

Nytid

Nr. 3

OKT. 2022
årgang 116

- NY 3F formand:
Henning
Overgaard
- STOP social
dumping
- Kongres 2022



FOLKETINGSVALG

Hvem skal vi stemme på?

**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 foto: Folketinget - Fotograf: Christoffer Regild

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

Formanden har ordet	3
Fra havnekaj til formandsstol	4
Skærpet opmærksomhed på uretfærdige love	5
Folketingsvalg 2022	8
Juridisk rapport prikker hul på 32 års løgne	10
Stornordisk krig mod social dumping	13
Kamp for retfærdighed i international søfart	14
En moderne søhelt	14
MLC = Sikkerhed og velfærd	17
Historien om Waleska	18
3F kongres 2022.....	21
Slut med mobning og chikane ombord	24
Undersøgelse af det psykiske arbejdsmiljø i danske skibe	25
Nyt fra Pension Danmark	26
3F Sømændenes Ledelse	27
Kort Nyt	28
Medlemmøder 2022	32

NyTid

Fagbladet NyTid

Nr. 3. oktober 2022, årgang 116.

UDGIVER: 3F Sømændene.

REDAKTION:

Søren Sørensen, 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 4/10-2022. Afleveret til postvæsenet uge 40.

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

NØDVENDIGT krav om højere løn

Der er ingen tvivl. Vi tager hul på processen med at forhandle ny overenskomst for 2023, og vi har behov for en overenskomst, som tager hånd om den økonomiske virkelighed, vi lever i.

Det seneste år har vi set, hvordan inflationen har spist de lønstigninger, vi forhandlede hjem ved seneste overenskomst.

I fagbevægelsen er vi enige om, at de nye overenskomster skal forbedre vores økonomiske situation.

Vi er udmærket klar over, at det er noget af et lønløft, der skal hentes hjem. Hvis arbejdsgiverne ikke har forståelse for, at vi forhandler på vegne af økonomisk trængte familier, så risikerer vi at ende i en storkonflikt.

Inden vi kommer så vidt, skal vi gennem forhandlinger.

I første omgang prioriterer vi vores krav til nye overenskomster i fagforeningerne. I 3F's Transportgruppe holder vi en konference i oktober. Her skal vi diskutere, hvad der er vigtigst for os som faggruppe.

Ud over højere løn arbejder vi med temaer som tryghed i ansættelsen, uddannelse, arbejdstid og arbejdsmiljø. Vi begynder med generelle krav, som vi i de enkelte overenskomstforhandlinger kan oversætte til specifikke krav.

Vores overenskomstforhandlinger ender normalt i Forligsinstitutionen. Her vil Forligsinstitutionen sam-

mensætte en såkaldt mæglingsskitse på de punkter, hvor der er forhandlet. Mæglingsskitser tager udgangspunkt i minimallønsområdet og normallønsområdet.

Det er normalt forhandlingerne om Fællesoverenskomsten, der danner grundlag for mæglingsskitserne for normallønsområdet, som vores overenskomster bygger på. Men først skal mæglingsskitserne for begge områder til urafstemning, hvor såvel arbejdsgivere og du som medlem af 3F Sømændene sammen med privatansatte kolleger kommer til at stemme for eller imod.

I medierne kommer du sikkert til at opleve eksperter og arbejdsgivere, som opfordrer fagbevægelsen til at vise samfundssind i forbindelse med forhandlingerne. Eksperterne vil sige, at inflationen kommer til at vokse, hvis vi får en højere løn.

Men hvorfor er det kun lønmodtagere, som bør vise samfundssind? Vi har set rederier, som har tjent rekordhøje milliardoverskud og nærmest ingenting betaler i skat.

Jeg vil også pege på, at vi i fagbevægelsen har vist samfundssind under hele coronakrisen. Vi har deltaget i 27 trepartsforhandlinger med arbejdsgiverne og regeringen om hjælpepakker, som har sikret vores virksomheder økonomisk gennem coronakrisen.

Nu er det på tide, at arbejdsgiverne og rederierne viser samfundssind.



Fra havnekaj til formandsstol

Henning Overgaard er vokset op med fiskere og søfolk. Hans forståelse for søens folk vil han bruge i 3F's kamp for retfærdighed, velfærd og ordnede arbejdsforhold.

Der var et skib i baggrunden, da Henning Overgaard blev præsenteret som kandidat til formandsvalget i 3F. Han blev nemlig fotograferet på havnen i Esbjerg, hvor han begyndte sit arbejdsliv og sin faglige karriere. Så selv om han aldrig har arbejdet til søs, er han det tætteste medlemmerne i 3F Sømændene kommer på at have en sømand på formandsposten i 3F.

- Jeg føler et nært fællesskab med sømænd. Esbjerg har historisk været en stor fiskerby, så der har været fiskere og søfarende i min familie og i min vennekreds, fortæller han.

Henning Overgaard gør opmærksom på, at han ikke er ekspert i søfart, men fremhæver sin generelle indsigt i transporterhvervene.

- Jeg har måske den fordel for de søfarende medlemmer af 3F, at jeg har noget indsigt og forståelse for de udfordringer, sømænd med rette gør opmærksom på. Men der er ingen tvivl om, at jeg er formand for alle brancheområder i 3F. Alle medlemmer skal få en fornemmelse af, at jeg repræsenterer deres område, understreger han.

Social dumping truer transporterhvervene, og indenfor søfart har DIS-loven gjort det lovligt. I sine år som forbundssekretær i 3F har Henning Overgaard været ansvarlig for netop social dumping og koordineret 3F's indsats på området. Hvad angik det konkrete arbejde indenfor søfartsområdet har han lænet sig op af de dygtige medarbejdere i 3F's Transportgruppe og 3F Sømændene.

Hvem er Henning Overgaard

3F's formand Henning Overgaard er 50 år og kommer fra Esbjerg. Han er uddannet som lager- og transportarbejder og har blandt andet været tillidsrepræsentant og formand for 3F Esbjerg Transport, inden han i 2016 blev Forbundssekretær i 3F.



Skærpet opmærksomhed på uretfærdige love

Hvordan kæmper man mod ihærdige lobbyister og ignoranter politikere? Ny Tid har spurgt 3F's nye formand, Henning Overgaard, om fagforeningens indsats mod social dumping indenfor søfart.



Lovgivningen for søfart er kompliceret. Så kompliceret, at de færreste kan overskue lovene og deres konsekvenser. Derfor kan Danmarks magtfulde rederier og deres lobbyister bilde Folketinget, medier og Danmarks befolkning hvad som helst ind.

Lovgivningen og konsekvenserne af lovgivningen på søfartsområdet er også vanskelig for 3F's nye formand, Henning Overgaard. Så forud for dette interview læste han 3F Sømændenes seneste artikler om emnet og analyser fra den nye tænketank "Fair Maritime". Artikler og analyser med så grelle konklusioner, at det kan overraske selv en garvet fagforeningsmand, der i flere år har beskæftiget sig med social dumping.

- Min opmærksomhed er blevet skærpet af det materiale, jeg har været igennem op til dette interview, fastslår Henning Overgaard.

Han er blandt andet forarget over danske rederiers minimale skattebidrag.

- Rederier med mange milliarder i indtægter betaler under fire procent i skat som bidrag til den danske stat. Så tænker man, om rederierne fordele er så meget værd for det danske samfund, siger han.

Han mener, at politikerne støtter rederierhvervet, uden at samfundet får noget til gengæld. Tværtimod. Lovgivningen skaber forringelser for danske arbejdere, mens samfundet mister milliarder i skatteindtægter, som kunne finansiere vores velfærdssamfund.

- Erhvervsorganisationerne er virkelig gode til lobbyarbejde. Lovgivningen er et skoleeksempel på, hvad der sker, hvis politikerne blindt følger erhvervsorganisationer uden man stiller politiske modkrav, konstaterer Henning Overgaard.

Uhyggelig lovgivning

Som fagforeningsmand er Henning Overgaard særdeles kritisk overfor DIS-loven.

- Det mest uhyggelige ved lovgivningen er, at man har afskrevet dansk fagbevægelse fra at organisere udenlandske kolleger. Det svarer til, at man smider udenlandske kammerater ud fra en coaster i et hajfyldt farvand uden redningsvest, mener han.

Den manglende organisering betyder, at lønnen er blevet så lav om bord, at man ikke kan leve af den. Antallet af danske arbejdspladser er styrtdykket.

- Når lønningerne er så minimale for søfolk på danske skibe, så er der behov for, at vi sætter spot på det. DIS-loven var tænkt til at sikre danske arbejdspladser, men jeg kan se, at andelen er faldet og faldet. Rederibranchen praler af, at der er mange unge, som uddanner sig indenfor søfart, men i virkeligheden pynter man på antallet af ansatte i søfart med de mange ubefarne, mener han.

3F er allerede i gang med at italesætte social dumping i medierne og overfor politikerne som modvægt til arbejdsgivernes lobbyar-



bejde. Desværre lytter politikere og embedsfolk mest til arbejdsgiverne og indretter lovgivningen efter deres ønsker. Det gør politikerne uden at stille krav om, at samfundet får noget til gengæld.

- Vi har social dumping med til politikernes bord, hver eneste gang vi banker på. Men DIS-loven er en stor og kompleks sag. Det handler om mere end at få et aftryk på en finanslov eller at få øget kontrollerne fra arbejdstilsynet og Skat, erkender han.

Undersøg statsstøtte

Men der er et sted, hvor politikerne hurtigt kan sætte ind. Det er i forbindelse med en kommission, som gennemgår reformer af lovgivningen.

- Man kan begynde med en screening af de forskellige erhverv, som man giver en form for statsstøtte, lyder hans opfordring til politikerne.

Screeningen kan afsløre, hvordan det ser ud på bundlinjen, når et erhverv får lempelige vilkår. Hvor mange danske arbejdspladser giver det og hvor meget skat bidrager erhvervet med til vores fælles kasse?

Henning Overgaard understreger, at de konkrete ideer til politiske tiltag skal komme fra de fagligt valgte i 3F Sømandene og i 3F's transportgruppe, som har størst viden om problematikkerne.

- Og så skal vi nok prøve at finde mere fælles fodslag på tværs af

de faglige organisationer, som har interesser i søfart, mener han.

