formanden "et uhyggeligt redskab".

"Sømændenes Forbund gjorde sig i 1980'erne til talsmand for oprettelsen af ét fælles Transportarbejderforbund. .... Det erklærede mål var at ændre fagbevægelsen til en aktiv "kamporganisation", der kunne imødegå nedskæringerne og forbedre arbejderens sociale kår."

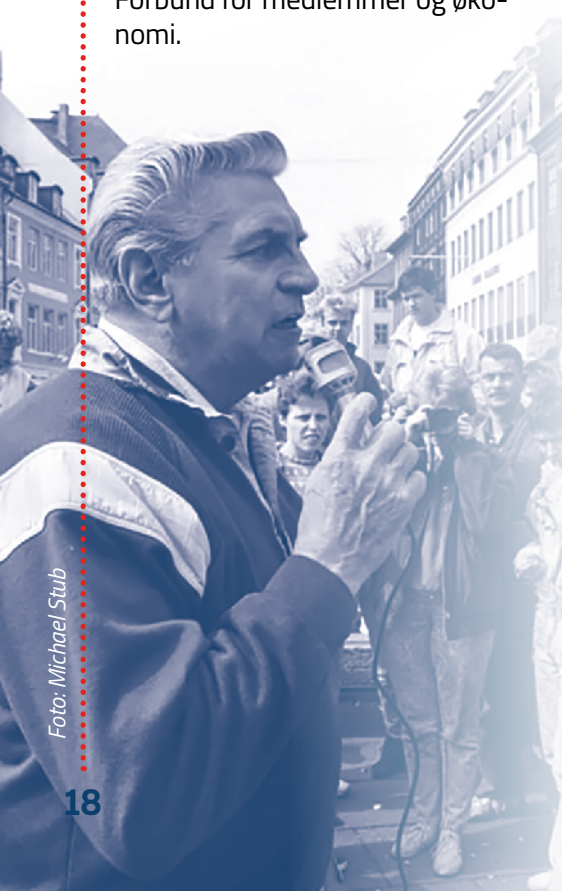
I beretningen vurderer man, at "selve trussels vurderingen synes at have været baseret på formandens egne, måske overdrevne, udtalelser og tjenestens viden om hans tidligere aktiviteter."

PET frygtede, at de store pengebeløb, som Sømændenes Forbund rådede over, kunne bruges til at finansiere konflikter på arbejdsmarkedet og købe indflydelse hos politiske organisationer på venstrefløj. Således bestod der en risiko for, at Preben Møller Hansen kunne skabe uro og vinde kontrol over venstrefløj.

Henrik Berlau husker, hvordan Sømændenes Forbund dengang indkaldte havnearbejdere og chauffører til møder rundt om i landet om et muligt transportarbejderforbund og udgav avisen "Derudaf".

- Efterretningstjenesten mente, at det var et problem, hvis samarbejdet voksede. Men der var intet ulovligt i det, vi gjorde. Det er uacceptabelt i et land med foreningsfrihed, at efterretningsvæsenet kan sige, at en forening og foreningens lovlige aktiviteter er samfundsskadelige, fastslår Henrik Berlau.

Det fremgår af beretningen, at PET i 1980'erne brugte mindst 25 kilder til at overvåge den danske fagbevægelse. Fire af kilderne koncentrerede sig om Preben Møller Hansen og Sømændenes Forbund.





# 3F Sømændenes Generalforsamlingen '22

Her et lille resume fra 3F Sømændenes generalforsamling 2022. Ikke et nøjagtigt referat, men et resume over punkter på generalforsamlingen og emner i formandens beretning samt den efterfølgende debat. Herunder fremlæggelse af udtalelse til regering og folketing.



3F Sømændenes formand Søren Sørensen bød deltagerne på 3F Sømændenes årlige generalforsamling velkommen.

I overensstemmelse med 3F Sømændenes love fremlagde Søren Sørensen bestyrelsens forslag til dagsorden, herunder punktet valg af dirigenter.

Bestyrelsen indstillede kasserer Christian Johansen og faglig sekretær Flemming Thiesen som dirigenter. Begge blev valgt med applaus uden modkandidater.

Herefter indtog dirigenterne deres pladser. Dirigenterne takkede for valget. Og i overensstemmelse med 3F Sømændenes love oplæste dirigenterne generalforsamlingens forretningsorden. Generalforsamlingen vedtog enstemmigt forretningsordenen.

Herefter oplæste dirigenten forslaget til generalforsamlingens dagsorden. Denne blev enstemmigt godkendt.

### Dirigenten bød de valgte delegerede velkommen:

Rønne: Birger Ivan Nielsen, Korsør: Sten Uffe Nielsen, Aarhus: Ivan Nørskov, Aalborg: Jørgen Finn Andersen, Nykøbing: Henning Carlfield Carlsen og Svendborg: Peter Tandrup Nielsen

Herefter blev ordet i henhold til dagsordenen givet til formand Søren Sørensen, så han kunne aflægge årsberetning for 3F Sømændene.

### Punkt 2. Beretning over 3F Sømændenes virksomhed

Formand Søren Sørensen foreslog, at generalforsamlingens deltagere, rejste sig og holdt en stille stund for at mindes de kollegaer som, er gået bort i løbet af året.

Vi har netop mindes dem der er gået bort. Mange desværre alt for tidligt. Og vi kan atter konstatere, at fortidens dårligdomme, herunder det arbejdsmiljø som var engang, ikke altid var det bedste for et sundt og langt liv.

I dagens søfart er arbejdsmiljøet og bevidstheden om det gode arbejdsmiljø blevet væsentligt forbedret. Men der er stadig plads til forbedringer. Det gælder det fysiske arbejdsmiljø og måske endnu mere det psykiske arbejdsmiljø. Med de stadig mindre besætninger i skibene og et meget stort arbejdspress så kan det tære ganske meget på det psykiske arbejdsmiljø.

