

Nytid

Nr. 1

APRIL 2025
årgang 119

- Ny dansk ITF-inspektør
- Ja til ny overenskomst
- SCANDINAVIAN STAR: 35 års myndighedssvigt





NYTTIGE ADRESSER

3F Transportgruppen

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

ITF Inspektør

Jeppe Wermuth Eriksen,
Transportgruppen
Kampmannsgade 4, 3. sal
1790 København V
jeppe.eriksen@3f.dk

Alka forsikring

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

Sea Health & Welfare

Højnævej 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
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

3F Ungdom

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf. 70 300 300
ungdom@3f.dk
www.facebook.com/3fungdom

DAGLIG LEDELSE

Formand

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

Kasserer

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

Faglig sekretær

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



KONTORET

Faglig medarbejder

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

Bogholder

Birthe Ryaa
Birthe.ryaa@3f.dk
Tlf.: 88 92 31 52

BESTYRELSESMEDELMER

Arnt N. Andersen
Fiskervænget 4
5900 Rudkøbing
arnt.a@outlook.dk

Jan R. Saksaa
Ejlekærgårdsvej 1
4100 Ringsted
saksaa@live.dk

Bjarni S. Jensen
Wildersgade, 57, 4. th.
1408 København K
bjarnisjensen@gmail.com

Kenn R. Ingildsen
Hedebøvej 23
3700 Rønne
kenn.ingildsen@gmail.com

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

Palle B. Sciegieny
Kildevej 5
4130 Viby Sjælland
pallebp@gmail.com

Frederik B. Oksholm
Vestergade 66B, 1. 0002
5700 Svendborg
frederik_oks@hotmail.com

Paw L. Frederiksen
Odensevej 17
5700 Svendborg
paw_levin@hotmail.com

Hans Olsen
Toldbodvej 1, 2. th
5700 Svendborg
hansolsen65@gmail.com



3F SØMÆNDENES KONTOR

København

Dortheavej 39A, 1. sal
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
Ny dansk ITF-inspektør.....	4
Ja til ny overenskomst	8
Samarbejde og menneskeklog.....	10
Scandinavian Star - 35 års myndighedssvigt.....	13
Grådighed til søs.....	13
Embedsfolk sagde NEJ til und- skyldning og undersøgelse	16
Kamp for retfærdighed	17
GDPR: Fire bogstaver der sikrer dig og dine personlige oplysninger	19
Hvorfor mobber vi?.....	20
Er arbejdsmiljøet til søs blevet bedre?	21
Får du for lidt?	22
Kompliceret drama omkring enmandsbetjente lodsåde.....	24
Ulykke: Red dig selv!.....	25
Den hemmelige høring.....	26
Bådførerens dilemma.....	27
Nyt fra Pension Danmark	28
En skribents rejse	31
Mærkedage	31
1. Maj.....	32

Hvor er danske myndigheder i sag om to døde besætningsmedlemmer på pram, som sejlede uden udkig?

Søfartsstyrelsen kan lære af de engelske søfartsmyndigheder. I december 2021 kolliderede engelske Scot Carrier med den danske pram Karin Høj. Prammen sank, og de to danske besætningsmedlemmer døde.

Både rederiet og kaptajnen fra Scot Carrier er blevet retsfulgt i England.

Nu er dommen faldet. Det engelske rederi Intrada Ships Management Ltd blev idømt en bøde, som svarer til 1,62 millioner danske kroner og skal betale sagsomkostninger på 4,5 millioner danske kroner. Kaptajnen på Scot Carrier har fået otte måneders betinget fængsel og skal betale sagsomkostninger på 225.000 danske kroner.

Dommen bygger blandt andet på en 70 sider lang rapport med analyse af kollisionen, som Marine Accident Investigation Branch udgav i september 2023.

Det er vigtigt, at analysere ulykker for at forhindre, at de kan ske igen.

I Danmark har Københavns Byret tidligere idømt andenstyrmanden på Scot Carrier 18 måneders ubetinget fængsel for uagtsomt manddrab og for ikke at have ydet hjælp til personer i nød. Ingen tvivl om at andenstyrmanden var skyldig. Han var påvirket af alkohol og i gang med en videochat, da fragtskibet med høj fart styrede direkte mod den danske pram Karin Høj.

Men hvorfor er det danske rederi Høj aldrig stillet til ansvar for at udsætte sin besætning for fare?

Karin Høj havde en mindstebe-
manding på fire besætningsmed-
lemmer. Besætningen kunne
nedsættes til to personer i særlige
situationer, hvis hviletidsbestem-
melserne blev overholdt. Men
broen skulle under alle omstæn-
digheder som minimum være
bemandet med en navigatør og
en, der var skikket til udkig, når de
sejlede om natten. Alligevel kunne
den engelske rapport konkludere,
at Karin Høj var uden udkig, da
prammen sejlede gennem det
trafikerede Bornholmsgat den
mørke decemberrat på vej fra
svenske Södertälje til Nykøbing
Falster.

Ulykken viser, at myndigheder bør
være mere aktive. Det er ikke
første gang, der sker ulykker på
grund af manglende udkik.

STCW (International Convention
on Standards of Training, Certifi-
cation and Watchkeeping for
Seafarers) beskriver alle obligato-
riske vagter om bord på et skib.
Vagterne inkluderer udkig, når
man sejler om natten og i trafike-
ret farvand.

Det virker, som om Søfartsstyre-
lsen negligerer, at nogen åbenlyst
bryder reglerne. Myndighederne
har haft tid til at rejse sagen og
kunne få hjælp fra de engelske
myndigheder.

Fagbladet NyTid

Nr. 1. april 2025, årgang 119.
UDGIVER: 3F Sømændene.

REDAKTION: Flemming Thiesen,
faglig sekretær og Mette Clemme-
sen, faglig medarbejder.

LAYOUT/PRODUKTION:
Sangill Grafisk, Holme-Olstrup

OPLAG: 1.500 eks.