På spørgsmålet om 3F har været gode nok til at kæmpe for søfolks rettigheder, svarer Henning Overgaard:

- Vi står overfor lobbyvirksomhed fra rederiernes side, som har haft en fordelagtig virkning for dem. Det ser jeg som et samfundsproblem i den politiske verden. Vi skal ikke tage alle udfordringer på os i fagbevægelsen, som om det er vores skyld. Vi har forsøgt at kæmpe og gøre opmærksom på, at der er et problem. Så jeg synes, man først og fremmest skal placere ansvaret hos politikerne, før man gør det til fagbevægelsens ansvar.

Ungt engagement

De unge skal være med til at forme 3F. Så bliver den automatisk relevant for dem og deres arbejdsliv.

"Spørg ikke, hvad dit land kan gøre for dig. Spørg, hvad du kan gøre for dit land". Sådan lyder et berømt slogan fra den amerikanske præsident John F Kennedy. Nogenlunde samme strategi vil Henning Overgaard bruge til at få flere unge engageret i 3F.

Så når unge spørger, hvad en fagforening kan gøre for dem, så er Henning Overgaards svar:

- Vi skal have de unge til selv at være med til at forme fagforeningen, som de ønsker den. Det har vi et kæmpe ansvar for som faglig organisation.

I første omgang har 3F skruet op for sin indsats på erhvervsskolerne. Indsatsen skal sikre, at de unge ved, hvad fagforeningen står for. Men indsatsen er også personlig.

- Vi har som mål, at alle, der uddanner sig indenfor 3F's brancheområder, skal møde deres fagforening 2-3 gange i løbet af uddannelsen. Vi sender også direkte medlemskald til alle unge, når de er ved at være færdige med deres uddannelse, forklarer han.

Henning Overgaard mener, at fagforeningerne spiller en vigtig rolle - ikke bare på de enkelte arbejdspladser - men som del af vores demokratiske samfund. Derfor vil han inddrage faglærerne på uddannelsesinstitutionerne og forældrene. De skal være med til at formidle budskabet om, at det er godt at være del af den faglige organisation, hvor man har sin beskæftigelse eller tager sin uddannelse.





Personlig dialog

Fagforeningen skal give mening for det enkelte medlem.

Derfor kan 265.000 3F'ere se frem til en mere personlig kontakt til deres fagforening.

Det er ingen hemmelighed, at den danske fagbevægelse og 3F har svært ved at rekruttere og fastholde medlemmer. Fagforeningerne er pressede af, at mange lønarbejdere har svært ved at se, hvorfor de har behov for en fagforening. I Danmark bliver vi bombarderet med reklamer for de såkaldt gule fagforeninger, som påstår, at man som lønarbejder kan få præcis det samme til en meget billigere pris. De gule fagforeninger nævner ikke overenskomster eller hele systemet af tillidsrepræsentanter, der skaber tryghed på danske arbejdspladser.

Men hvad er det præcis, 3F kan hjælpe det enkelte medlem med. Det bliver medlemmer, lokale afdelinger af 3F og forbundshuset snart klogere på. 3F går nemlig i dialog med medlemmerne.

- Vi prioriterer flere og flere ressourcer over til at tale med vores medlemmer. Vi har besluttet, at alle vores medlemmer skal være i kontakt med deres fagforening minimum hvert andet år. Det er en kæmpe ambition, vi har vedtaget, for vi organiserer knap 265.000 medlemmer, konstaterer Henning Overgaard.

»» Vi har besluttet, at alle vores medlemmer skal være i kontakt med deres fagforening minimum hvert andet år. ««



Folketingsvalg 2022 - er du klar?



Vi skal nu vælge hvilke politikere, der skal sætte kursen for Danmark i den næste regeringsperiode.

DER ER MANGE KÆMPE UDFORDRINGER:

Global klimakrise, kampen for fred, kampen mod økonomisk ulighed, kampen for velfærd og demokrati. Listen er lang.

Men hvordan med søfartspolitik og vores faglige rettigheder. Gennem årene med skiftende regeringer har der ikke været megen politisk opbakning for at sikre de danske søfarende bedre "rammebetingelser". Tværtimod. Flertallet af folketingets politiske partier har ved gentagende

lejligheder bestemt, at rederierne har ret til at udelukke søfarende med bopæl i Danmark fra beskæftigelse i den danske handelsflåde. Dette bestemt i DIS-loven.

Vælg din politiker med omhu!

Man kan ikke være forsigtig nok, når der skal vælges politikere.

Skal vi finde politikere der vil forsøge at forandre bestemmelser i DIS-loven?

Der er desværre ikke mange at vælge imellem – men så bør vi vel støtte de to partier som har den gode kritiske holdning til DIS-loven. Næmlig Enhedslisten og SF.



Der er langt til Bryssel – men 3F Sømændene har flere gange, sammen med andre søfarende og transportarbejdere deltaget i demonstration i Bryssel for at sikre bedre sociale og faglige rettigheder.



3F Sømændenes – Sømændenes Fane – har gennem årene været luftet ved mange demonstrationer på Christiansborg. Kampen for et bedre samfund med fred og social retfærdighed stopper aldrig – men bliver styrket af, at vi er mange.

Forhåbentlig kan vi i fremtiden overbevise flere politikere om, at DIS-loven trænger til den store politiske overhaling.

EU-søfart – en katastrofe for europæiske søfolk?

EU-søfartspolitik kan vel nok sammenfattes til: "hvad der er godt for rederierhvervet, er godt for EU. Desværre er det ikke ensbetyden-

de med, at det er godt for de søfarende fra de respektive EU-lande.

Kendsgerningen, er at mange EU-lande byder rederibranchen lukrative rammebetingelser. Dette i form af internationale skibsregistre som det danske DIS-register, bekvemmelighedsflag og forskellige former for statsstøtte og skattely. EU-"grundlov" og kapitalen og arbejdskraftens frie bevægelighed.

Har just ikke gjort det nemmer for søfolk, der ønsker at sejle på en dansk overenskomst.

Desværre er der i Europa-Parlamentet ikke mange kritiske røster i forhold til udbredt social dumping, som konsekvens af EU-reglerne om arbejdskraftens frie bevægelighed. Lidt men godt. Der dog støtte at hente hos Enhedslisten og i SF.





Juridisk rapport prikker hul på 32 års løgne

Sagen om Scandinavian Star lyder som en konspiration. Men det er Søfartsstyrelsens egne fortielser og løgnehistorier, som har ødelagt styrelsens troværdig.

Søfartsstyrelsen skulle have foretaget en såkaldt havnestatskontrol på Scandinavian Star, før skibet begyndte at sejle med passagerer i 1990. Så klar er konklusionen i en ny juridisk rapport, som erhvervsminister Simon Kollerup tog initiativ til i 2020.

Sikkerheden på Scandinavian Star levede slet ikke op til reglerne for passagertransport, og på grund af ombygning var færgeren ikke klar til at sejle med passagerer.

Hvis Søfartsstyrelsen havde foretaget havnestatskontrol på Scandinavian Star, var skibet blevet stoppet, indtil forholdene var bragt i orden. Søfartsstyrelsen kunne ikke have stoppet den kriminelle handling med at sætte ild på skibet. Men havde sikkerheden været i orden på skibet, så havde det

været lettere at evakuere skibet og slukke brandene.

Men gennem 32 år har Søfartsstyrelsen fralagt sig ansvaret for havnestatskontrol på Scandinavian Star.

Forklaringen har været:

- Søfartsstyrelsen vidste ikke, at Scandinavian Star kom til Frederikshavn for at sejle på ruten til Oslo
- Det var flagstaten Bahamas, som var ansvarlig for kontrol af sikkerheden på Scandinavian Star
- Søfartsstyrelsen havde ikke ret til at inspicere skibet efter internationale konventioner

Det er de forklaringer, som den nye rapport skyder ned. Men rapporten placerer ikke noget ansvar. Hverken hos de enkelte inspektører i

Frederikshavn, i Søfartsstyrelsen eller de skiftende erhvervsministre, som har gentaget Søfartsstyrelsens løgne.

Søsager og mystik

Hvordan kunne det lykkedes Søfartsstyrelsen at fortie sit ansvar i så mange år? Hvad betyder det for Søfartsstyrelsens troværdighed? Kan vi overhovedet stole på en statslig myndighed, der har haft det privilegie at undersøge og frikende sig selv i 32 år?

Det har Ny Tid spurgt Henrik Berlau om. Han var næstformand for Sømændenes forbund i 1990 og har fastholdt sin kritik af Søfartsstyrelsens rolle siden sit første interview i danske medier om morgenen den 6. april 1990, mens skibet stadig brændte.



Henrik sammenligner katastrofen på Scandinavian Star med Titanics forlis, med skoleskibet København, som sank for 100 år siden, med Hans Hedtoft i 1950'erne og færgeren Estonia.

- Den slags søsager går ikke væk. De er forbundet med så meget mystik og så mange bortforklaringer, forklarer Henrik.

De første 25 år efter branden på Scandinavian Star lykkedes det myndighederne at lægge låg på sagen. Det norske politi havde udpeget en afdød dansk lastbilschauffør som gerningsmand, og Søfartsstyrelsen havde fralagt sig ansvaret for kontrol af færgeren. Men da norsk politi erkendte, at lastbilschaufføren var uskyldig, blussede sagen op igen. Og dermed også kritikken af, at Søfartsstyrelsen ikke kontrollerede og stoppede skibet.

Involverede begyndte endelig at tale. Mens skiftende ministre gang på gang fastslog, at hver en sten i sagen havde været vendt, dukkede der nyt materiale op. Betjente fra Frederiksberg Politi var ansvarlige for efterforskningen og de fortalte, at de havde kasser med bevismateriale, som aldrig var blevet undersøgt.

Ret i kritik

Nu fastslår den nye juridiske rapport, at Henrik Berlau, journalister og støttegrupperne for ofre i Danmark og Norge hele tiden har haft ret i deres kritik.

Søfartsstyrelsen vidste, at Scandinavian Star ankom til Frederikshavn for at sejle på ruten. Der havde været omtale i de lokale medier og en stor artikel om det nye skibs fortræffeligheder i magasinet Søfart. Søfartsstyrelsen har abonnement på Søfart til alle på sine kontorer. Og så var skibet så stort, at man ikke kunne undgå



at se det i havnen fra Søfartsstyrelsens kontor i Frederikshavn, da det ankom den 30. marts.

Henrik peger på en oplysning, der kom frem under straffesagen mod rederne.