Hvad der end er årsagen, så oplever vi desværre i 3F Sømændene, ja i hele erhvervet, en stigning

af sager og indberetninger om forskellige former for mobning og chikane. Det vil i året der kommer blive et stort indsatsområde for rederier, besætninger og organisationer, for at stoppe denne dårlige adfærd til søs.

I samarbejde med 3F København og Forbundet sikrer vi vores kollegaer bedste mulige støtte når ulykken er ude. Dette i form af bistand i arbejdsskadesagen og bistand i forhold til offentlig myndighed og herunder eventuel bistand fra advokater i 3F.

### Politik – Regeringen

I Danmark har vi stadig en Socialdemokratisk regering med et parlamentarisk flertal bestående af SF, Enhedslisten, de Radikale og Alternativ. En såkaldt Rød-Grøn regering.

Men Finansloven 2022 er der ikke meget rødt i, altså ikke særligt social. Kendsgerningen er, at uligheden stiger i Danmark. Det gælder økonomisk, socialt og i forhold til sundhed og livskvalitet. Kort sagt der bliver flere fattige i Danmark.





Regeringen lover stærkere indsats mod social dumping. Afsættelse af flere midler til Arbejdstilsynet, samt forhøjede erstatningssummer ved arbejdsskader. Stærk myndighedsindsats, flere kontroller, og skærpelse af straffe i forbindelse med anvendelse af ulovlig arbejdskraft og skattesvindler.

For de arbejdsledige er der små forbedringer: Der er ændret i reglerne for genoptjening af dagpenge, sådan at det bliver mere attraktivt for ledige at tage kortvarige ansættelser. Ledige kan opnå retten til at forlænge dagpengeperioden fra to til maksimalt tre år, hvis de arbejder undervejs. En dags arbejde giver ret til to dages ekstra dagpenge.

### Søfartsstyrelse – besparelser på finansloven

Det er bekymrende, at regeringen i forslag til finansloven 2023, vil spare 26 millioner kroner på Søfartsstyrelsens drift frem mod 2026.

Vi kan frygte at det endnu engang er en nenprioritering af tilsyn med bl.a. hviletid, sikkerhed og øget brugerbetaling for den søfarende.

### Søfart og DIS

I snart 35 år har vi nu erfaringer med DIS-lovens bestemmelser. Og som frygtet i 1988 er DIS-lovens bestemmelser i paragraf

10, stk. 2 og 3 årsagen til, at der stort set ikke er søfolk på danske overenskomster i størstedelen af den danske handelsflåde.

Søfartsstyrelsen har nu registreret 641 skibe i DIS -og ca. 86 skibe i det såkaldte DAS – Dansk Almindelig Skibsregister. Det giver ialt Ca.727 skibe.

### Mønstrede i DIS. Befarne og ubefarne opgjorte tal fra 2022

Påmønstrede i alt	5.712
Danske søfarende	1.104
Udenlandske søfarende	3.778
EU Søfarende	830

Der er faldende dansk beskæftigelse. 4.608 søfarende er underbetalte i forhold til danske overenskomster. Det er samtidig søfarende, som de danske faglige organisationer i forhold til DIS-loven ikke må tegne overenskomster for.

Der er fortsat en DIS-aftale imellem rederne og de danske søfartsorganisationers kontaktudvalg. Men i det sidste års tid er der rejst kritik af skiftende regerings søfartspolitik. Især er der rettet kritik i forhold til DIS-lovens diskriminering af søfolk med bopæl i Danmark – de bliver nemlig fravalgt.

Men især er der rejst kritik af, at rederierhvervet forgyldes, dels

gennem DIS-lovens bestemmelser om meget billig arbejdskraft men især på særdeles gunstige skattevilkår gennem den såkaldte tonnageskat-ordning.

Kritikken er bred bl.a. fra overvismanden. Men det skyldes måske, at der er et indirekte statstilskud til rederierne på 2 milliarder kroner. Rederiernes beskatning skulle ifølge eksperterne være ca. 4 % af deres overskud.

Den normale virksomhedsbeskatning i Danmark er 22%. Så en god "rabat".

### FH og DIS

De kommende lovgivningspakker på transportområdet vil tage fat i problemerne om social dumping i sektoren. Og på søfartsområdet bør den manglende overholdelse af Den europæiske socialpagt og ILO-konventioner bringes til ophør.

*"FH vil arbejde for at ændre de lovbestemmelser i loven om dansk internationalt skibsregister (DIS), som – i modstrid med ILO's grundlæggende konventioner om arbejdstagerrettigheder – forhindrer danske lønmodtagerorganisationer i at organisere alle arbejdstagere på danske skibe og forhandle og indgå overenskomst på deres vegne"*





### 3F transport og ITF's kampagne mod skibe under bekvemmelighedsflag

Der er 855 skibe under fremmed flag, som er ejet af danske rederier. Der er nu et par hundrede af disse skibe, som der nu er tegnet overenskomst for igennem 3F transport.

### Overenskomstforhandlinger 2023 det private område

Forberedelserne til OK-forhandlingerne 2023 er så småt i gang. Udmeldingerne er, at det bliver vanskeligt at nå et resultat, hvis vi skal ha dækning for de store prisstigninger og den galoperende inflation. I Forhold til søfartsområdet har vi samme udfordringer som vi i 3F Sømændene har stået med i mange år. Nemlig de sorte DIS-skyer har jo også en betydning når der skal forhandles overenskomst.

### Danske rederier har politisk givet tilsagn om 350 praktikpladser

I Dagspressen har der været en del skriveri om udmeldingen om, at danske rederier vil forpligtige sig til oprettelse af et stort antal uddannelsesstillinger.