Redaktion sluttet den 22/4-2025.
Afleveret til postvæsenet uge 18.

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



International faglig kamp: Ny dansk ITF-inspektør

En faglig aktiv havnearbejder har overtaget hvervet som ITF-inspektør efter 3F Sømændenes Morten Bach. Havnearbejderne spiller nemlig en nøglerolle for at sikre udenlandske søfolks arbejdsvilkår på udenlandske skibe i danske havne.



Jeppe Eriksen er bekymret. Ud for Århus ligger et maltesisk indregistreret skib med synlige skader efter en kollision i Skagerrak.

- Skibet har ligget der i flere måneder, og jeg har kun set det komme ind og proviantere en gang for halvanden måned siden, siger Jeppe.

Derfor er han bekymret for søfolkene ombord. Får de noget ordentlig at spise? Og får de overhovedet løn? Jeppe formoder, at skibets ejere venter på afklaring fra forsikringen, før de ved, hvad der skal ske med skibet.

Han holder øje med skibet, og det kribler i ham for at komme til at tale med søfolkene. I skrivende stund har han ventet så længe, at han vil kontakte shipping-agenterne for at sikre sig, at der bliver taget ordentlig vare på besætningen ombord.

Intensiv uddannelse

Siden november 2024 har Jeppe Eriksen været ny ITF-inspektør i Danmark og har ansvaret for inspektion af internationalt indregistrerede skibe i danske havne.

Hvervet har han overtaget fra Morten Bach, der er gået på pension. Hvor Morten Bach var søfarende, så har Jeppe været havnearbejder. Det er en kompliceret opgave at blive ITF-inspektør med mange overenskomster. Derfor har Jeppe gennemgået træning og uddannelse fra ITF. Træningen har bragt ham til London, Rotterdam og Grand Canaria. Her har han været med til at inspicere skibe og fået indblik i de forhold, søfolk kan blive udsat for i rederier, som ikke sejler på skandinaviske havne.

I skrivende stund har han inspiceret mere end 50 skibe. Nogle af dem på Grand Canaria og i Rotterdam i forbindelse med træning, andre i Danmark sammen med den anden danske ITF-inspektør, Peter Hansen, fra Dansk Metal Søfart. Nogle har han inspiceret på egen hånd.

Er der for alle

Når Jeppe inspicerer et skib, tager han først kontakt til de menige søfolk ombord.

- Jeg hører, om de har det godt, om de får deres løn og deler visitkort ud. Så kan de altid kontakte

ITF

- The International Transport Workers' Federation (Den Internationale Transportarbejder Organisation)

ITF tegner blandt andet overenskomster på skibe indregistreret under bekvemmelighedsflag.

ITF har to skibsinspektører i Danmark. Jeppe Eriksen er ansvarlig for inspektion i Jylland og på Fyn, mens Peter Hansen fra Dansk Metal Søfart inspicerer skibe på Sjælland, samt krydstogtskibe.

ITF har 140 inspektører og arbejder i 153 lande. Rusland har bandlyst ITF og dets inspektører.



RECLAIMING LASHING: LASHING IS DOCKWORK



ITF-inspektørerne dokumenterer deres arbejde i billeder, men uden ansigter på de involverede. Her finder de ud af, at en 2. officer i virkeligheden bliver aflønnet som en 3. officer.

mig på What's App, hvis der er problemer. Det kan være svært at få søfolk til at snakke ombord, hvis nogen holder øje med dem, forklarer han.

Derefter taler han med skibets officerer.

- Jeg giver hånd og præsenterer mig. Jeg er altid meget høflig, og

det er de også. Vi snakker først et par minutter, inden jeg begynder at forlange dokumenter, fortæller han.

Nogle gange kan han mærke, at officererne er stressede. De kan være pressede på tid. Men de kan også frygte, at der er rod i papirerne, selv om det ikke altid er deres skyld. Kaptajnerne er som en

lus mellem to negle. De skal være rederiets repræsentant, men samtidig er de også lønarbejdere.

- Vi er der for alles skyld – også kaptajnerne, understreger Jeppe.

Ved en inspektion på Grand Canaria opdagede ITF-inspektørerne en 2. officer, som blev snydt. På lønsedlerne fik han løn som en 3. officer. Derfor skulle han have 1.400 dollars ekstra for tre måneders arbejde.

- Han var glad for, at vi kom, for han havde ikke selv opdaget det, husker Jeppe.

Lønudfordringer

Herhjemme er den største udfordring manglende løn.

I januar og februar har Jeppe observeret problemer på over halvdelen af de inspicerede skibe, fordi søfolkene ikke havde fået fornyet





Jepp Eriksen blev trænet på Gran Canaria sammen med Marko Komeri fra Finland. Han er også ny inspektør.

deres kontrakter. Lønnen steg nemlig på ITF-overenskomsterne 1. januar 2025. På flere skibe havde søfolkene fået lønstigningen på lønsedlerne, men manglede de nye kontrakter. Og så var der nogen, som skulle have efterbetaling, fordi rederiernes lønsystemer ikke var rettet med den nye løn.

Jepp er i kontakt med sit nye internationale netværk af ITF-inspektører. Her kan han konstatere, at jo længere sydpå man kommer, jo større udfordringer kan søfolk risikere.

- Jeg har lige set en video fra tyrkiske ITF-kolleger, som sejlede ud til et skib med mad. Det havde søfolkene ikke fået i en længere

periode. Der var heller ikke nok drikkevand ombord, så det havde været nødvendigt for søfolkene at blande havvand og drikkevand sammen, for at de kunne overleve. Sådan er det heldigvis ikke i Danmark, men du skal ikke langt sydpå, før inspektørerne kan finde kummerlige forhold, konstaterer Jepp.