- Den ansvarlige for Søfartsstyrelsens kontor i Frederikshavn sagde i retten, at han ikke vidste noget om skibet. Men to af hans medarbejdere var klar over, at det var ankommet. Det udsagn førte til mytteri i retten. Vidste Søfartsstyrelsen, at Scandinavian Star kom, når de havde sagt i fjernsynet, at de ikke havde hørt om det, husker Henrik.

De to ansatte fra Søfartsstyrelsen skulle efter Henriks oplysninger have været på kajen og hurtigt konstateret, at skibet slet ikke var klar. De havde sagt til skibets kaptajn, at de skulle se at blive færdige med ombygningen af skibet, så de kunne komme tilbage og kontrollere sikkerheden.

- Men skibet begyndte at sejle 1. april. Det nåede at sejle fire en halv dobbelttur til Oslo, før det brændte, forklarer Henrik.

- I lyset af de mange omkomne kunne Søfartsstyrelsen ikke sige, at de gav Scandinavian Star lov til at sejle, og at de ville komme på kontrol senere. Søfartsstyrelsen foretrak løggen og brugte historien om, at det var flagstaten Bahamas, som havde ansvaret. Når løggen først er etableret, får de overbevist den daværende erhvervsminister Anne Birgitte Lumholt om at sige det samme, forklarer Henrik.

Ulogisk at forvente Bahamaskontrol

Søfartsstyrelsen forsøgte på at dække over et myndighedssvigt ved at påstå, at de ikke havde ret til at gå ombord på skibet.

- I 1990 havde Søfartsstyrelsen omkring 400 mennesker ansat, Bahamas havde 15 og dobbelt så mange skibe. At mene, at Bahamas skulle tage sig af kontrollen, er decideret dumt. Det skriger til himlen af idioti. Bahamas eneste intention med deres skibsregister var at opkræve registreringsgebyr, konstaterer Henrik og konkluderer:





- Al logik taler imod Søfartsstyrelsens argument. Hvis alle skibe kunne sejle under Bahamasflag i dansk farvand og dermed være fri for kontrol fra Søfartsstyrelsen, så ville der jo ikke være en eneste dansk færge.

Passagerer, som sejler fra en dansk havn til en norsk havn, forventer ikke underlige Bahamasregler. Forventningen er, at de danske myndigheder holder øje med, at tingene er, som de skal være. Scandinavian Star havde et certifikat med tilladelse til at sejle med passagerer. Det var udstedt i Bahamas og kun gyldigt mellem Bahamas og Miami.

- De papirer har været gennem et hav af advokater fra de førende advokatkontorer, Sø og Handelsretten og Højesteret. Enten læste de ikke papirerne eller også lod de som ingenting, mener Henrik.

Usundt broderskab

De 32 års løgne er opstået på grund af et usundt broderskab af ansatte i Søfartsstyrelsen. Her er forventningen, at man er loyal overfor ledelsen og kollegerne.

- Uanset hvor mange loyalitetsforpligtelser, man har som ansat i Søfartsstyrelsen, så har man

en pligt til at stå frem, hvis man ved, hvad der har været med til at slå 159 mennesker ihjel, fastslår Henrik.

Nogle vil indvende, at skandalen ikke handler om Søfartsstyrelsens pligtforsømmelse, den handler om rederen Henrik Johansens grådighed og en kriminel handling.

- Men det er netop Søfartsstyrelsen, der skal beskytte passagererne mod typer som Henrik Johansen. Hvis Søfartsstyrelsen ikke lever op til det ansvar, er passagererne og besætningen ilde stedt, forklarer Henrik.

Han mener, at Erhvervsministeriet må gøre op med sig selv, hvad de vil med Søfartsstyrelsen. Det er åbenlyst, at styrelsen har fodret ministeriet med forkerte oplysninger, som ministeriet har givet videre til rigsadvokaten og til offentligheden.

- Hvis Søfartsstyrelsen kan lyve om Scandinavian Star, hvad kan de så også lyve om, spørger Henrik.

Han peger på, at alle søfolk om bord på et skib er afhængige af Søfartsstyrelsen. Det er dem, som skal sørge for, at skibene i praksis lever op til regler og love, som beskytter søfolkene.

- Hvis der er tvivl, om Søfartsstyrelsen opererer på et lovligt grundlag, og om de taler sandt, så har vi et stort problem som organisation og for vores medlemmer. Det har denne sag afsløret, konstaterer Henrik.

- Søfartsstyrelsen er en del af Erhvervsministeriet, det er tydeligt, at de først og fremmest skal betjene erhvervet. De er ikke sat i verden for at beskytte sømændene og passagererne.

Henrik Berlau var næstformand for Sømændenes Forbund i 1990 og har siden været faglig medarbejder i 3F's Transportgruppe. Henrik har været kilde i utallige artikler og bøger, han har skrevet kronikker og læserbreve og deltaget i den meget roste dokumentarserie *Scandinavian Star*, som kan streames på DR TV. Han har gravet i arkiver om *Scandinavian Star* og fundet bevismateriale, som han har givet videre til blandt andet den nye juridiske rapport.

Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star

Den socialdemokratiske erhvervsminister, Simon Kollerup, satte gang i den juridiske undersøgelse i december 2020. Undersøgelsen skulle fastslå, hvilke regler og praksis, der var for syn af udenlandske passagerskibe som *Scandinavian Star* i 1990. Formålet er at hjælpe de efterladte med at få svar på ét af deres mange spørgsmål om, hvordan det kunne gå så galt, at 159 mennesker døde i branden på *Scandinavian Star* i 1990.

Undersøgelsen er gennemført af Vibe Garf Ulfbeck, juraprofessor og centerleder for jura på Københavns Universitet, og Ole Terkelsen, lektor på Aarhus Universitet.

Der er endnu en rapport på vej, som undersøger det kriminelle spor i den uopklarede sag. Denne undersøgelse ser på motivet for de påsatte brande og på skibets økonomiske forhold.



Stornordisk krig mod social dumping

Det er ikke kun i Danmark der er en politisk kamp mod social dumping i handelsflåden. I Norge og Sverige har politikerne de søfarendes løn- og arbejdsvilkår med på den politiske dagsorden.



Alla partier vill se en ökning av den svenskflaggade handelsflottan

I Almedalen arrangerade Sjöbefälsföreningen seminariet "Har vi råd att inte satsa på sjöfarten?" med BIA TSB. - Det är handelsflottan för oss. Vi ska rikta oss på Öst och väst. Vi ska se till att vi har en god och sund handelsflotta. Foto: Sjöbefälsföreningen

Norsk krav – norsk hyre i norsk farvand!

I Norge har regeringen med socialdemokratiet og centerpartiet en noget anden holdning.

Den norske regering har fremsat lovforslag, som skal bekæmpe social dumping på udenlandske skibe i norske farvande.

Den norske regerings lovforslag stiller krav om at der skal være norske løn- og arbejdsvilkår på NIS- og udenlandskflaggede skibe i norsk farvand og norsk sokkelområde.

Baggrunden for forslaget er at styrke den norske søfarts kompetence, beskæftigelse og konkurrenceevne. Derfor kravet om at stoppe social dumping i norske farvande.

Lovudkastet vil ikke berøre skibe, som er i fast fart mellem norsk og udenlandsk havn. Planen er, at loven skal vedtages inden udgangen af 2022.

Svensk kamp mod udflagning

Også i Sverige er der kamp for at beholde skibe og beskæftigelse i skibe på svensk flag.

De søfarendes organisationer og politiske partier er i fuld gang med drøftelser og forhandlinger om fremtiden for svensk skibsfart.

Herunder debat om svensk tonnagekat og andre tilpasninger, som kan få svenske rederier til at flage tilbage til svensk flag og hyre søfolk på svenske overenskomster.

Dette skal bl.a. ses i lyset af at, der er sket flere flagskifter og udflagninger af store svenske passagerskibe bl.a. fra passagerskibene

"Galaxy", og flere af Stena Line færger nyder godt af den danske statsstøtte til at sejle med billig arbejdskraft.

Om det lykkes de politiske partier og de svenske søfartsorganisationer at få en lovgivning, der sikrer svenske søfolk mod social dumping, kan kun tiden vise.





Kamp for retfærdighed i international søfart

90 procent. Så mange procent af verdens skibe på bekvemmelighedsflag har i dag en overenskomst.

En overenskomst som har forbedret løn og arbejdsvilkår for tusinder af søfolk fra tredjeverdenslande.

Man skal huske at fejre sine sejre. Denne succeshistorie fra det internationale transportarbejderforbund ITF viser, at det nytter for fagforeninger at stå sammen og holde fast i sine krav.

Også selv om sejren ikke er en mirakuløs ændring af arbejdsvilkårene for alle verdens søfolk. Så kampen for bedre arbejdsforhold til søs fortsætter.

Ny Tid har mødt Morten Bach fra bestyrelsen i 3F Sømændene.

Han arbejder som inspektør for Det Internationale Transportarbejderforbund ITF og er del af ITF's kampagne for at tegne overenskomst med skibe under bekvemmelighedsflag.

På sine inspektioner møder Morten Bach vores kolleger fra Østeuropa og den tredje verden, som ikke har en national fagforening til at kæmpe for deres rettigheder. Søfolk som er afhængige af ITF's arbejde.

En moderne søhelt

Mød Danmarks ene ITF-inspektør Morten Bach.

Som del af ITF har han været med til at forbedre løn – og arbejdsforhold for internationale søfolk. Men han møder stadig skibe, som bevidst snyder med besætningens løn og sikkerhed.

"Vi ved, hvor du og din familie bor". Denne trussel blev udtalt af nogle russiske mafialignende typer, og den er en af de dramatiske oplevelser, Morten Bach har haft som ITF-inspektør. I denne sag havde Morten afsløret, at 22 indere i virkeligheden ikke var søfolk. De var værftsarbejdere, som arbejdede ulovligt i Danmark under miserable forhold. Mafiatruslerne ignorerede Morten og ringede til den lokale 3F afdeling. Herfra sendte man en gruppe frivillige stilladsarbejdere. Stilladsarbejderne stillede sig bag Morten, og det virkede åbenbart så skræmmende, at mafiatyperne trak deres trusler i land. Derefter kunne Morten indlede processen

med både at hjælpe inderne med at få deres løn og sørge for, at dansk og international lovgivning blev overholdt.