Herunder 240 officerer heraf 100 navigatører. 110 menige heraf 10 skibsmekanikere.

3F Sømændene hilser initiativet velkommen, og vil da også forsøge at få aftaler i hus, der kan styrke og øge uddannelse af skibsassistenter. Men det er jo lidt bekymrende, at det ikke smitter af på slutstillinger i erhvervet, hvorfor mange dygtige skibsassistenter forlader erhvervet.

### Punkt 3 – 3F Sømændenes regnskaber

Kasserer Christian Johansen gennemgik detaljeret 3F Sømændenes økonomi i generalforsamlingsperioden.

Generalforsamlingen kvitterede for fremlæggelsen med at godkende resultatet.

### Punkt 4 – Indkommende forslag:

#### Forslag 1

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

#### Forslag 2

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

#### Forslag 3

Generalforsamlingen er enig i, at følgende lovændringsforslag fremsendes til urafstemning.

#### Lovændringsforslag:

På bestyrelsens vegne fremlagde dirigerterne lovændringsforslag. Formand Søren Sørensen anbefalede på bestyrelsens vegne at medvirke til at tilpasse 3F Sømændenes organisation i forhold de opgaver, der venter forude. Forslaget betyder, at der er en mindre valgt faglig sekretær i den fremtidig struktur. Men samtidig kan 3F Sømændenes bestyrelse ansætte kollegaer eller andre personer med den kompetence som, bestyrelsen mener, vi i 3F Sømændene har behov for. Derfor anbefales det, at vi sender forslag om lovændringer til urafstemning.

### Lovændringsforslagen:

#### § 5 Bestyrelsen

a) Afdelingens bestyrelse består af 12 bestyrelsesmedlemmer...

#### § 6. Daglig Ledelse

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

#### § 12. Regler for valg

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

#### § 12 stk. f)

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

#### § 12 stk. c) Nyt stk. 2.

Medlemmer orienteres om muligheden for at udfylde stemmesedlen digitalt.

*Generalforsamlingen besluttede at sende lovændringsforslagene til Urafstemning.*

### Afslutning på generalforsamlingen

Traditionen tro, blev der udråbt et trefoldigt hurra for 3F Sømændene – en tradition der går langt tilbage i Sømændenes Forbunds historie. Herefter blev der budt til hyggelig frokost.

# Udtalelse fra:

## 3F Sømændenes Generalforsamling 2022 – København 6. december –

### Åbent brev til folketinget:

#### Kære folketingsmedlemmer

Tillykke med valget. Men det skal ikke være nogen hemmelighed, at der er folketingsmedlemmer, som vi ønsker mere tillykke med valget - end andre..

Det skyldes ikke mindst skiftende regerings søfartspolitik. En politik som på grund af DIS-loven ikke sikre beskæftigelse af søfarende med bopæl i Danmark.

\* Skiftende danske regeringer har gennemført massiv statsstøtte til rederierhvervet. Dette i form af bl.a. tonnageskat, en mindre skattebetaling som de økonomiske vismænd, betegner som dyr for det danske samfund.

\* Det er bekymrende, at dansk lovgivning tillader udenlandske rederier gratis at indflage til DIS-regi-steret. Er dannebrog blevet bekvemmelighedsflag?

\* Inden valget 2022 havde regeringen bebudet store besparelser i Søfartsstyrelsen. Vi kan frygte øget brugerbetaling i forbindelse med uddannelse og udstedelse af certifikater.

\* Besparelser på Søfartsstyrelsens budget, forudser vi, vil give yderligere forringelse af Søfartsstyrelsens tilsyn og kontrol med sikkerheden.

Vi ønsker ingen ny skandale, som Søfartsstyrelsens manglende tilsyn og kontrol af "Scandinavian Star".

Afslutningsvis skal vi fra 3F Sømændene, endnu engang rette den kedelige opmærksomhed på, at skiftende folketingsflertal gennem snart 35 år har udvist manglende respekt for FN's og Europarådets konventioner om grundlæggende faglige rettigheder for søfarende i DIS-skibe.

FN's Arbejdsorganisation, ILO har siden 1988, gentagne gange kritiseret, at Danmark ikke overholder forpligtelserne i ILO's konventioner om grundlæggende faglige rettigheder. Nemlig, at respektere de søfarendes ret til frit, at vælge en faglig organisation, som har retten til at kræve overenskomst uanset den søfarendes nationalitet eller bosted.

Hilsen fra 3F Sømændenes medlemmer  
Generalforsamlingen 2022





# Den FØRSTE mening om industriforliget!



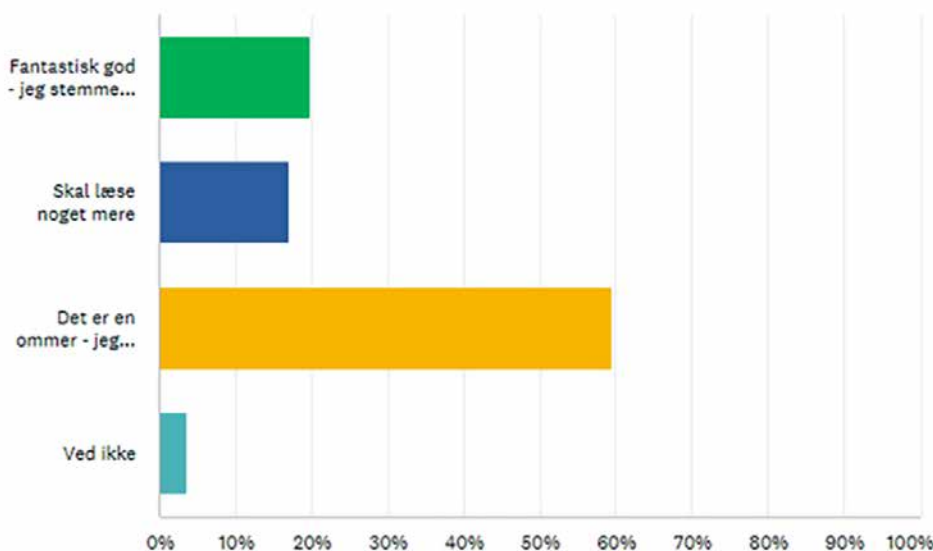
Efter offentliggørelsen af Industriens overenskomst aftale, tilbød 3F Sømændene på hjemmeside og Facebook læserne at deltage i en helt uvidenskabelig afstemning om holdningerne til resultatet af Industriens Overenskomstforhandlinger.