Stærk skandinavisk organisering

Grunden til, at de skandinaviske ITF-inspektører sjældent oplever lige så grelle tilfælde, er den stærke faglige organisering i Norden. Havnearbejderne nægter at arbejde på et skib uden korrekt overenskomst. Det ved rederne

og shippingagenterne. Derfor er skibene tvunget til at tegne overenskomst, inden de anløber en skandinavisk havn.

- Jeg kan tit se, at de har fået en ny kontrakt og overenskomst en uge eller 14 dage, inden de kommer til Danmark, konstaterer Jepp.

- Havnearbejderne er ret hårde. Det er lækkert for mig at vide, at vi har det ry i Skandinavien.

Da han deltog i uddannelsen i London, var der en aktuel sag fra Finland. Et skib fra Balkan var ankommet til en finsk havn med en ugyldig overenskomst.



Samarbejde med havnearbejdere

Den tidligere ITF-inspektør Morten Bach har altid haft et tæt samarbejde med havnearbejderne, som kan rapportere, hvis de observerer noget kritisk ombord på et skib.

Det har Jeppe selv gjort for nogle år siden. Han og kollegerne kom om bord på et skib, som de vurderede var farligt at arbejde på. Der var ting, man kunne snuble over og huller, man kunne falde i.

Samarbejdet med havnearbejderne kommer Jeppe til at fortsætte.

For nylig fik han et opkald fra havnearbejdere i Århus om et skib med hollandsk overenskomst, hvor søfolkene surrede. Ifølge reglerne er det havnearbejdernes job. Jeppe kontaktede den hollandske fagforening og forventer, at det bliver bragt i orden. Der er havne i Skandinavien, som ikke tilbyder surring. De steder skal søfolk have ekstra betaling for at surre.

- Havnearbejdere er vores øjne og ører. De ser, hvis der er noget galt på skibene. Så det er godt at samarbejde med dem, fastslår Jeppe.

Derfor forbød de finske havnemyndigheder skibet at lægge til kaj. Havnemyndighederne vidste, at de finske havnearbejdere ikke ville arbejde på skibet.

- Der er god justits her i Skandinavien. Andre lande kigger lidt misundeligt på os, forklarer Jeppe.

I andre lande er udfordringen, at færre er organiserede eller organiserede i forskellige fagforeninger, som ikke taler med en stemme. I Danmark er samtlige 1.100 havnearbejdere organiserede i 3F og sidder i Transportgruppen sammen med blandt andet 3F Sømændene.

FAKTA

JEPPE ERIKSEN

Jeppe er 49 år, har 3 børn, bor med sin kæreste og yngste datter ved Århus

Jeppe er oprindeligt uddannet smed, men har aldrig brugt sin uddannelse. Han arbejdede som pedel og vicevært, indtil han for 18 år siden begyndte som havnearbejder på Århus Havn. Her blev han involveret i internationalt fagligt arbejde.

Jeppe har siddet i Havnearbejdernes Landsklubs bestyrelse og i to år har han været faglig sekretær i 3F's Transportgruppe i Århus.



Ja til ny overenskomst

Lønforhøjelse, bedre seniorordning og vederlag til sikkerhedsrepræsentanter. Læs her, hvilke forbedringer du får i den nye overenskomst.

Medlemmerne af 3F stemte ja, da det overordnede resultat af overenskomstforhandlingerne var til afstemning i OK25. 3F Sømandenes nye overenskomster for ansatte i private rederier bygger på Transportforliget. I april, mens dette skrives, er nogle overenskomster forhandlet færdige. Der mangler enkelte særoverenskomster og protokollater.

Her er de overordnede resultater fra transportforliget.

Lønstigning

Timelønnen stiger med 5,00 kroner fra 1. marts 2025. 1. marts 2026 stiger den igen med 4,75 kroner og 1. marts 2027 stiger den yderligere med 4,50 kr. Det betyder, at den samlede lønstigning i 2027 er på 14,25 kroner i timen.

Overtid

Arbejder man flere timer, kommer overtiden til at stige med 3 % hvert af de kommende tre år. I 2027 er overtidbetalingen dermed steget med 9 %.

Gener

Genetillæg stiger med 3,5 % om året til i alt 10,5 % i 2027.

Pension

Arbejdsgiveren indbetaler i fremtiden 1 % mere til pensionsopsparingen.

Særlig opsparing

Næste år stiger den særlige opsparing med 1 % og i 2027 med yderligere 1 %. Den særlige opsparing bliver dermed på 11 % fra 2027. Særlig opsparing bliver også kaldt for fritvalgsordningen.

Seniorordning

Seniorordningen er blevet forbedret. Nu har ansatte med under 5 år til pensionsalderen ret til 46 seniordage om året. Det giver mulighed for en fridag om ugen. Senest 1. oktober skal du give din arbejdsgiver besked, om du ønsker at benytte seniorordningen. Seniorfridagene kan blive betalt af den særlige opsparing eller af arbejdsgiverens pensionsbidrag.

Omsorgsdage

Som noget helt nyt får ansatte med minimum ni måneders anciennitet ret til to omsorgsdage for børnebørn under 14 år. Omsorgsdagene skal aftales med arbejdsgiveren og kan betales af den særlige opsparing.

Arbejdsmiljørepræsentanter

I transportforliget er der nu, ligesom for tillidsrepræsentanterne, forhandlet en honorering af arbejdsmiljørepræsentanterne igen. Det betyder en honorering på 9000 kr. årligt til arbejdsmiljørepræsentanter som er medlem af den overenskomstbærende fagforening.





Der kan være forskelle mellem transportforliget og din overenskomst



Vær opmærksom på at transportforliget kun er grundlaget for din overenskomst.

Ting som forhandles igennem på det store transportforlig, har nogle gange andre konsekvenser for vores arbejdsområder end på resten af arbejdsmarkedet. Derfor vil der ofte være nogle punkter hvor der kan være små eller store forskelle mellem vores forhandlingsresultater og transportforliget.

Bruttoløn og nettoløn

Er du ansat på DIS, bliver lønstigningerne omregnet til nettobeløb.