- Som ITF-inspektør skal jeg have en respekt og ydmyghed overfor søfolkene – også dem fra den tredje verden, som er vant til at blive undertrykt og underbetalt. Men samtidig skal jeg også være skarp og tale med myndighed, så jeg er sikker på, at kaptajner og rederier respekterer min autoritet, understreger Morten.

Sager med at hente løn til ansatte tager ofte mange måneder og det kræver hjælp fra advokater. I sine 14 år som ITF-inspektør har



Morten hentet knap 5 millioner dollars til søfolk, som enten var blevet snydt, eller hvis reder var gået konkurs.

- Det giver en stor tilfredsstillelse at have et arbejde, som giver mening. Jeg ved, at jeg som ITF-inspektør kan gøre en forskel for søfolkene, mener Morten.

I dag er de skandinaviske ITF-inspektører kendte ansigter på skibe under bekvemmelighedsflag. De varsler hinanden om mistænkelige skibe. Nogle gange er det søfolkene selv, som henvender sig til ITF med problemer.

- Når en sømand ringer med problemer, har det første prioritet, fastslår Morten.

Finanskrise og kampagne

I 2008 blev Morten Bach ansat som ITF-inspektør. På det tidspunkt insisterede de danske havnearbejdere på, at 3F blev aktive i ITF og kom i gang med at tegne ITF-overenskomster. De danske havnearbejdere følte sig pressede af de mange skibe uden ITF-overenskomst. Ifølge en ITF-overenskomst må søfolk nemlig ikke udføre havnearbejde.

Men Mortens arbejde for ITF kom hurtigt til at dreje sig om mere end overenskomster. På grund af finanskrisen i 2008 kom han til at hjælpe sultende og desperate søfolk, som var strandede i danske havne. Mortens oplevelser kan lyde som røverhistorier fra gamle dage, men det er kun 14 år siden, at verden sidst blev ramt af en finanskrise.

På det tidspunkt gik en del skibe og rederier fallit. Op til konkursen havde søfolkene ikke fået løn i flere måneder, fordi de håbede at få deres løn senere.



Når skibet gik konkurs, blev det betegnet som abandoned - forladt af ejeren. Skibets proviant slap hurtigt op. Og så lå skibet i en dansk havn med en besætning uden penge og mad og ingen arbejdsgivere, de kunne kontakte.

- Mellem 2008 og 2010 havde jeg 18 skibe i danske havne, hvor besætningen ikke havde fået løn. Skibene var forladt af rederen. Der var kun ITF til at klare opgaven, forklarer Morten.

Arresterede et skib

Skibene var typisk små coastere med 5-6 sømænd fra lande som Ukraine, Rusland, Polen, Indien og Filippinerne. På et tidspunkt havde Morten et skib i Skagen, et i Vejle og et i Åbenrå.

De lokale 3F afdelinger hjalp med alt fra vand til mad og biografbilletter. Fagbladet 3F bragte historier om de forladte søfolk.

- Jeg kontaktede også de lokale medier og fortalte, at der lå et skib i Vejle uden proviant, hvor folk ikke har fået løn i 4 måneder. Pludselig strømmede det til med folk, der ville hjælpe søfolkene, husker Morten.

Nogle historier kom også i radio og TV. Mediedækningen profilerede de lokale 3F-afdelinger,

som koordinerede hjælpen til de strandede søfolk.

Men søfolkene skulle også have deres løn. Ud fra overenskomsten eller kontrakten udregnede Morten Bach deres løn og andre udgifter, de havde krav på. Han fik søfolkernes fuldmagt og hyrede et advokatfirma, så alt det juridiske var på plads.

- Vi tog arrest i skibet for at få dækket søfolkernes løn. Når der er arrest i et skib, må det ikke sejle. Man tager skibets nationalitetsbevis og nogle gange vitale dele af skibet, så maskinen ikke virker, fortæller Morten.

Advokatfirmaet stod for at sælge skibet, så søfolkene kunne få deres løn. Men det tog normalt nogle måneder, inden skibet var solgt, og søfolkene kunne rejse hjem.

Tavs trussel

Det er gået rigtigt godt for ITF med at tegne overenskomster for skibe under bekvemmelighedsflag. Og der er særligt en faggruppe, som søfolkene kan takke for deres overenskomster.

- Uden havnearbejderne ville der ikke være nogen kampagne for at tegne overenskomster, mener Morten.





Han ved, at han har havnearbejdernes støtte, og det ved rederierne også. Et skib uden en ITF overenskomst er en potentiel fare for en virksomhed, fordi det kan blive stoppet i en havn af havnearbejdere, som nægter at losse og laste et skib.

- Jeg har aldrig brugt havnearbejderne, men det er på grund af dem, at rederierne tegner en ITF overenskomst, understreger Morten.

Bevidst snyd

Trods succes med overenskomster og inspektioner er der stadig udfordringer med rederier og skibe, som hverken lever op til

lovgivningen i MLC eller aftaler i overenskomsterne. Søfartsbranchen rummer nemlig svindlere.

Morten bliver altid mistænksom, når alle papirer virker for perfekte. Når han får vist en mappe, hvor det hele er beskrevet, så han ikke kan sætte en finger på en fejl. Optegnelserne hænger bare ikke helt sammen med dagbøger på skibet.

- Når besætningen har skrevet under, er det svært at modbevise. Men vi ved fra tidligere ansatte kaptajner og andre officerer, at alt er falsk, forklarer Morten.

Det kan være lønninger, hvor besætningen kun får det halve af, hvad overenskomsten siger. Det kan også være registrering af sejltid og registrering af, hvor lang tid besætningen er på vandet.

Svindelen foregår især på mindre coastere. Coasterne er ejet i de baltiske lande og indregistreret under bekvemmelighedsflag. Men de er chartrede af danske virksomheder og sejler på danske havne. Besætningen på den slags coastere er typisk lidt oppe i åreerne og har derfor svært ved at finde andet arbejde. De vil ikke kommunikere med Morten og taler ikke engelsk.

Hvad er ITF

The International Transport Workers' Federation (ITF) består af næsten 700 fagforeninger i 150 lande, som organiserer ansatte indenfor transport.

ITF kæmper for rettigheder, for ligestilling og for retfærdighed for omkring 20 millioner transportarbejdere verden over. Det gælder søfolk og havnearbejdere og derudover ansatte i lufthavne, jernbaner, offentlig transport, fiskeri og turisme.

ITF er ikke en egentlig fagforening. Det er en sammenslutning af nationale fagforeninger. I Danmark er fagforeningerne Metal Søfart, Søfartens Ledere, Maskinmesterforeningen og 3F med i ITF's afdeling for søfart.



ITF overenskomst

Inden for søfart har ITF to midler til at forbedre søfolks løn og arbejdsvilkår. Midlerne er overenskomst og inspektion. ITF har 140 inspektører fordelt i hele verden.

OVERENSKOMST

- 90 procent af alle skibe under bekvemmelighedsflag har i dag en ITF-overenskomst.
- De nationale fagforeninger organiseret i ITF tegner overenskomst med rederier, som sejler under bekvemmelighedsflag.
- I Danmark kan 3F tegne ITF-overenskomst med danskejede rederier, der sejler under bekvemmelighedsflag.

INSPEKTION

ITF's inspektører har ret til at gå om bord på skibe og kontrollere besætningens løn og arbejdsforhold. Har besætningen reelt fået udbetalt den løn, de har ret til ifølge overenskomsten eller deres kontrakt? Får besætningen ordentlig mad? Bliver hviletiden overholdt? ITF har to inspektører til at kontrollere skibe i dansk farvand. Morten Bach er ansvarlig for kontrol af fragtskibe, mens Metal Søfart er ansvarlig for inspektion af krydstogtskibe.

ITF-overenskomsten sikrer en bedre løn for især menige søfolk. Derudover betaler rederierne hvert år 250 dollars per ansat til ITF. En del af pengene går til at betale løn til ITF's 140 inspektører. Andre penge går til en fond, som støtter sømandsklubber og velfærdarbejde. ITF udgiver DFC-bladet for ansatte på skibe under bekvemmelighedsflag, som Morten Bach er redaktør for. Formålet med bladet er at informere besætningerne om deres rettigheder og gøre dem opmærksom på hvem de kan kontakte om problemer.



MLC = Sikkerhed og velfærd

MLC-konventionen sikrer verdens søfolks rettigheder og sikkerhed. Men det er vigtigt, at du selv er opmærksom på, at regler og lovgivning bliver overholdt.

Der er regler om hviletid, om sundhedsattest og om bemanning. Som søfarende har du sikkert hørt om disse regler på din uddannelse, på skibet og når du læser dit fagblad. Nogle af reglerne handler om sikkerhed på skibet, mens andre handler om søfolks velfærd.

Alle reglerne er del af Den internationale MLC-konvention, som siden 2013 har været del af den danske lovgivning for søfart. De gælder for dig og dine kolleger, og de gælder for alle andre søfolk i dansk farvand – også filippinske og russiske søfolk.

I Danmark er Søfartsstyrelsen ansvarlig for at kontrollere, om MLC-konventionen bliver overholdt og kan stoppe et skib, hvis reglerne bliver overtrådt. Sådan har det været siden konventionen trådte i kraft i 2013. Dengang ventede fagforeningerne spændt på, hvornår det ville ske. I fagforeningernes øjne er Søfartsstyrelsen nemlig i lommen på de store og magtfulde rederier. De er bange for at gøre dem vrede.

Det blev Søfartsstyrelsen i Danmark, som var de første til at stoppe et skib for at overtræde loven i 2013. Det var ITF's danske inspektør Morten Bach, som gjorde Søfartsstyrelsen opmærksom på det ulovlige skib.

- Først var Søfartsstyrelsen ikke meget for at kontrollere skibet. Men de endte med at gøre det og tilbageholdt skibet. Dengang fik Søfartsstyrelsen stor ros internationalt for at være de første til at tilbageholde et skib, husker Morten.

Morten Bach er inspektør for Det Internationale Transportarbejderforbund ITF, og han laver inspektion på skibe i dansk farvand, som sejler under bekvemmelighedsflag. Hans erfaring er, at forholdene for søfolk generelt er blevet meget bedre med MLC-konventionen.

I dag er Søfartsstyrelsen ikke længere skeptisk overfor ITF, og Morten har et godt forhold til Søfartsstyrelsens skibstilsynsenhed og skibsinspektører.