Foreløbig resultat er at 60 % af læserne stemte nej ... nok ikke "chokbølge" i fagbevægelsen eller og hos DI, men dog en mening, i vor lille uvidenskabelig test af OK resultatet.

## Hvad er din umiddelbar mening om industriens overenskomst?

Besvaret: 111 Sprunget over: 0



SVARVALG	BESVARELSER
▼ Fantastisk god - jeg stemmer ja!	19,82 %
▼ Skal læse noget mere	17,12 %
▼ Det er en ommer - jeg stemmer nej!	59,46 %
▼ Ved ikke	3,60 %



# Muligt at sikre færger mod elbilbrande



Det er overskriften på et projekt der skal hjælpe med til at forbedre brandsikkerheden i forhold til elbiler ombord på danske færger.

Et spændende projekt og en god gennemgang af de mange udfordringer færgerederierne, besætningen og myndighederne står overfor.

Projekt-Elbas er en forkortelse af **Electric Vehicle Fires at Sea**: Projektets formål er at udvikle nye løsninger, træningsformer og risikovurderinger, der kan hjælpe med at forbedre brandsikkerheden ombord på færger.

Brande i el- eller hybridbiler på færger udgør en ny og særlig risiko. Men den kan håndteres med de rette tilføjelser til det eksisterende beredskab ombord. Det er konklusionen på projektet ELBAS, som DBI (Dansk Brand Institut) stod i spidsen for.

"Der er ikke grund til at gå i panik, hvis man befinder sig på en færge, hvor der udbryder brand i en elbil. I hvert fald ikke, hvis rederiet har

forholdt sig til den nye virkelighed, hvor el- og hybridbiler med store batterier er at finde på bildækket. Det er den helt korte konklusion på DBI-projektet ELBAS, der netop er blevet afsluttet."

## Formål med projektet

Formålet var at undersøge, hvad der sker, hvis en el- eller hybridbil bryder i brand ombord på en færge til havs. For med de store batterier opfører de nye biler sig ikke som konventionelle biler ved brand, men kan være sværere at slukke, ligesom de også kan blusse op igen og udlede mange giftstoffer ved brand. Desuden så projektet nærmere på, hvilke slukningsmetoder og -anlæg der egner sig bedst til sådan et scenarie, og hvilken træning af besætningen, der evt. er nødvendig for at håndtere risikoen.

## Sikkerhedsmøder – god debat

Dette projekt vil utvivlsomt inspirere mange besætningsmedlem-

mer og skibets sikkerhedsfolk til de gode samtaler om initiativer og anbefalinger til rederiledelse i forhold til Søfartsstyrelsens opfattelse af skibets forpligtigelser og ansvar.

## Vandtåge og brandtæpper

Testene af slukningsmetoder viste også, at skibssprinkler eller vandtågeanlæg måske ikke kan slukke et brændende batteri – bl.a. fordi det typisk sidder under bilen og er afskærmet fra vandet. Men det er meget effektivt til at forhindre branden i at sprede sig og komme ud af kontrol.

- Jo tidligere sådan et anlæg blive aktiveret, desto bedre. Og de behøver ikke kunne slukke branden, så længe de forhindrer brandspredning, indtil færgen kommer i havn og får hjælp fra det professionelle landberedskab.

DBI testede også et brandtæppe til at inddække den brændende







bil, hvilket var ganske effektivt til at forhindre brandspredning. Dog krævede det meget plads med adgang til den brændende bil og mindst to besætningsmedlemmer.

### Øvelse gør bilbrandsmester

Alle besætningsmedlemmer modtager i dag standardiseret træning i brandbekæmpelse, som bl.a. inkluderer øvelser i brandslukning med rigtig ild. Men der er ingen specifik træning i at slukke en bilbrand på et vogndæk.

- I nogle af vores tests involverede vi også besætningen fra en færge, hvilket gav god træning og betød meget for deres parathed. Derfor anbefaler vi, at man træner realistisk slukning af en bilbrand på et simuleret bildæk. Det giver besætningen de bedste forudsætninger for at bekæmpe branden og forhindre brands-

predning, så færgen kommer sikkert i havn, siger Alexander B. Kleiman og fortsætter:

- Ved testene så vi også, at besætningen kan lære meget af det professionelle beredskab, og derfor anbefaler vi, at de afholder øvelser sammen. Det giver rederiet og beredskabet indsigt i forskelligt slukningsudstyr, og

hvordan de skaber de bedste forudsætninger for beredskabet. Jo mere planlægning mellem besætning og beredskab, desto bedre.