Afhængig af overenskomsten er der forskellige regnemodeller, men en tommelfingerregel er:

Når andre tjener 1 krone før skat, tjener vi 0,60 kroner.

Normalløn og minimalløn

Overenskomsterne i 3F Sømændene hører under normallønsområdet. Det betyder, at løn og arbejdsvilkår bliver forhandlet centralt af din fagforening.

Andre overenskomster kan høre under minimallønsområdet. Det betyder, at fagforeningerne indenfor området forhandler en del af lønnen centralt. Resten af løn og aftaler bliver forhandlet på de enkelte arbejdspladser, det gælder bl.a. for byggeri og industri.

Overenskomst 2025 3F



Samarbejde og menneskeklog

Husk, I gør det godt alle sammen!

Ivan Nørskov insisterer på at sende en hilsen til sine kolleger. For den 57-årige skibsassistent handler det gode arbejdsliv om samarbejde. At være del af et arbejdsfællesskab, hvor alle om bord er med til at løse opgaverne.

- Vi arbejder som en helhed: kaptajn, styrmænd, mestre, assistenter. Vi har et godt samspil og folk er positive. Vi har et fedt sammenhold, og folk respekterer hinanden, siger Ivan.

Express 4 er en af Molslinjens hurtigfærger. På 4'eren er Ivan etter. Han arbejder sammen med skibsassistenterne Allan, som er toer, og Søren, som er treer. Sammen med toeren er han

ansvarlig for at laste øverste vogndæk. I bunden arbejder treeren, styrmanden og de ubefarne med at håndtere biler, lastbiler og busser.

På færgen er Ivans og kollegernes arbejdsopgaver beskrevet præcist. Der er procedurer for, hvordan de håndterer passagerer og deres biler. Procedurerne er beskrevet af et lasteudvalg.

Sikre og usikre billister

De fastlagte arbejdsopgaver kan lyde som et samlebandsarbejde. Men sådan oplever Ivan det ikke. Arbejdet handler nemlig om mennesker.

- På få sekunder skal vi aflæse en person og se, hvordan personen kører, forklarer han.

Ivan gør sit bedste for at bidrage til en god arbejdsplads.

I dag er hans opgave at sikre tilfredse passagerer ombord på Molslinjen.

En gang betød hans arbejdsindsats forskellen på liv og død.

Menneskekendskabet kommer især i spil, når færgen er udsolgt. Så skal skibsassistenterne skaffe plads til op mod 370 biler. Når der er travlt, hjælper skipperen etteren og toeren med at få bilerne til at parkere i tre rækker i hver side og fire rækker i midten af skibets øverste vogndæk. Toeren kalder bilerne frem, mens Ivan får dem til at parkere korrekt.





"Ivan har langt skæg ligesom en kollega. Blandt kollegerne har de derfor fået tilnavnet ZZ Top – et amerikansk rockband,,

- Nogle er gode til at køre, andre er mindre gode, så du skal vide, hvem du kan presse lidt mere, fortæller han.

Normalt er det nok, at Ivan træder frem mod bilen for at få billisten til at trække ind på rækken.

- Færgeren bliver rimeligt proppet, så nogle bliver sure. "Du bliver nødt til at køre lidt længere frem. Det kunne være dig, der ventede nede på kajen og ikke kom med", plejer Ivan at forklare de utilfredse.

Røgdykker og MOB-båd

På den halvanden times sejltur samler Ivan skrald i styrbordskabinerne og sørger for, at toiletterne er pæne. Om bord hjælper de hinanden med at få arbejdet til at gå op i en højere enhed.

Hver søndag holder de øvelse på Express 4. Ivan er røgdykker. Han har også ansvaret for at sejle MOB-båden og er med til at trække flåderne væk sammen med tre'eren. Præcis hvad han skal gøre, afhænger af hvilken si-

tuation de træner, og hvor mange passagerer, der er ombord i den fiktive træningssituation.

Redningssituationerne har Ivan en helt særlig erfaring i. I hans tidligere arbejdsliv var de faretruende situationer ikke bare en øvelse. Dengang gjaldt det liv eller død.

Ud i verden

Ingen i Ivans familie havde arbejdet til søs, da en kammerat foreslog ham at tage ud at sejle.

Den første tur på coasteren Jenny Lind gik til Rønne efter et læs stenskærver. Derfra gik turen ud i verden. Ivan husker, hvordan han tegnede kontrakter på et halvt års varighed. På nær Sydpolen og Australien, så har han været der. Lasten har vekslet fra kartofler til ammunition. Fra asfaltmaskiner til kæmpe ruller avispapir. Fra aluminium til sojakager og fiskemel.

Inden Molslinjen sejlede han i Esvagt på redningsskibet Aurora. Det lå i Barentshavet i forbindelse med Goliat. En af verdens største produktionsplatforme.

Redningsskib

Barentshavet ligger nord for Norge og er et barskt hav. Udover boreplatformen ydede redningsskibet assistance til fiskere og var klar til at bekæmpe olieudslip. Selve skibet havde plads til 300 passagerer, men i nødsituationer sejlede de ud i gummibåde.

- En ting er at se det på film, noget andet er at stå midt i det. Der kan være 5 meter sø, og bølgerne klasker ind på båden. Du ved, at der ligger folk i vandet. Så kan du ikke sige, at du er bange og ikke tør. Du skal altid kunne regne med din makker, understreger Ivan.

Ivan mærkede følelsen af adrenalin i redningssituationerne. For ham var det et tegn på, at han har respekt for havet.

- Det eneste, det drejede sig om, var at komme i tøjet og finde sin position. Man havde øvet det igen og igen, så det sad på rygraden. Træningen foregik ikke kun på fladt vand. Vi øvede hele tiden, så alle mand kunne sine





ting. Det var aftalt på forhånd, hvem der sejlede, hvem der havde krogen og hvem der kørte kranen, forklarer han.