- Søfartsstyrelsen ved, at jeg kun ringer, hvis jeg er sikker på, at noget er rigtigt galt på et skib, siger han.



Hvad er MLC-konventionen

MLC står for Maritime Labour Convention. Det kan oversættes som Konventionen for Søfartsarbejdere.

I 2006 tog FN's arbejdstagerorganisation ILO (International Labour Organization) initiativ til MLC, som sikrer søfarende rimelige og sikre arbejdsforhold. Det særlige ved ILO er, at organisationen består af både lønmodtagernes fagforeninger, arbejdsgiverorganisationer og verdens regeringer. Så ILO står for internationale trepartsforhandlinger.

Det internationale Transportarbejderforbund ITF forhandlede MLC-konventionen for arbejdstagersiden. Under forhandlingerne fungerede faglig sekretær i 3F's transportgruppe, Henrik Berlau, som en af rådgiverne for ITF.

Danmark tiltrådte MLC-konventionen i 2013. Det betyder, at alle regler i MLC-konventionen også skal være en del af søfartslovgivningen i Danmark.

MLC-konventionen er underskrevet af 101 af verdens lande og trådt i kraft i 97 lande. Den dækker knap 97 procent af verdens flåde.



En fortælling om seksuel krænkelse af kvinder i krydstogtindustrien

Historien om Waleska

Da jeg denne første søndag i det første efterår tog afsked med Waleska på kajen i frihavnen ud for det danske krydstogtsskib der sejler under Bekvemmelighedsflag, græd hun af vrede og had, skam og ydmygelse. Jeg selv var fyldt med flovhed, magtesløshed og en dyb vrede og væmmelse.

(Denne lille historie ligger nogle år tilbage - før coronakrisen og før "Me-too". Men den er lige så aktuel nu som for de få år siden, hvor jeg oplevede den.)

Waleskas mareridt var startet 10 uger forinden. Hun havde som tusindvis af andre unge kvinder fra et af verdens fattige lande fået arbejde på et af de store krydstogtskibe.

Waleska havde alligevel været glad for at få arbejdet og havde tidligere arbejdet på et sådant skib, også som bartender og havde gode anbefalinger.

ITF-overenskomsten ombord (indgået mellem rederiet og Det internationale Transportarbejder Forbund) og ITF-tariffen var trods alt bedre end forholdene og

den trøstesløse tilværelse som arbejdsløs i et af Rio de Janeiro's slumkvarterer. Ifølge hendes aftale skulle hun selv sørge for en returbillet til og fra skibet. Hun mønstrede skibet i Skandinavien og hendes billet kunne først bruges som returbillet hjem efter 3 måneder. De ledende officerer ombord var for de flestes vedkommende italienere, den menige dæksbesætning var filippinere, og resten af den menige besætning kom fra alverdens 3. lande.

Efter et par uger ombord med op til 15 timers arbejde dagligt blev Waleska en nat udsat for et krænkende seksuelt groft overgreb fra en kæreste til den kvinde, hun delte det lille lugar eller kahyt med.

Voldtaget og ydmyget

Den pågældende voldtægtsmand havde en højere officersstilling i det såkaldte "hotel departement", hvor Waleska var ansat. Efter svære overvejelser besluttede Waleska at gå til sin mandlige foresatte (chef) og lette sit hjerte omkring det overgreb, der havde fundet sted.

Fra da af blev hendes liv ombord et sandt helvede! Waleska oplevede den ene ydmygelse og chikane efter den anden. Både arbejdsmæssigt og privat.

I jobbet som bartender blev hun konstant chikaneret, hun blev beskyldt for tyveri. Udsat for mobning både fysisk og psykisk. Hun blev sat til overarbejde uden at få betaling for det.

THE

DARK

SIDE

OF

CRUISING





State police & FBI investigating sexual assault on board Norwegian Breakaway

Sat til ekstra rengøring efter endt arbejdstid. Osv osv. Man gav hende advarsler om afsked for små forseelser.

Efter 3 meget søgte advarsler fik hun den besked, at hun var fyret og skulle afmønstre skibet ved ankomst København den 5. september. Waleskas billet kunne først bruges efter den 20. september, men rederiet bestilte en billet til 800 euro, som blev fratrukket i Waleskas beskedne, optjente løn.

Under trusler om yderligere repressalier, hvis hun kontaktede ITF, valgte Waleska alligevel at kontakte en ITF-inspektør.

Bad ITF om hjælp!

Da jeg læste hendes mail til ITF omkring hendes problem, vidste jeg fra tidligere sager af denne art, at dette ville blive en næsten håbløs sag for både mig som ITF-inspektør og for Waleska. Hun ville af overordnede, officerer og rederirepræsentanter blive beskyldt for løgn, mened og stikkeri og for at være "let på tråden". Hun ville blive hånet og udskældt og erklæret sortlistet overalt i branchen.

Da jeg kom ombord, talte jeg med flere af hendes arbejdskollegaer og venner, der bekræftede hendes historie. Men ingen turde eller kunne stå frem og støtte hende, for ikke selv at blive næste offer. Enhver der kender til forholdene på disse krydstogtskibe ved, at dette ville være utopi. Frygt, angst, trusler og repressalier er hverdagen for de ansatte på verdens krydstogtskibe!

Mine antagelser på dette punkt blev ovenud bekræftet, da Waleska over for mig og de to kaptajner og hotelmanageren genfortalte de skændige ting, der var overgået hende ombord.

Hotelmanageren erkendte endda, at han havde modtaget hendes klage! Men som jeg på forhånd vidste, ville Waleska stå alene med kun min uformående støtte!

Jeg havde forelagt Waleskas krænkelse for den meget overlegne italienske kaptajn, der kaldte krænkeren og hans foresatte op på kaptajnens kontor. Han forelagde dem de krænkelse, Waleska påstod at havde været udsat for. De benægtede selvfølgelig begge, at der skulle have været forgået noget overgreb overhovedet.

De fortalte nu kaptajnen og mig, at det var løgn opspind. At Waleska var doven og upålidelig, løs på tråden og andre dårligdomme og løgnehistorier om den 18-årige pige, der stod sammen med mig og overhørte deres løgne.

Kaptajnen svigter

Kaptajnen sagde til mig, at han havde 100 % tiltro til hans officerers troværdighed og deres udlægning af, hvad der var sket. Mit eneste argument var, at jeg forlangte, at Waleska skulle holdes skadesløs, iht til overenskomsten og hendes kontrakt. Hendes eneste simple ydmyge ønske var, at rederiet ikke trak hende de 800 euro for hjemrejsen! Jeg forlangte endvidere 2 måneders løn for uberettiget afsked af hende.

Mens vi stod på kaptajnens kontor og afventede en samtale med managementkontoret i Italien, blev jeg virkelig vred.

Der stod vi; 4 halvgamle mænd, hvoraf den ene var voldtægtsmand, og en grædende ydmyget og skændet ung kvinde!

Jeg følte virkelig lede over for disse mænd og deres leflen for





rederiet og "holden hånden" over hinanden i et sygt, feudalt og pengedomineret hierarki.

Jeg sagde til Waleska, at vi gik. Situationen for os var håbløs, og det var ulækkert at stå med disse såkaldte ansvarlige officerer og krænkede både i ord og gerning. Waleska og jeg hentede hendes bagage og gik ned på kajen og fik sagt farvel.

Kl. 11 blev Waleska hentet af en taxa for at blive kørt til Kastrup lufthavn. Jeg blev igen kaldt op til kaptajnen og ledelsen, som ikke, da det var en søndag, kunne få fat på en ansvarlig, der ville love, at Waleska kunne få vores fremsatte krav betalt, som krævet af mig som ITF-inspektør.

På vejen ned før landgangen blev jeg holdt tilbage, da der skulle nogle VIP'er ombord. Jeg spurgte overstyrmanden, der fulgte mig ned, hvem det var? Han fortalte, det var den danske reder og direktionen og medarbejdere fra rederietkontor i København, samt deres familier, der skulle til middag ombord!

Det var altså i sidste ende af en lang række skjulte skuffeselskaber og bekvemhedsselskaber en dansk reder, der var den reelle ejer af skibet!

Nu vidste jeg, at Waleska ville få sine penge.

Kendt dansk skibsreder og offentliggørelsen

Jeg tog igen elevatoren op til kaptajnens kontor.

Her forelagde jeg ham igen mit krav og fortalte, at jeg nu vidste, at skibets ejer var en kendt dansk skibsreder og såfremt mit krav ikke blev efterkommet øjeblikkeligt, ville Waleskas historie blive fortalt til den danske presse via 3F Fagbladet.

Waleskas fly skulle afgå sent eftermiddag. Om eftermiddagen en time efter min samtale med kaptajnen bekræftede rederiet, at de ville "eftergive" Waleska udgiften til hjemrejse samt give hende 2 måneders basisløn.

Med taxa blev en "manager assistent" sendt afsted til lufthavnen med beløbet i kontanter.

10 minutter før flyets afgang, ringede Waleska til mig og fortalte, at hun havde modtaget hele det krævede beløb i Euro.

Waleska kom godt hjem til Rio de Janeiro. Hun skrev til mig og takkede ITF. Hun skrev, at hun ikke ville arbejde på krydstogtskibe mere. (Jeg er sikker på, at hun nok også ville være sortlistet af krydstogtindustrien.)

Hun var og er en ud af mange fattige unge kvinder fra et af verdens fattige lande, der udnyttes både kommercielt og seksuelt i en globaliseret verden, der bruger "moderne" slaverarbejdere.

På kajen i Frihavnen kunne jeg ikke love Waleska noget! Det var et rent held og tilfælde, at hun fik sine penge. Men jeg lovede mig selv at fortælle Waleskas historie og fortsat at kæmpe med al magt mod den menneskefjendtlige og skændige behandling, som arbejdere, både mænd og kvinder fra 3. verdens lande, udsættes for.



3F KONGRES 2022

Der var hug til arbejdsgiverne fra 3F's formand Henning Overgaard, da han holdt sin beretning for over 700 3F'er fra hele landet i Aalborg Kongres & Kultur Center.

- Påtag jer ansvaret og forsvar de overenskomster, som I frivilligt har indgået med danske fagforeninger. Mit og 3F's problem er, at udviklingen desværre går stærkt i den gale retning, lød opsangen fra Henning Overgaard til arbejdsgiverorganisationerne.