### En ny, men håndtérbar risiko

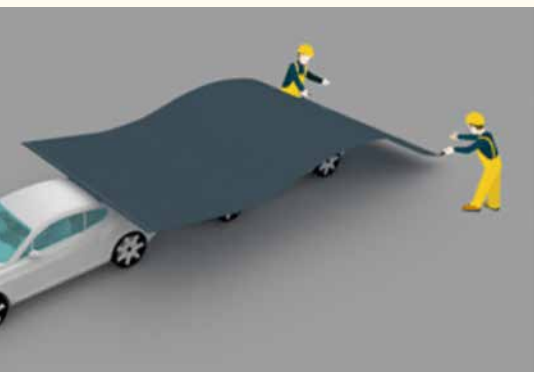
- Projektets anbefaling til rederierne er ganske enkelt at foretage en risikovurdering, fordi det er en ny type køretøjer på bildækket. Derudover anbefaler vi vandtåge- eller sprinkleranlæg kombineret med

brandtæppe eller lokal brandslukning af besætningen, samtidig med at man søger til den nærmeste, egnede havn, hvor det professionelle beredskab kan overtage. Selvom bilerne opfører sig anderledes, er det håndtérbart at tilpasse beredskabet ombord til at klare situationen og øge sikkerheden, siger Alexander B. Kleiman.



### Anbefalinger til de danske færgerederier fra ELBAS:

- Generelt er brande i elbiler håndtérbare. Elbiler udvikler flere HF-gasser og kan genantænde, men den samlede brandbelastning er nogenlunde den samme.
- Der skal foretages en risikovurdering og udarbejdes brandstrategier for hver enkelt færge, for der er ikke én løsning, der passer til alle.
- Tag højde for, at besætningen ikke er professionelle brandmænd, når brandstrategien udformes. Undgå derfor bl.a. at anvende meget avancerede løsninger.
- Det er ikke altid muligt at slukke en elbil helt. Reducér branden med sprinkling, inddæm den med tæpper eller køling, og søg hurtigt i en passende havn til det professionelle landberedskab.
- Sørg for god dialog mellem det enkelte skib og det lokale beredskab – f.eks. med fælles øvelser for at træne en god fælles respons og udvikle en integreret beredskabsplan.





# Arbejdsbetinget sygdomme



I 3F Sømændene får vi ofte spørgsmål, om en konkret lidelse kan skyldes arbejde eller de påvirkninger, som vi er udsat for gennem arbejdslivet. Især er der mange spørgsmål om langtidspåvirkningerne. Altså, fra søfarende som for årtier siden blev udsat for mange forskellige påvirkninger.

Den almindelige beskrivelse af arbejdsbetinget sygdom, er "en sygdom, der er opstået efter længere tids påvirkning fra arbejdet eller de forhold, arbejdet foregår under."

Ingen tvivl om, at vi er mange, som gennem arbejde har været udsat for mange forskellige påvirkninger – og mon ikke der gennem tiderne har været "udfordringer" med sikkerhedsudstyr og procedurer. Ikke sikkert at vi altid har haft den bedste beskyttelse.

Det kan efterfølgende havde med-

ført slemme og kedelige mén. Men dårligt arbejdsmiljø og skadelig påvirkning er nødvendigvis ikke en arbejdsskade efter lovens bestemmelser.

## Anerkendelsen af en arbejdsbetinget sygdom

For at få anerkendt en arbejdsbetinget sygdom, så er der en hel del forhold som skal afklares. For det første skal det sandsynliggøres / dokumenteres, at sygdommen er opstået på grund af de påvirkninger/belastninger, som har været på arbejdet.

Der skal også være en tidsmæssig og medicinsk sammenhæng mellem sygdommen og den tid påvirkningerne har været.

## Sådan anmeldes formodede eller konstaterede arbejdsbetingede lidelser

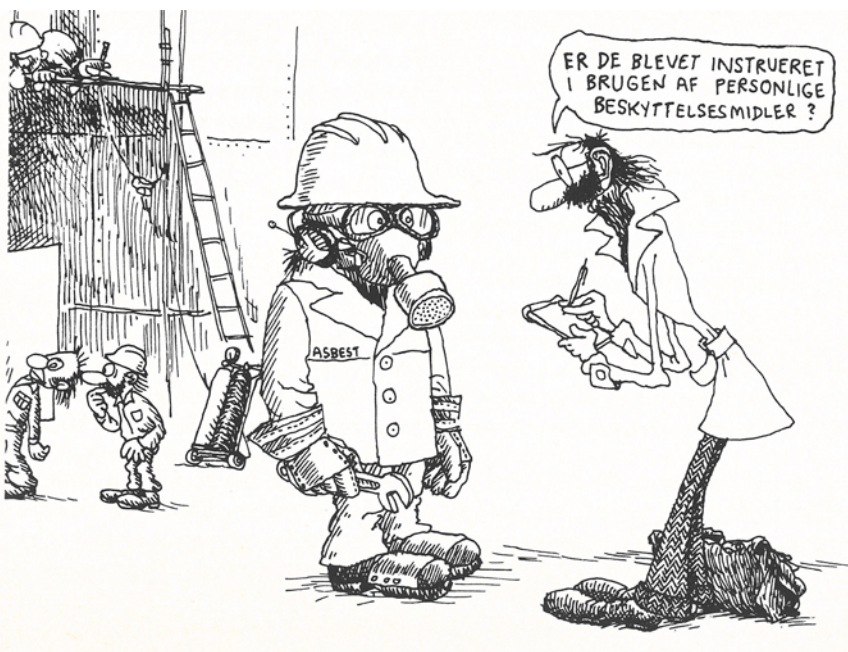
Alle har ret til at anmelde en arbejdsbetinget lidelse, men kun læger kan anmelde en sådan via EASY, da det kræver særlige medicinske oplysninger. Yderligere er læger og tandlæger forpligtede til at anmelde formodede og konstaterede arbejdsbetingede lidelser (erhvervssygdomme) til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring

## Udredning på en arbejdsmedicinsk klinik

På en arbejdsmedicinsk afdeling bliver patienter undersøgt for, om deres sygdom skyldes påvirkninger på arbejdspladsen.