Han husker særlig en situation

En operatør havde været oppe og tjekke tårnet. Det var dårligt vejr. Operatøren troede, han kunne stå på en rist, men der var hul, så han faldt 15 meter i åbent hav kl 4 om morgenen.

- Vi lå en km væk. Vandet var 0 grader. Det var mørkt, og operatøren havde ingen redningsvest på. Heldigvis havde han ikke ramt noget i faldet, og han lå stille i vandet, fortæller Ivan.

Redningsaktionen gik, som den skulle, og I løbet af 20 minutter lå operatøren på hospitalet.

Ulykkelige situationer

Lige gyldigt hvor meget de havde trænet, så lykkedes det ikke altid. Når Ivan lukker øjnene, kan han huske druknede. Hvilket tøj de havde på, deres tatoveringer, deres ansigt.

Efter hver redningsaktion talte de altid situationen grundigt igennem og gennemgik alle detaljer. Ikke for at kritisere hinanden, men for at finde ud af, hvad de kunne gøre bedre.

Familien derhjemme kunne han ikke fortælle om redningsaktionerne. På skibet havde de tavshedspligt, og han ville heller ikke gøre familien urolig.

I stedet kom Ivan og kollegerne meget tæt på hinanden på redningsskibet. Kollegerne blev som en anden familie for Ivan.

- Men på et tidspunkt ville jeg hjem. Jeg havde overvejet det længe. Jeg vidste, at de søgte på Molslinjen. Tidligere havde jeg arbejdet i Cat-Link, så jeg kendte til at laste hurtigfærger, siger han.

Hjemligt arbejde

I 2017 skiftede Ivan det adrenalinfyldte redningsarbejde ud med et mere forudsigeligt arbejdsliv tæt ved hjemmet i Højbjerg.

- Jeg er glad for at være på Molslinjen. Jeg er på fast hold og kender mine kolleger godt, fortæller han.

Nogle gange bliver han spurgt, om han kan tage ekstra vagter ved ferie og sygdom. Derfor kender han også rutinerne og kollegerne på de andre færger. Overtiden giver godt, og det tager ham kun 20 minutter at komme på arbejde.

Ivan er god til at tage sig af nye kolleger – også de ubefarne, og han har et håb for de unge. At de vil blande sig mere i fagforeningens arbejde. Komme med deres ideer til hvad der kan gøres anderledes.

- En generalforsamling i 3F Sø-mændene kan lyde kedelig, men det er hyggeligt, og så er det der, man kan være med til at diskutere overenskomst og fagforeningens arbejde, forklarer Ivan.



Ivan Nørskov

er 57 år og har arbejdet som skibsassistent ved Molslinjen siden 2017.

Han bor i Højbjerg ved Århus med samlever. Deres søn er 26 år.



SCANDINAVIAN STAR: 35 års myndighedssvigt

Du har sikkert hørt om katastrofen på færge Scandinavian Star i 1990. Den største mordbrand i Danmarkshistorien med 159 ofre.

Efter 35 år er forbrydelsen stadig uopklaret.

Samtidig udstiller katastrofen myndighedernes svigt - før og efter katastrofen. Og myndighederne svigter fortsat.



Grådighed til søs

Historien begyndte, da reder Henrik Johansen solgte Vognmandsruten. For at undgå en stor skatteregning efter salget, ville rederen investere i en ny færge, som skulle i drift senest 1. april 1990. Men den nyindkøbte Scandinavian Star var 19 år gammel og havde sejlet som kasinoskib i Caribien. Skibet var slet ikke klar til at blive sat i rutefart som færge mellem Frederikshavn og Oslo.

Scandinavian Star ankom til Frederikshavn halvandet døgn inden første afgang 1. april. Ifølge kilder mødte to inspektører fra Søfartsstyrelsen op på kajen. Da de så byggerodet på vogndækket,

vendte de om. Nogle dage tidligere havde samme byggerod fået en agent fra skibsforsikringsselskabet Skuld til at anbefale selskabet ikke at forsikre skibet.

Det ville have taget 2 – 3 uger at klargøre Scandinavian Star til sejlads med passagerer, fremgik det af kaptajn Hugo Larsens søforklaring efter katastrofen. Alligevel stævnedes skibet ud fra Frederikshavn kl 23:05 1. april – tidsnok til at skibets ejer kunne indkassere sin skatterabat.

Flere brande

Scandinavian Star nøjedes ikke med denne tur. Skibet nåede at

Der skulle tjenes penge, da den flydende byggeplads Scandinavian Star blev indsat som færge

sejle fire en halv dobbelttur, inden det gik galt natten mellem 6. og 7. april. Den nat havde færgen 383 passagerer og 99 besætningsmedlemmer om bord.

En eller flere personer satte ild til færgen. Den første påsatte brand blev opdaget og slukket af en passager kort før klokken 2. Brandalarmen var slået fra. En time senere udviklede to nye påsatte brande kraftig giftig røg, som dræbte mange af de omkomne. 12 timer efter den første brand



opstod endnu en voldsom brand, mens brandfolkene var ombord. 24 timer efter de første brande opstod den sidste brand, mens færgen lå ved kaj i den svenske by Lysekil.

Mistænkt død før forbrydelse

Efterforskningen blev delt mellem politiet i Norge, hvorfra færgen afgik, Danmark, hvor ejeren boede og Sverige, hvor den brændende færge lagde til.

En dansk lastbilschauffør var politiets hovedmistænkte, fordi han tidligere var dømt for pyromani. Obduktionen viste dog, at han allerede var død ved den anden brand. Men først i 2014 afskrev norsk politi lastbilchaufføren som gerningsmand til brandene på Scandinavian Star.

I Sø- og Handelsretten fik reder Henrik Johansen og direktør Ole B. Hansen 40 dages hæfte, mens den norske kaptajn Hugo Larsen fik 60 dage for brud på reglerne om skibes sikkerhed. Søfartsstyrelsen havde bistået anklagemyndigheden med anklageskriftet uden at nævne den manglende kontrol af skibet. I november 1993 afsagde Højesteret den endelige dom over ejer, direktør og kaptajn: Alle tre blev idømt seks måneders hæfte. Det var dengang den maximale straf.