Huggene var ikke rettet mod de tusindvis af virksomheder i Danmark, som overholder spillereglerne, men mod de brodne kar.

- Når vi oplever grove brud på overenskomster, på lovgivning og på grundlovens ret til at være medlem af en fagforening, så er stikket sgu alt for ofte trukket ud, sagde han.

Social dumping

Han pegede på, at kun i de allerværste tilfælde bliver der taget affære.

- Som med de filippinske chauffører i slumlejren i Padborg. Og de kinesiske kokke, der trætte efter lange arbejdsdage sover på paller i baglokalet, sagde han.

De seneste år har et politisk flertal i Folketinget øget bevillingerne til

at bekæmpe social dumping, og det er afgørende.

3F Kongres

- Sømændene og DIS

Som afdeling i 3F deltager 3F Sømændene med delegerede på kongressen. Som delegerede og medlem af 3F's hovedbestyrelse formand Søren Sørensen, samt som delegerede 3F Sømændenes kasser Christian Johansen og faglig sekretær Flemming Theisen.

DIS-loven og faglige rettigheder

På 3F kongressen afholdt 3F Transport gruppekonference.



3F Sømændenes delegerede til 3F Kongressen 2022. - Formand 3F Sømændene Søren Sørensen (tv), Kasserer 3F Sømændene Christian Johansen og 3F faglig sekretær Flemming Thiesen





På transportgruppekonferencen var formand Søren Sørensen på talerstolen for at understrege nødvendigheden i, at 3F fastholder den kritik, som gennem årene er rejst i forhold til lov om Dansk International Skibsregister, nemlig DIS-loven.

DIS-loven, som nu har eksisteret i snart 30 år, har været en katastrofe for beskæftigelse af søfarende fra Danmark. Men samtidig er det en lov, der strider mod FN's grundlæggende rettigheder for lønmodtager.

FN's Den internationale Arbejdsorganisation har gentagende gange siden 1988 kritiseret DIS-lovens diskriminerende paragrafer, som udelukker søfarende på danske overenskomster fra skibe i DIS-registret. Samtidig kritisere ILO DIS-lovens bestemmelser om, at danske

fagforeninger er forhindret i at forhandle overenskomst for de søfarende, som er medlemmer men bosiddende på Filippinerne, Indien eller Polen.

Det er vigtigt at 3F sammen med FH – Fagbevægelsens Hovedorganisation fastholder presset på skiftende danske regeringer og folketing med krav om, at DIS-loven skal ændres, så den er i overensstemmelse med de FN-konventioner om faglige rettigheder, som Danmark er en del af.

Mette på kongressen:

- **Ja til bedre arbejdsmiljø**
- **Ved ikke til EU-søgsmål**

Socialdemokratiet vil fortsætte kampen for et bedre arbejdsmiljø og kampen mod social dumping, lød det fra statsministeren, der talte til 3F's kongres. Mette Frederiksen ville dog ikke afsløre, om

regeringen vil gå til EU-domstolen i spørgsmålet om mindsteløn.

Der var ingen nye gaver med til 3F'erne, da statsminister Mette Frederiksen (S) mandag eftermiddag slog vejen forbi 3F's kongres i Aalborg, hvor hun talte til de omkring 700 delegerede.

Men statsministeren gav et løfte om at fortsætte et arbejde, regeringen i forvejen er i gang med: At kæmpe for et bedre arbejdsmiljø og i mod social dumping, lød det fra Mette Frederiksen.

- For vi er der slet, slet ikke endnu. Vi vil slå hårdere ned på grove arbejdsmiljøovertrædelser, vi skal have færre arbejdsulykker, og arbejde under kummerlige forhold hører ganske enkelt ikke hjemme i Danmark, sagde statsministeren.



Formand 3F Søren Sørensen på 3F Transportgruppekonference. Her understreger Søren Sørensen nødvendigheden af, at 3F fastholder regeringen på, at der skal foretages ændring i DIS-loven, således at Danmark lever op til FN's konventioner om faglige rettigheder.



Statsminister Mette Frederiksen (S) slog vejen forbi 3F's kongres i Aalborg.

- Underbetaling, unfair konkurrencevilkår, hvidvask – vi vil ikke have det på det danske arbejdsmarked, fortsatte hun og lovede, at arbejdsmiljø, lønmodtageres arbejdsvilkår og kampen mod social dumping vil stå centralt, hvis der kommer fire år mere med en socialdemokratisk regering.

Dermed talte statsministeren direkte ind i debatten om blandt andet det prekære arbejdsmarked og social dumping, der har præget de seneste dage på 3F's kongres.

Har ikke gjort sin stilling op

Omvendt var der intet løfte fra Mette Frederiksen om at gå til EU-Domstolen i spørgsmålet om EU's mindsteløn. Et emne, der også har fyldt meget på 3F's kongres.

Flere har på kongressens talerstol talt varmt for, at 3F skal presse

på, for at Danmark skal søge såkaldt annullationssøgsmål hos EU-Domstolen. Det vil sige få domstolen til at tage stilling til, om det er i strid med traktaten at indføre mindsteløn i EU.

- Men regeringen har ikke gjort sin stilling op, lød svaret fra Mette Frederiksen på Fagbladet 3F's spørgsmål efter statsministrens tale til kongressen.

- Selvfølgelig lytter vi meget til, hvad arbejdsmarkedets parter, herunder fagbevægelsen, siger. Beskæftigelsesministeren kigger på sagen, sagde statsministeren.

- Jeg vil dog understrege, at vi har fulgtes med fagbevægelsen i denne sag og også stemt imod i EU. Det er ikke hverdag for et lille land at gøre. Det er fordi, at det er et stort problem i for-

hold til vores unikke og vigtige samfundsmodel, sagde Mette Frederiksen.

FH og partier opfordrer regeringen

Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) opfordrer den danske regering til at anlægge et annullationssøgsmål mod hele EU's mindstelønsdirektiv.

FH mener, at EU i henhold til traktaten ikke har hjemmel til at lovgive om lønforhold – og at det netop er, hvad EU gør med dette direktiv, som Europa-Parlamentet vedtog midt i september.

Enhedslisten, SF, Nye Borgerlige og Danmarksdemokraterne har også opfordret regeringen til at anlægge en sag ved EU-Domstolen.



Slut med mobning og chikane ombord

Mobning og chikane er desværre virkelighed på en del af vores arbejdspladser på skibe og færger. Det har du kunnet læse og høre om i dit fagblad, i aviser, radio og TV, og 3F Sømændene har jævnligt kontakt med medlemmer, som har behov for hjælp og støtte.

Nogle mener, at sådan er tonen på et skib. Det må man finde sig i, hvis man vil arbejde med søfart.

Men nu skal alle former for mobning og chikane stoppe. Et skib skal være en tryk arbejdsplads for alle. Erhvervsministeriet har derfor bedt Søfartsstyrelsen om at sikre, at alle former for mobning og chikane stopper.

I første omgang bliver der lavet en undersøgelse af, hvordan det står til på danske skibe. Undersøgelsen skal også finde ud af, hvordan de seneste års tiltag for bedre psykisk arbejdsmiljø fungerer. Til sidst munder undersøgelsen ud i anbefalinger til, hvordan søfarten

bedst muligt kan sikre et trykt arbejdsmiljø.

Det bliver eksterne aktører, som kommer til at gennemføre undersøgelsen og anbefalingerne. Undersøgelsen bliver fortrolig, så du kan trykt deltage i den, hvis du bliver spurgt.

En følgegruppe er involveret i undersøgelsen. Følgegruppen består af organisationer for arbejdsgivere og fagforeninger indenfor søfart. Formanden i 3F Sømændene deltager i følgegruppen. Undersøgelsen skal være klar med sine konklusioner i slutningen af februar 2023.

FAKTA

Undersøgelse af chikane og mobning på danske skibe

Formål og baggrund. Det skal være sikkert og trykt at arbejde som søfarende på et dansk skib. Det indebærer også, at der ikke skal forekomme nogen form for chikane og mobning.

Beretninger fra juni 2022 viser imidlertid, at der nogle steder er udfordringer hermed.

Erhvervsministeren har derfor bedt Søfartsstyrelsen foranledige, at der gennemføres en undersøgelse af omfanget af chikane og mobning blandt søfarende på danske skibe.





Undersøgelse af det psykiske arbejdsmiljø i danske skibe

Det er sandelig tiltrængt med en ordentlig undersøgelse af de "dårligheder" der opstår på vor arbejdspladser i danske skibe. Vi skriver nu 2022, og der er stadig, især yngre søfarende som får en dårlig oplevelse i starten af deres arbejdsliv.

Maritime Danmark Søfartsstyrelsen skal undersøge sexchikane



Arkivbillede uden sammenhæng med chikanesager
Erhvervsministeren Simon Kollerup har bedt Søfartsstyrelsen, om at gennemføre en undersøgelse af omfanget af chikane og mobning blandt søfarende på danske skibe. Det sker bl.a. på baggrund af svenske undersøgelser der viser, at kvindelige ansatte på havet udsættes seksuel chikane.
Mandag 15. august 2022 15:11

Det er godt, at der endnu engang bliver stillet skarpt på mobning og chikane. I den forbindelse, vil det være på sin plads at se på de rammer, som de søfarende arbejder under. Forholdet mellem officer og menig. Unge og ældre. Besætningens sprog og kultur. Forhold der har indvirkning på det psykiske arbejdsmiljø.

I sommeren 2022 oplevede en del rederier, at det kneb med at tiltrække skibsassistenter m.v. Det store spørgsmål for rederier og søfartspolitikere m.v. burde være, hvorfor forlader så mange erhvervet efter endt uddannelse?

Ramme vilkår for søfarende?

Rederierhvervet har gennem årtier talt meget højt om nødvendigheden af de gode rammevilkår, for at kunne registrere skibe under dansk flag. Men hvad med rammevilkårene for de søfarendes arbejde og trivsel ombord?

"Det blå Danmarks" reklamer for den gode karriere og det gode liv til søs er nok lidt langt fra den virkelighed, der møder de fleste søfarende.

Det kan jo nok give lidt knas i forhold til forventninger og til den virkelighed som mange søfolk oplever i deres arbejde.

Arbejdsmiljøet er ofte genstand for debat. Især har spørgsmålet om fortolkning af regler om hviletid skabt diskussion i messen. Ikke unormalt med en arbejdsdag på 10 til 14 timer.