Påvirkningerne og belastningerne kan fx være kemiske, fysiske, ergonomiske, biologiske eller psykiske belastninger.

- Hvis der er mistanke om en sammenhæng imellem sygdom og belastninger, foretages anmeldelse til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring





### Undersøgelse på Arbejdsmedicinsk afdeling

En arbejdsmedicinsk afdeling er en afdeling på et sygehus. Der er placeret en arbejdsmedicinsk afdeling på et eller to af sygehuse i hver region. På en arbejdsmedicinsk afdeling er formålet at undersøge, om personer er blevet syge af deres arbejde.

### Arbejdsbetinget sygdomme

Der er to forskellige veje til anerkendelse:

- Hvis sygdommen står på fortegnelsen over de sygdomme, som er anerkendt som en erhvervs sygdom.

- Hvis sygdommen ikke står på fortegnelsen over erhvervs sygdomme, kan den stadig anerkendes som en erhvervs sygdom, hvis Erhvervs sygdomsudvalget indstiller til, at der er overvejende sandsynlighed for, at sygdommen skyldes særlige forhold på arbejdet.

### I 2020 blev der anmeldt 16.700 førstegangs erhvervs sygdoms sager.

Anerkendelsesprocenten for erhvervs sygdomme er i 2020 på 24 procent. Det viser desværre den kedelig kendsgerning, at på trods af at mange bliver syge af arbejdet, så er det ikke ensbetydende med at sygdommen og lidelsen kan anerkendes som en skade efter lovens bestemmelser.

### Eksempler fra erhvervs sygdomslisten:

Listen er lang, men her et par områder, som mange nok kan genkende:

- Hørenedsættelse (DLA professionalis)
- Kronisk bronchitis/KOL
- Posttraumatisk belastningsreaktion
- Allergisk eksem
- Toksisk hjerneskade (Organiske opløsningsmidler)
- Hud – Solstråling
- Lunger
- Bevægeapparatet - Ryg, nakke- skulder og hofter

### KOL - og rygning

Gennem årene har en del kollegaer fået konstateret lungesygdomme bl.a. KOL.

Sygdommen kan opstå efter mange års påvirkning af dampe/gasser/støv.

KOL står på erhvervs sygdomslisten og bør anmeldes, hvis der er mistanke om en erhvervs mæssig sammenhæng.

Der kræver normalt mindst 8-10 års massiv udsættelse af støv m.v. for at få godkendt KOL som arbejdsbetinget.

Her er den store udfordring, at kunne sandsynliggøre påvirkningen gennem årene i forskellige skibe med forskellige påvirkninger.

### Men husk!

Er du syg, eller lider du af symptomer på lidelser der kan skyldes dit arbejde, f.eks. hørenedsættelse, lungeproblemer eller andre dårlige sygdomme, så tal med din læge.

Hvis der er sandsynlighed for, at din lidelse kan skyldes arbejde, så bed din lægen anmelde din lidelsen til Arbejdsmarkedets Erhvervsforsikring, som en formodet erhvervs sygdom

**Husk at har du spørgsmål til sygdom, arbejdsbetinget lidelse eller andre arbejdsskader, så kontakt endelig 3F Sømændene.**





# Guide til den skattefri seniorpræmie

Er du født efter den 1. januar 1954, og er du fortsat med at arbejde, selv om du havde ret til at modtage folkepension? Så er den skattefri seniorpræmie ENDELIG på vej til dig. Det skulle foregå automatisk. Men så let går det ikke altid for søfolk. Derfor denne guide.

Egentlig skulle alle seniorer, som fortsætter på arbejdsmarkedet efter pensionsalderen, automatisk få udbetalt en skattefri seniorpræmie. Men søfolk har oplevet udfordringer med at få udbetalt deres præmie, selv om de har arbejdet i tilstrækkelig mange timer. Derfor kan det være nødvendigt for søfolk at ansøge om den skattefri seniorpræmie.

Rudy Petersen, som sejler for Forsea Øresund, har endelig fået sin skattefri Seniorpræmie efter flere ansøgninger og afslag.

3F Sømændene kontaktede Udbetaling Danmark i forbindelse med gentagne afslag til Rudy og andre sejlede seniorer. Det, der til sidst overbeviste Udbetaling Danmark, var, da Rudy sendte både lønsedler og arbejdslistre. Alle hans arbejdstimer var nemlig ikke indberettet.

## Afslag var diskrimination

I første omgang fik søfolk som Rudy afslag på seniorpræmien, fordi søfolk ikke betalte arbejdsmarkedsbidrag. Men søfolk og søfolks faglige organisationer protesterede og ankede afslagene, fordi det var en klar diskrimination af søfolk på DIS. Derfor blev reglerne om den skattefri seniorpræmie ændret i juni 2022.

Efter lovændringen skulle Udbetaling Danmark genvurdere alle

afslagene til søfolk. Det drejede sig om cirka 160 sager for søfolk med DIS-indkomst.

## Den rette dokumentation

Genbehandlingen af afslagene gik i gang i januar 2023. Denne gang skulle det gå automatisk ifølge Udbetaling Danmark. Søfolkene skulle blot bevæbne sig med tålmodighed. Men endnu en gang fik Rudy afslag. Han var nu i kontakt med en sagsbehandler i Udbetaling Danmark. Denne gang fandt han ud af, hvilken dokumentation, der kunne bevise, hvor mange timer han havde arbejdet. Som nævnt var det en kombination af lønsedler og arbejdslistre.