SØFARTSSTYRELSENS FORKLARING PÅ DEN MANGLENDE KONTROL

Scandinavian Star blev ikke kontrolleret af Søfartsstyrelsen, inden det blev sat i rutefart mellem Danmark og Norge. Årsagen var ifølge Søfartsstyrelsen, at færgen var indregistreret under bekvemmelighedsflag i Bahamas. Derfor havde Bahamas eneansvar for kontrol af skibet.

En havnestatskontrol kunne heller ikke komme på tale. Det forpligtede den daværende lovgivning nemlig ikke Søfartsstyrelsen til ifølge styrelsens fortolkning af lovgivningen.

Den fortolkning af lovgivningen i 1990 holder Søfartsstyrelsen fortsat fast i.

Søfartsstyrelsens andre forklaringer på den manglende kontrol:

- Styrelsens inspektører skulle til et meget vigtigt seminar og var derfor ikke i Frederikshavn.
- Styrelsens kontor i Frederikshavn var ikke klar over, at Scandinavian Star ville ankomme til Frederikshavn – trods omtale i lokale medier og søfartsmedier.
- Styrelsen kunne ikke se skibet – selv om det ragede op over alle andre skibe på havnen i Frederikshavn.

Oplysningerne om at Søfartsstyrelsens to inspektører havde været på kajen, er hverken blevet bekræftet eller afvist af Søfartsstyrelsen.

SØFARTSSTYRELSEN HAVDE PLIGT TIL HAVNESTATSKONTROL

Mange har gennem tiden undret sig over, at Søfartsstyrelsen ikke havde pligt til at kontrollere Scandinavian Star og derfor opdagede ikke skibets mange fejl.

Nu har to juridiske undersøgelser i henholdsvis 2022 og 2024 gennemgået alle Søfartsstyrelsens bortforklaringer og slået fast, at Søfartsstyrelsen havde pligt til en havnestatskontrol før første afrejse med passagerer.

Men i virkeligheden er den konklusion ingen nyhed. I 1991 var Industriministeriet ansvarlig for Søfartsstyrelsen. I en juridisk vurdering fastslog ministeriet dengang, at dansk ret var gældende: Scandinavian Star skulle have været kontrolleret inden afgang. Men notatet blev stemplet fortroligt. Hverken den daværende minister, Folketinget eller offentligheden blev orienteret.

Den samme konklusion kom det fælles nordiske "Granskningsudvalg om katastrofen på Scandinavian Star" til i 1991, uden at det fik konsekvenser.

Erhvervsministeriet: "Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star" 2022.

Justitsministeriet: "Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star" 2024.

HAVNESTATSKONTROL VILLE HAVE REDDET MENNESKELIV

Den seneste redegørelse fra 2024 undersøgte, hvilken betydning en havnestatskontrol ville have haft for katastrofen. Konklusionen er klar: "det ville med til sikkerhed grænsende sandsynlighed have reduceret katastrofens omfang og givet passagererne bedre overlevelseshancer."

Fejl på Scandinavian Star

- Et lastelinjecertifikat fra en anden færge end Scandinavian Star
- Scandinavian Star var under ombygning
- Færgens besætning var ny
- Besætningsantallet ikke passede med færgens Passenger Safety Certificate
- Færgens kaptajn og førstestyrmand manglede deres Bahamas-licenser
- Brandrullen var fra Bahamas til en besætning på 250 i stedet for færgens 99
- Besætningen havde ikke holdt de lovpligtige sikkerhedsøvelser
- Flere branddøre kunne ikke lukke og en var fjernet
- Besætningen var ikke kvalificeret til brandrullen
- Besætningen kendte ikke nødplanen
- Besætningen kunne ikke kommunikere sammen på grund af forskellige sprog
- Der var fejl på redningsudstyret

Ifølge redegørelsen kunne færgen blive sejlkklar på mellem 2 timer og 2-3 dage. En urealistisk konklusion ifølge vores kilder. Under søforhøret mente skibets kaptajn, at det ville tage 2-3 uger og forsikringsagenten regnede med, at det ville tage 6-7 dage.

HVORFOR ER SAGEN STADIG AKTUEL?

Efter 35 år er der hverken fundet gerningspersoner eller et motiv til mordbranden. De overlevende og pårørende har aldrig fået svar eller retfærdighed. Den danske stat har aldrig sagt undskyld til de overlevende og pårørende eller udbetalt erstatning for sit svigt.

Samtidig viser sagen, at embedsværket i danske ministerier og myndigheder nægter at anerkende, at der er begået fejl. Et embedsværk som har en holdning til, om ministre skal undskylde og tage ansvar.





Embedsfolk sagde NEJ til undskyldning og undersøgelse

Manipulation eller vejledning? Avisen Politiken har gravet i myndighedernes notater, som viser, hvordan embedsfolk fortsat forsøger at undgå at tage ansvar

DR sendte i 2020 en seks timer lang dokumentarserie om katastrofen på Scandinavian Star og alle de løse ender i efterforskningen. Det førte til et politisk pres for nye undersøgelser og en undskyldning til de overlevende og efterladte.

Det forsøgte embedsfolkene i Søfartsstyrelsen og i ministerierne at undgå, viser interne notater, avisen Politiken har haft adgang til.

Den 26. maj skrev en medarbejder fra Søfartsstyrelsen til den daværende erhvervsminister Simon Kollerup. Notatet gentog Søfartsstyrelsens gamle forklaring. Styrelsen havde ikke pligt til at kontrollere Scandinavian Star i 1990. Der stod også, at »flere tidligere ministre i skiftende regeringer i de forgangne år har indestået for, at regler og praksis var overholdt«. Underforstået, hvis de nuværende ministre ændrede forklaring og undskyldte over for overlevende og efterladte, så ville det betyde, at tidligere ministre og regeringer havde løjet.