Hviletidsregler som skulle være klare, men som i virkeligheden kan skabe konflikter.

Mobning og det dårlige arbejdsmiljø

I 3F Sømændene får vi løbende henvendelser fra søfarende eller deres familie, som har spørgsmål om, hvordan den pågældende kan klare en konkret konflikt på sin arbejdsplads. På sit skib.

Et er uenighed med højrøstede ytringer. Men når disse ytringer bliver påhæftet forskellige negative, nedsættende bemærkninger, så bliver uenigheden til chikane. Især hvis disse negative bemærkninger gentages i forskellige sammenhæng.

FAKTA

Gode forslag og konstruktiv dialog

Den gode arbejdsplads. Den gode kollega og arbejdsleder finder vi på skibe, hvor der er plads til en god dialog, og hvor der er mulighed for en konstruktiv kritik.

Hvis sikkerhed og arbejdsmiljø skal styrkes og udvikles, hvis indrapportering af near miss skal give mening, så skal der være rum og plads til en konstruktiv dialog, også når der er kritiske bemærkninger.

"Jeg forestiller mig ikke, at du er modtagelig for lidt konstruktiv kritik"



Nyt fra PensionDanmark

Opret en fremtidsfuldmagt og et testamente gratis

Har du pensionsordning i PensionDanmark kan du skabe sikkerhed om fremtiden med en fremtidsfuldmagt og et testamente, som skaber klarhed for dig og dine nærmeste.

Hvad skal der ske med dine værdier, hvis du bliver ramt af en ulykke eller sygdom? Det er ikke rart at tænke på, men det er en god idé at forholde sig til, så du sikrer dig selv og dine nærmeste bedst muligt, hvis uheldet skulle være ude.

Derfor tilbyder PensionDanmark alle medlemmer, at man gratis – via pension.dk – kan oprette en fremtidsfuldmagt og et testamente hos den juridiske rådgivningsportal LegalHero. Det eneste du skal betale, er det obligatoriske notargebyr.

Hjælp til vigtige opgaver

En fremtidsfuldmagt giver andre lov til at tage beslutninger på dine vegne, hvis du kommer i en situation, hvor du ikke selv er i stand til det. Ved at lave fuldmagten vælger du, hvem der kan hjælpe dig med opgaver som:

- lave aftaler med din bank
- søge om tilskud til din medicin
- hjælpe med din boligsituation og søge om hjemmehjælp eller beskyttet bolig.

Fremtidsfuldmagten gælder kun, hvis du kommer ud for en ulykke eller bliver alvorligt syg og ikke længere selv kan træffe dine egne beslutninger.

Få styr på, hvem der arver

Det er også en god idé at lave et testamente, så der er klarhed over, hvem der skal arve dine værdier. Det er især en god idé, hvis du:

- har en samlever, du vil sikre
- ønsker en bestemt fordeling af arven
- ikke har arvinger, og ønsker, at din formue skal gå til en forening eller organisation

Det er samtidig en god idé at tjekke, hvem der er indsat som begunstiget i din pensionsordning, da denne ikke automatisk følger dit testamente. Det kan gøres med ganske få klik ved at logge ind på PensionDanmarks hjemmeside - **pension.dk**

Sådan gør du

Har du din pensionsordning i PensionDanmark, kan du lave en fremtidsfuldmagt og få gratis hjælp fra en jurist. Når du har lavet din fremtidsfuldmagt, kan din samlever eller ægtefælle også lave en fremtidsfuldmagt gratis. Log ind på pension.dk/fremtidsfuldmagt

Du kan også gratis lave et testamente ved at logge ind på pension.dk/oprettestamente. Et testamente gælder som udgangspunkt ikke for din pension. Hvis dit testamente også skal gælde for din pension i PensionDanmark, skal du sende testamentet til PensionDanmark.

Du kan kontakte PensionDanmarks medlemsrådgivning på 7012 1330 alle hverdage kl. 8-18.

Både fremtidsfuldmagt og testamente sker via den juridiske rådgivningsportal LegalHero. Det eneste, du skal betale, er gebyret til notaren, som gør din fremtidsfuldmagt eller dit testamente juridisk bindende. Det koster ca. 300 kr.



"For din familie og for din egen skyld, tjek om der er behov for at oprette et testamente.

Har du og familien behov for, at der udfærdiges begunstigelseserklæringer til dit pensionselskab, forsikring m.v.



FAKTA

3F BISTAND TIL ARVING I UDLANDET

3F Sømændene har gennem årene bistået mange slægtninge til søfarende, som er bosiddende i udlandet. Det kan være ganske kompliceret, da der skal tages hensyn og administreres arv og værdier i henhold til flere landes lovgivning.

Desværre er der stadig arving i udlandet, som efter mange års tovtrækkeri med banker og myndigheder ikke kan få deres retmæssige arv. Sikre derfor din familie i ind og udland med et testamente.

3F Sømændene bistår gerne med råd og vejledning. Kontakt faglig sekretær Gert Christensen. Mail: gert.chrsitensen@3f.dk eller telefon 88 92 31 58.

3.000 behandlere er klar til at behandle og forebygge dine smerter og skader

På flere end 800 klinikker landet over står godt 3.000 fysioterapeuter og kiropraktorer klar til at hjælpe med at behandle og forebygge smerter og skader. Online-adgang til læge og psykolog er også blandt de mange muligheder i PensionDanmarks sundhedsordning.

Sundhedsordningen er en del af din pensionsordning i PensionDanmark, så du skal ikke selv have penge op af lommen. Du behøver ikke en henvisning fra lægen, og der er fri adgang til behandlinger, uanset om dine problemer er opstået gennem arbejdet eller ej.

Du bestiller tid i PensionDanmarks app ("Din Pension") eller på pension.dk. Du kan også ringe til sundhedsordningen på 7010 0806 alle hverdage kl. 8-18.

Online Læge og Online Psykolog

I sundhedsordningen har du også adgang til Online Læge og Online Psykolog, hvor du – via video – kan tale med en læge eller psykolog. Videosamtalen foregår via PensionDanmarks app eller via pension.dk.

Læs mere om dine muligheder for at få hjælp via din sundhedsordning på pension.dk/sundhed.



PensionDanmark



3F Sømændenes Ledelse

Valget til 3F Sømændenes bestyrelse og valg af faglig sekretær

Den 1. juni 2022 mødte revisor på 3F Sømændenes kontor med de indkommende stemmesedler. I henhold til 3F Sømændenes love gennemgik revisor de indkomne stemmesedler, for at sikre, at stemmesedlerne i henhold til 3F Sømændenes love er gyldige og rettidigt modtaget.

Efter revisors kontrol af stemmesedlerne, fraklippes delen med navn. Således at når revisor åbner stemmesedlerne, så fremgår det ikke, hvem der har stemt. Herefter optælles stemmerne af revisor og repræsentanter fra 3F Sømændene, formand Søren Sørensen og kasserer Christian Johansen.

Revisorerklæring:

Statsautoriseret Revision aktieselskab Christensen, Kjærulff.

Faglig sekretær:

Gert Christensen er valgt.

Til bestyrelsen er følgende valgt:

Camilla B. Christensen,
Morten Bach, Hans Olsen,
Palle B. Sciegienny.

3F SØMÆNDENES LEDELSE PR. 1. JUNI 2022

Daglig Ledelse:

Formand Søren Sørensen
Kasserer Christian Johansen
Faglig sekretær Flemming Thiesen
Faglig sekretær Gert Christensen

Bestyrelsesmedlemmer:

- Anders P. Madsen
Tillidsmand Bornholmerlinjen
- Arnt N. Andersen
Tillidsmand Langelandslinjen
- Bjarni S. Jensen
Tillidsmand Dan Pilot
- Camilla Christensen
Tillidskvinde Fanølinjen
- Hans Olsen, Tillidsmand DFDS
"Pearl Seaways"
- Mette Clemmensen, Faglig
medarbejder 3F Sømændene
- Morten Bach
ITF-Inspektør – 3F Transport
- Morten H. Eriksen, Tillidsmand
Scandlines Rødby-Puttgarden
- Palle Sciegienny,
Tillidsmand Esvagt

3F Sømændenes love / vedtægter

Uddrag af 3F Sømændenes love vedrørende valg af tillidsmænd til daglig ledelse samt bestyrelsesmedlemmer.

§ 5. BESTYRELSEN

Afdelingens bestyrelse består af 13 bestyrelsesmedlemmer inklusive Daglig Ledelses medlemmer. Disse har ansvaret for afdelingens ledelse over for medlemmerne og generalforsamlingen.

§ 12. REGLER FOR VALG

På den ordinære generalforsamling før en valgperiodes udløb udskrives nyt valg.

B) De foreslåede kandidater opføres i alfabetisk orden på en stemmeseddel. Stemmematerialet udsendes fra formandskontoret til alle skibe og kontorer, hvor afdelingen er repræsenteret. Afstemningen skal foregå over mindst to måneder og være

tilendebragt så betids, at de nyvalgte kan tiltræde den 1. juni.

Valgperioden er fire år med udskrivelse af valg hvert andet år, hvor halvdelen af henholdsvis Daglig Ledelse og bestyrelse er på valg.

C) Ethvert medlem af afdelingen har stemmeret.

Stemmesedlerne sendes til et statsautoriseret revisionsfirma, der foretager optællingen sammen med et af Daglig Ledelse nedsat stemmeudvalg.

D) En stemmeseddels gyldighed afhænger af, om medlemmet egenhændigt har underskrevet stemmesedlen, og at der er påført dato for stemmeafgivning.

Ved udfyldelse af flere stemmesedler er det den senest daterede, der er gyldig.

Næste valg i 3F Sømændene 2024

I henhold til 3F Sømændenes love er næste valghandling ved 3F Sømændenes Generalforsamling i 2023. Her er formand og en faglig sekretær på valg. Ligeledes er 5 bestyrelsesmedlemmer på valg. Efter generalforsamlingen vil der blive udsendt stemmeseddel med navne på de kandidater som har modkandidat, samt til valg af 5 bestyrelsesmedlemmer og suppleanter.