## Kontakt Udbetaling Danmark

Man skal uploade sin dokumentation for løn og arbejdstimer digitalt til Udbetaling Danmark. Rudy foreslår, at man ringer til Udbetaling Danmark og får dem til at guide sig i telefonen, så dokumentationen havner det rigtige sted. Du finder information om seniorpræmien på denne hjemmeside. Nederst på hjemmesiden kan du klikke på kontaktoplysninger og få et telefonnummer, som du kan ringe til på hverdage mellem klokken 9 og 12.

<https://www.borger.dk/pension-og-efterloen/Folkepension-oversigt/seniorpraemie>

## Krav til at få den skattefri seniorpræmie

Du skal være født efter den 1. januar 1954.

Du skal opfylde beskæftigelseskravet. For at få den første skattefri seniorpræmie skal du have arbejdet i mindst 1.560 løntimer i det første år efter du har ret til folkepension. Det er lidt færre timer end en normal fuldtidsstilling, som har 1.924 timer på et år.

Der er en særregel for en lille del af perioden. Det gælder kun for personer, som arbejdede og havde ret til folkepension i perioden mellem den 1. marts 2020 og den 30. juni 2020. For dem er beskæftigelseskravet kun på 1.040 løntimer i den første 12-måneders optjeningsperiode.

## Hvor meget er den skattefri seniorpræmie?

Den skattefri seniorpræmie er i 2022 på 44.221 kroner for det første år efter retten til folkepension og 26.322 kroner for det andet år.



Du får udbetalt din seniorpræmie, når du har arbejdet et år, efter du er gået på folkepension.

## Se om du kan få den: Skattefri præmie på 45.415 kroner (2023)

Hvis du fortsætter med at arbejde, når du når folkepensionsalderen, kan du få en skattefri seniorpræmie.

### Sådan gør du for at modtage den skattefri seniorpræmie automatisk

Du modtager den skattefri seniorpræmie automatisk efter et års arbejde, hvis du opfylder beskæftigelseskravet på 1.560 løntimer.

Udbetaling Danmark vurderer løbende og automatisk borgerens ret til skattefri seniorpræmie. Udbetaling Danmark kan se, hvornår en person har haft ret til folkepension. Når der er gået 12 måneder, hvor personen i stedet for folkepension har arbejdet i mindst 1.560 løntimer, bliver den skattefri seniorpræmie udbetalt. Sker det ikke automatisk, skal du ansøge om den skattefri seniorpræmie.

### Ved ansøgning

Hvis du mener, at du har ret til den skattefri seniorpræmie, men ikke bliver kontak- tet af Udbetaling Danmark, så kan du selv ansøge om den skattefri seniorpræmie. Det kan du gøre 12 måneder efter, at du fik ret til at gå på folkepension.

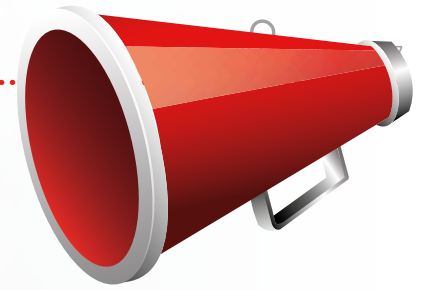
Det vil typisk være, fordi din lønseddel ikke indeholder oplysning om sø-dage. Sammen med sagsbehandleren må du finde ud af, hvilke do- kumentation du kan bruge til at bevise, at du opfylder kravet om beskæftigelse

Du skal også selv søge, hvis du for eksempel har modta- get B-indkomst, der ikke er indberettet til indkomstre- gistreret eller hvis der har været fejl i din arbejds- givers indberetning til Ind- komstregisteret. Ferie med feriepenge og perioder med sygedagpenge tæller også som løntimer for at opfylde kravet om beskæftigelse.

### Hvem er Udbetaling Danmark?

Udbetaling Danmark er ansvarlig for pension og for udbetaling af den skattefri seniorpræmie.





# KORT NYT

## Få hjælp til at komme hurtigt igennem sundhedssystemet

Husk, at du som en del af din pensionsordning i PensionDanmark også har en sundhedsordning. Den giver dig bl.a. adgang til Hurtig Diagnose, hvor du kan få hjælp til hurtig udredning og genoptræning. I år har over 5.500 medlemmer i PensionDanmark indtil videre fået hjælp.

Hurtig Diagnose hjælper dig med hurtigt at finde ud af, hvad du fejler, hvis du er blevet henvist til en speciallæge fra din egen læge. Når du ringer til PensionDanmarks sundhedsteam, taler du med en sygeplejerske, der hjælper dig, så du kommer bedst muligt igennem sundhedssystemet – uden unødigt ventetid. Sygeplejersken følger op på din sag, og du kan også selv kontakte sygeplejersken under hele forløbet.

## Sådan kan du bruge Hurtig Diagnose

Har du fx rygproblemer, og har din læge mistanke om en diskusprolaps, så kan ventetiden føles lang – både pga. smerterne og uvisheden om sygdommens alvor. Her er det oplagt at bruge mulighederne i Hurtig Diagnose, som er en del af din sundhedsordning.

Du kan også få hjælp til at komme til en speciallæge (fx ortopædkirurg, reumatolog eller hudlæge), eller hvis du fx har brug for en scanning, røntgen, ultralyd eller kikkertundersøgelse. Husk, at du først skal have en henvisning fra din læge.

Ring til PensionDanmarks sundhedsteam på telefon 7012 1335 alle hverdage kl. 8-18. Læs mere om de forskellige tilbud i sundhedsordningen på pension/sundhed.

## Årsopgørelsen

– SKAT 2022

– har du tjekket?

*Snyd ikke Dem selv i skat, lyder navnet på den ældre, klassiske bog om skattefradrag – og det gælder stadig.*

- Du er berettiget til kørselsfradrag, hvis du har mere end 12 km til arbejde. Er du i bil, på cykel eller med det offentlige. – så har du ret til kørselsfradrag.