Ministeren blev gjort opmærksom på, at en undskyldning kunne betyde, at de efterladte ville have krav på en erstatning.

”En undskyldning kan anses for en erkendelse af ansvar og begåede fejl, mens en forståelse for situationen ikke i samme omfang må anses for at kunne få den betydning”

Da Simon Kollerup skulle mødes med folketingspolitikere Jens Rohde, Søren Søndergaard og Peter Skaarup samt Henrik Berlau 24. juni 2020, skrev embedsfolkene nye notater til ministeren. På ”embedsmandsniveau” var man ”afvisende over for at iværksætte nye undersøgelser” i forhold til den kritiserede politiefterforskning ”samt for ideen om at give en undskyldning”.

Ministeren valgte dog at sætte gang i *”Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star”*, som rejste en hård kritik af Søfartsstyrelsen i 2022. En taskforce nedsat af Justitsministeriet var samtidig i gang med at undersøge huller i tidligere efterforskninger og økonomiske motiver til branden på Scandinavia Star. I 2023 ønskede taskercen at udvide sin undersøgelse til at omfatte Søfartsstyrelsens ansvar for en havnestatskontrol.

Det nægtede justitsminister Peter Hummelgaard to gange. Begrundelsen var, at en gruppe overlevende og pårørende ville anlægge sag mod Søfartsstyrelsen.

Efter seks måneders pres fra Folketingets politiske følgegruppe endte justitsministeren med at udvide undersøgelsen. Men embedsfolkene var stadig modvillige. Trods det nye udvidede mandat blev redegørelse forsinket i 7 måneder, fordi Erhvervsministeriet

nægtede at udlevere 5.000 sider om Søfartsstyrelsens rolle som rådgiver for Erhvervsministeriet. Dokumenterne blev først udleveret, da den politiske følgegruppe tvang erhvervsminister Morten Bødskov til at beordre dokumenterne udleveret.

REGERINGEN NØLER MED UNSKYLDNING

I marts 2025 er der gået seks måneder, siden *”Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star”* slog fast, at Søfartsstyrelsen var forpligtet til en havnestatskontrol af Scandinavian Star. En kontrol, som ifølge redegørelsen ville have reddet mange menneskeliv.

Alligevel er regeringen, erhvervsminister Morten Bødskov og justitsminister Peter Hummelgaard fortsat tavse. Avisen Politiken har skrevet om erstatningssagen mod Søfartsstyrelsen, som er anlagt af 45 overlevende og pårørende. De kræver hver en godtgørelse på 450.000 kroner. Deres advokat Mads Pramming har fået oplyst, at Søfartsstyrelsen ”fortsat ikke er enige i konklusionerne i de to rapporter, som har fastslået, at styrelsen skulle have kontrolleret Scandinavian Star inden mordbranden”.

Nu bruger ministrene retssagen som undskyldning for ikke at udtale sig. Men retssagen kommer først for retten i maj 2026.



Kamp for retfærdighed

Myndighederne har forsøgt at begrave historien om Scandinavian Star. Men to tidligere søfolk insisterer på at kende sandheden.

Som tidligere formand for Sømændenes Forbund har Henrik Berlau været involveret i afdækningen af katastrofen de seneste 35 år. Han har gennemgået sagens dokumenter og har et formelt og uformelt netværk i søfartserhvervet. Han har været kilde til artikler, bøger og film om katastrofen.

Henrik Berlau undrer sig. Og så undrer han sig alligevel ikke over den måde, myndighederne handler på i sagen om katastrofen.

- Man skulle tro, at når folketinget enstemmigt har besluttet at gennemføre to undersøgelser, og begge undersøgelser siger det samme, så ville politikere og myndigheder acceptere resultatet og finde ud af, hvordan vi kommer ud af det, siger han.

Han mener, at Søfartsstyrelsen er presset af undersøgelserne, fordi styrelsen ved, at den har begået en alvorlig pligtforsømmelse. Søfartsstyrelsen er nødt til at dække over den.

- Hvis ledelsen pludselig begynder at vakle, risikerer de, at medarbejdere vil gå ud og sige, at de blev bedt om at lyve. Men der må være nogen i Søfartsstyrelsen, som selv synes, de er blevet spændt for en vogn, de ikke kan stå inde for. Man kan håbe, at de reagerer på et tidspunkt, siger han.

Efter katastrofen har Søfartsstyrelsen passet sit arbejde og kontrolleret danske og udenlandske færger. Men han hører fra søfolk, hvordan styrelsens inspektører er på meget venskabelig fod med



skipperen. Hvordan de kender hinanden personligt, fordi de er blevet uddannet samme steder.

På spørgsmålet om hvordan sagen påvirker Søfartsstyrelsen troværdighed, svarer han:

- Hvis jeg var politiker, ville jeg nødig tage mod et råd fra Søfartsstyrelsen. Så ville jeg tænke, hvilken mission vedkommende var ude i med sine oplysninger. Søfartsstyrelsen har været vant til at kunne lyve, snyde, fortie, fabrikere løgnehistorier, fordi de er beskyttede af rederierhvervet.





Henrik Berlau er forundret over, at ingen politikere fra den politiske følgegruppe presser regeringen.

- De kunne i det mindste stille en forespørgselsdebat i Folketinget og spørge, hvornår de kan forvente, at ministeriet forholder sig til undersøgelses konklusioner.

Kamp på Christiansborg

Tommy Dinesen sad i Folketinget i 18 år for SF. Han er medlem af 3F Sømændene og tidligere sømand. På baggrund af hans engagement i sagen bad SF's folketingsgruppe ham om at deltage i Folketingets politiske følgegruppe for den seneste taskforce. Udover indsigt i taskforcens arbejde kender han kulturen på Christiansborg.