KORT NYT

Dit medlemskort i 3F og dit Pluskort

Dit PlusKort er også et fordels- og rabatkort, som du kan bruge hos de mange samarbejdspartnere i PlusKort. Læs mere på www.pluskort.dk

Du kan bl.a. få et nyt ved at hente PlusKort appen til din telefon. Har du mistet dit PlusGuldkort, skal du spærre det hos PlusGuldkort Medlemservice på **telefon 33 42 37 10**.



OBS!

For mange af Ny Tids mangeårige læsere, var efterlysninger på denne Ny Tid sidste side, en af de mest læste. Det var jo før mail og internet. Så det var en god måde at få kontakt til kollegaer som man havde sejlet sammen med og godt ville i kontakt med igen... af mange årsager.

EN SÆRLIG EFTERLYSNING: Bådsmænd Villy Sørensen
Fra Thailand har Ny Tid modtaget en lille efterlysning efter formodet bådsmænd Villy Sørensen, tidligere skibskammerater eller familiemedlemmer, som kendte Villy Sørensen. Villy Sørensen som sandsynligvis sejlede i ØK i årene 1960 til slut 1970'erne. Herefter mistede den thailandske familie kontakten til Villy Sørensen. Villy Sørensen skulle være født omkring 1913. Det er Villy Sørensens datter Jane "Rose" Sørensen født; 1965, som beder Ny Tid bringe denne efterlysning. Kan du hjælpe Jane "Rose" Sørensen med oplysninger om Villy Sørensen, så bedes du kontakte faglig sekretær Gert Christensen, gert.christensen@3f.dk eller pr. telefon til 3F Sømændene 88 92 31 58.

MÆRKEDAGE

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

70-års fødselsdag

Bjarne Møller Madsen
Jens Hugo Andersen
Augusto Guilhermedos Santos
Leif Otto Madsen
Arne Olsen
Rosa Vivi Tørnqvist
Bo Thomsen
Finn Østergaard Nielsen
Jens Holger Jensen
Hugo Francisco Rios de Leon

80-års fødselsdag

Bent Pedersen
Henry Nørby Jakobsen
Jens Christian Høgh Stricker
Jens Steffen Damkjær
Verner Julius Beyer
Ebbe Finn Hansen
Peer Jørgen Peersen
Fin Valdemar Egenfeldt-Nielsen

90-års fødselsdag

Jørgen Pedersen

50 års jubilæum

Keld Hansen
Jørgen Nederby Jørgensen
Arnth Søndergård Grønkjær
Jørgen Finn Andersen
Ralf Finne Ridder
Henning Bent Carlsen
Vagn Robert Olsen
Steen Høst Højmann Hansen
Klaus Preben Bastholm
Allan Juel
Henrik Michael Berlau

60 års jubilæum

John Johannes Christensen
Ejgil Jensen
Bruno Brix

70 års jubilæum

Hans Egon Madsen
Bent Olesen



AFSKED – et sidste farvel

Asbjørn Bruno Hille, Ballerup
Kaj Egon Simonsen, Faaborg
Poul Mogensen Larsen,
København K
Frank Jimmy Boesen,
København K
Jørgen Skov Hansen,
Svendborg
Arne Møller Kofod, Esbjerg
Erling Schou Andersen,
Nordborg
Michael Philip de Lara
Andersen, Ålborg



Anmeldelse af arbejdsskader

Fra 1. juli 2022 har arbejdsgiveren 14 dage til at anmelde en arbejdsulykke efter første fraværsdag.

Tilskadekomne eller dennes repræsentanter har fortsat 1 år efter ulykkesdagen til at anmelde sin arbejdsulykke efter arbejdsskadesikringsloven.

Hvis en arbejdsulykke ikke har medført fravær, men det alligevel forventes, at der skal betales erstatning eller godtgørelse efter arbejdsskadesikringsloven, skal arbejdsulykken fortsat anmeldes efter arbejdsskadesikringsloven.

Er du syg – kontakt din læge!

Arbejdsskade, ulykke i fritiden eller syg på jobbet, så kan det være ret så vigtigt, at du kan dokumentere sygdom og skade. Derfor kan det kun anbefales, at er du syg og dårlig af den ene eller anden grund – så kontakt din læge – først og fremmest af hensyn til dit helbred – men også for at kunne dokumenter lægebesøget.

MobilePay til Sømændene – penge i det blå?

MobilePay er en fantastisk opfindelse, men husk at tjekke at det er den rigtige modtager, du sender pengene til.

I begyndelsen af august blev vi i 3F Sømændene kontaktet af en flink kvinde, som meget gerne vil havde de penge tilbage, som hun ved en fejl via MobilePay havde sendt til os - Sømændene.

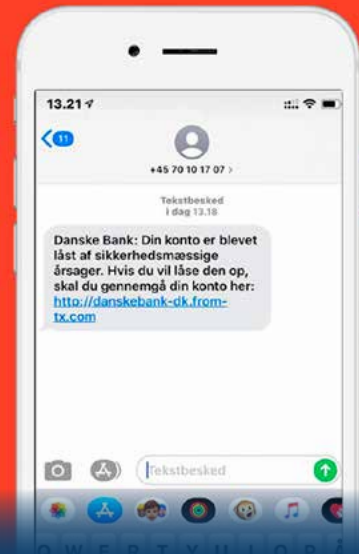
Da vi ikke var bekendt med, at vi i 3F Sømændene havde en MobilePay-konto, så måtte vi jo starte en lille undersøgelse, da den flinke kvinde, selvfølgelig skulle have sine penge tilbage. Og vi i 3F Sømændene vil jo nødig havde en fortælling ud om, at vi beholder fejlagtig sendte penge. Nej uh uh da da.

Efter granskningsudvalget og de dybdeborende finans-efterforsker havde været på sagen – så blev den rigtige sammenhæng afsløret – Sømændene, som havde fået den fejlagtige indbetaling, var såmænd det legendariske – fantastiske band "De glade sømænd", som nu kort og godt hedder Sømændene.

Så vi kunne fortælle til den flinke kvinde - hvordan der kunne skabes kontakt til de gode sømænd.



Falsk SMS - igen!



Pas på derude – IT-kriminelle på fisketur – røvertogt

It og det digitale såkaldte Cyberunivers kan være en god og berigende verden med gode hjælpemidler og mange spændende muligheder.

Men det er også en platform for kriminelle som forsøger at snyde dig og mig.

Klik ikke på links du ikke kender. Du kan modtage falske links og beskeder på SMS og på mail, er du ikke sikker på afsender, så slet.



BOGANMELDELSE:

“Strandet på Java”

I 1939 vinkede 29 danske søfolk på JANE MÆRSK farvel til deres familier i Hamborg havn; ganske uvidende om, hvad der ventede dem. Først seks år

senere kunne de vende tilbage til deres familier, forandret af krig, traumer og isolation på Java.

Efter flere års opsøgende kildearbejde er det lykkedes Anni Schwartz Hansen at samle de mange spredte brudstykker om søfolkernes skæbner.

I 'Strandet på Java – Krigssejlerne fra JANE MÆRSK' leverer hun et stykke dramatisk dansk søfartshistorie, som ikke tidligere er blevet fortalt.

Bogen koster kr. 249,- og kan bestilles hos Marstal Søfartsmuseum på www.marmus.dk - For jer uden internetadgang kan det løses med en mail eller en telefon. - Send os en mail: butik@marmus.dk eller ring: **62 53 23 31**



Anni Schwartz Hansen er datter af maskinmester Lars Hugo Larsen, der vendte hjem til Danmark i 1945 som en traumatiseret mand, der fortiede sine oplevelser, som det var almindeligt for tiden. Hans tavshed blev gådefuld for familien, men med denne bog får vi med datterens grundige research et sjældent indblik i de oplevelser, som de danske krigssejlere gennemlevede under deres fire år lange ophold på Java."

Er du skrap til politik?

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 fællesje...

Og bl.a. gennemfører:

- Afrustning, internationale stridigheder afgøres ved voldgift
- Tjenestefolk, søfolk og andre medborgere, der er underkastet særlige love, stilles i politisk og retslig henseende lige med andre samfundsmedlemmer
- Jord i offentlig besiddelse bør som regel ikke afhændes til privateje.
- Mænds og kvinders arbejde i samme industrigren betales efter fælles tarif

Hvilket partiprogram er denne tekst hentet fra? – Send dit svar til seaman@3f.dk og deltag i en konkurrence om en lille god gave til lidt aften hygge.



KOM OG DELTAG

i årets medlemsmøder – med efterfølgende frokost

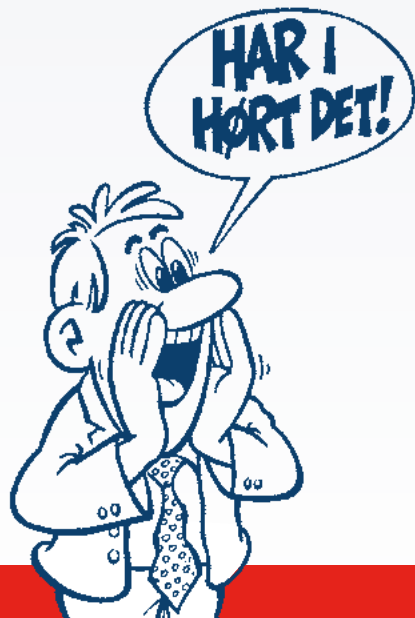
3F Sømændenes medlemsmøder rundt i Danmark er en del af 3F Sømændenes årlige generalforsamling. Da ikke alle medlemmer har mulighed for at deltage i Generalforsamlingen i København, afholdes medlemsmøder rundt om i landet.

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



Mødested, dato og tidspunkt:

3F Bornholm Sandemandsvej 21, Rønne	tirsdag d. 15. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Korsør Restaurant Bagger Havnegade 17B, Korsør	torsdag d. 17. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Aarhus 3F Transport Sommervej 5. Aarhus	tirsdag d. 22. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Aalborg Hadsundsvej 184B Aalborg	onsdag d. 23. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
Esbjerg 3F Transport Nyhavngade 25. Esbjerg	torsdag d. 24. nov.	Kl. 10.00 – Frokost kl. 13.00
Guldborgsund Herningvej 19, Nykøbing F	tirsdag d. 29. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
3F Svendborg Østre Havnevej 23, Svendborg	onsdag d. 30. nov.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00
København 3F Sømændenes Generalforsamling Peter Ipsens Allé 27. 2400 København NV	tirsdag d. 6. dec.	Kl. 11.00 – Frokost kl. 13.00



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

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