I 2021 introducerede Skattestyrelsen et nyt system i TastSelv, hvor pendlerne selv skal oplyse om deres kørsel.



skat.dk

## ALKA - NY Kollektiv ansvarsforsikring til unge medlemmer

3F og andre fagforeninger har sammen med Alka taget et socialt ansvar og sikrer nu alle forbundsmedlemmer fra 18 til og med 25 år med en kollektiv ansvarsforsikring. Det er en helt særlig medlemsfordel, der hjælper medlemmerne, hvis et medlem kommer til at skade andre eller andres ting.

Den nye ansvarsforsikring knyttes til medlemskabet i forbundet og derved omfattes nye såvel som eksisterende medlemmer automatisk i forsikringen.

### Eksempel på en ansvarsskade:

Mikkel kommer cyklende. Han får øje på en kammerat, som han vinker til. Han er derfor ikke lige opmærksom på Peter, der cykler foran. Mikkel rammer Peter, der vælter og kommer alvorligt til skade.

Hvis man forårsager skader på andre personer, kan man blive forpligtet til at skulle betale mange hundrede tusinder kroner i erstatning. Heldigvis er Mikkel omfattet af den nye kollektive ansvarsforsikring, der kan dække beløbet.



## Er du skrap til politik? - Det var der ingen af Ny Tids læser der var

Fra hvilke partiprogram er denne tekst hentet:

I det nuværende samfund bliver den private ejendomsret til produktionsmidlerne i stigende grad midlet, hvorved kapitalistklassen, et mindretal af samfundets medlemmer, tilvender sig udbyttet af menneskehedens arbejde.

Mål at samle hele arbejderklassen i et klassebevidst, „socialistisk Arbejderparti, at erobre magten i samfundet, at afskaffe det kapitalistiske privateje til produktionsmidlerne, at omdanne det til socialistisk fælleseje...

**SVAR:** Nej, det var ikke kommunister eller den slags... nej, det var såmænd fra Socialdemokratiets program 1 - 1911.



# HJÆLP

## Kvindelige matroser - medlemmer af Sø- mændenes Forbund

I oktober 1972 blev **Karen Magrethe Mortensen** medlem af Sømændenes Forbund: Karen Margrethe Mortensen var første kvindelige medlem.

På Ny Tids redaktion vil vi meget gerne i kontakt med Karen Margrethe Mortensen.

Vi vil gerne havde hilsner fra kollegaer, som har sejlet sammen med Karen Margrethe.

Skulle der være fejl i Sømændenes Forbunds historiske arkiver, og skulle I kende kvinder på dækket tilbage i 60erne og 70erne, så må I meget gerne sende jeres beretning til Ny Tids redaktion v. Gert Christensen på: [nytid@3f.dk](mailto:nytid@3f.dk)



# HJÆLP

## EFTERLYSNING ERIK BRUUN

Jeg er i gang med at undersøge noget familie-historik, og er i den anledning nået til min morfar, som var sømand hos Mærsk (muligvis Dampskibsselskabet af 1912), med Sømændenes Forbund som fagforening.

Hans navn er Erik Bruun, fødselsdato er 06/12-1937.

Erik startede hos Mærsk omkring midten af 1959, og holdt op med at sejle i slutningen af 1965 efter en del sygdom. Jeg ved desværre ikke nøjagtigt, hvad han foretog sig, efter han stoppede hos Mærsk, så der er rimelig mulighed for, at han måske er flyttet til en anden fagforening, efter han stoppede som sømand.

Venlig hilsen Daniel F. Christensen - [jelledaniel@gmail.com](mailto:jelledaniel@gmail.com)

## MÆRKEDEGAGE Fra 3F Sømændenes

skal vi ønske kolleger tillykke med den runde fødselsdag og tillykke til kolleger med jubilæum i Sømændenes Forbund.

### 50 års jubilæum

Manuel Humberto Reinoso Herrera  
Jørn Ingolf Jensen

### 60 års jubilæum

Poul Erik Christensen  
Frode Vestergaard Engstrøm  
Andersen  
Ole Hansen  
Kurt Flemming Frederiksen  
Helge Willy  
Niels Pedersen  
Carl Hedegaard Olsen  
Gert Christensen

### 70 års fødselsdag

Preben Birk Hansen  
Erik Schlünssen  
Henrik Michael Berlau



### 80-års fødselsdag

Frank Mortensen  
Kaj Holmgaard Daugbjerg  
Leif Kristensen  
Henning Brogaard  
Hugo Mortensen  
Kurt Kjeldsen  
Jørgen Pihl Olsen  
Leif Cuno Svarrer  
Larsen Kjeld Ove Nielsen  
Knud Erik Ammonsens  
Leif Aagaard Frandsen  
Rene Pedersen  
Thorkild Nielsen  
Villy Hermann Jensen

### 90 års fødselsdag

Søren Christian Rahbek

## AFSKED

Thorkild Lund Andersen,  
Horsens

Anders Karl Petersen,  
Grenaa

Svend Erik Lindberg  
Jørgensen, Taastrup

Jan Schmidt, København

Kenneth Neumann Jensen,  
Rødekro

Dennis Christian Andersen,  
Marstal

Verner Kofoed Jensen,  
Allinge

Jesper Hoffmann Seirup,  
Skanderborg

Afsender:  
**3F Sømændene**  
Dortheavej 39A  
2400 København NV

# 1. MAJ 2023

**3F Sømændene  
deltager sammen  
med 3F afdelinger  
i flere af de danske  
havnebyer.**

**3F Sømandene  
udsender mail til alle  
medlemmer med tid  
og sted for de gode  
1. maj møder!**



**B**



**POST**

**PP**

DANMARK