Som del af Folketingets politiske følgegruppe har Tommy Dinesen været med til at kæmpe for, at taskforcens undersøgelse blev gennemført. Kampen blev nødvendig, da Erhvervsministeriet nægtede at udlevere 5.000 sider om Søfartsstyrelsens rolle som rådgiver for Erhvervsministeriet.

- I følgegruppen skrev vi, at ministeren havde to dage til at svare på spørgsmål og finde de dokumenter, taskancen efterlyste. Hvis ministeren ikke gjorde det, ville vi i den politiske følgegruppe trække os – så var der blevet ballade, understreger han.

Som garvet politiker var det ikke første gang, han oplevede, at Søfartsstyrelsen og de ansvarlige ministre syltede en opklaring af katastrofen. Da der fem år efter katastrofen var kommet nye oplysninger, rejste han en forespørgselsdebat i Folketinget. Men den blev nedstemt. Den daværende socialdemokratiske justitsminister, Frank Jensen og den radikale politiker Bjørn Elmquist fik vedtaget et ændringsforslag, der betød, at sagen om Scandinavian Star var forældet. Derfor var det først efter et folketingsvalg, det igen blev muligt at stille spørgsmål ved sagen.

- Regeringen var ikke interesseret i, at sagen kom til at køre. Den kunne regne ud, at det ville give et erstatningskrav. Jeg går ud

fra, at regeringen ikke selv havde fundet på det. Det var en smart finte fra Søfartsstyrelsen, som rådgav ministeren, mener han.

Hele systemet, hvor ministre og embedsfolk dækker over hinanden, genkender Tommy Dinesen. Han forklarer, at Erhvervsministeren skal sørge for, at hans regering ikke ender i fedtefadet. Ministeren er samtidig øverste chef og ansvarlig for Søfartsstyrelsen

- Det er ministeren, der sørger for, at folk kommer videre i systemet. Bliver du opfattet som et dumt svin af ministeren, så kommer du ikke videre i din karriere, konstaterer Tommy Dinesen.

Derfor undrer han sig ikke over, at embedsværket er så modvillig i at erkende tidligere tiders fejltagelser. Noget helt andet er medlemmerne af Folketinget, og særligt dem i den politiske følgegruppe. Hvorfor presser de ikke ministeren, så sagen kan blive afsluttet?

- Folketingspolitikere har ret til at rejse en forespørgselsdebat i folketingssalen. Ministeren er bange for alt for meget offentlighed om sagen i medierne. Det er mit råd til, hvordan man kan komme videre i sagen, fastslår han.

Han er ikke i tvivl om, at regeringen bliver nødt til at give en undskyldning.

- Som jeg kan se, er der ingen vej udenom, at de får erstatning med baggrund i redegørelsen, fastslår han.





GDPR: Fire bogstaver der sikrer dig og dine personlige oplysninger



Med GDPR-lovgivningen undgår du, at andre mennesker eller arbejdsgivere får noget at vide om dig, som du ikke har givet tilladelse til. Men lovgivningen gør også fagforeningens arbejde mere indviklet.

At være medlem af en fagforening bliver betragtet som en personfølsom oplysning. Arbejdsgiverne i Danmark ser sjældent fagforeningerne som et problem. Men i andre lande kan folk blive fyret for at være medlem af en fagforening. GDPR-lovgivningen kommer fra EU og er derfor ens for alle EU-lande.

Andre personfølsomme oplysninger handler om dit helbred, din etniske oprindelse, politiske og religiøse overbevisning. Oplysninger, som kan bruges til at diskriminere.

Hvilken betydning har GDPR-reglerne for 3F Sømændenes arbejde?

3F Sømændene hjælper sine medlemmer – også i sager, der kan handle om helbred eller diskrimination. På kontoret er vi forpligtede til at behandle alle medlemmers oplysninger fortroligt. Der er regler for, hvor længe vi må gemme dokumenter og for eksempel lægeerklæringer. Perioden kommer an på, hvilken slags sag, det er.

Det betyder at hvis en sag er afsluttet, og der kommer nye oplysninger, så kan vi være nødt til at bede

dig om at sende de samme erklæringer og dokumenter en gang til. Det er ikke, fordi vi sjusker. Det er fordi, vi overholder lovgivningen og ikke gemmer personfølsomme oplysninger.

Vi skal nogen gange have skriftlige tilladelser til at gå videre med en sag og til at inddrage andre i sagen.

Vi kan normalt heller ikke oplyse, om en person er medlem af fagforeningen eller på hvilket skib, personen sejler.

GDPR-lovgivningen er stadig forholdsvis ny. Derfor kan der løbende komme nye fortolkninger af loven.

Ole skylder Peter 200 kroner efter en bytur i Bangkok

Hvis du taler med ældre medlemmer af 3F Sømændene, kan du ud over en masse røverhistorier, også høre om Ny Tids særlige medlemssider. Her efterlyste medlemmer hinanden. Ofte handlede det om en, som skyldte en anden penge. En offentlig gabestok med fuldt navn og skib. Det var sjovt at læse – for alle andre end den efterlyste.



Hvorfor mobber vi?

- Om mobning, chikane og forskellen på "bare sjov"



Mobning og chikane er desværre stadig en del af virkeligheden til søs.

Det rammer ofte de mest udsatte: de yngste, de nyeste, dem der er lidt anderledes end flertallet – og ikke mindst kvinder. Men hvorfor sker det? Og hvordan skelner vi mellem det, der er uskyldigt sjov, og det, der faktisk gør skade?

Hvad er forskellen på mobning, chikane, diskrimination og bare en dårlig joke?

Det er vigtigt at kende forskel:

- **Mobning:** Systematisk negativ adfærd mod en person over tid. Det kan være udelukkelse, bagtalelse, ydmygelse eller gentagne nedgørende bemærkninger.
► *Eksempel: En ny junior bliver konsekvent kaldt 'tøsedreng' og får aldrig opgaver, som viser tillid.*
- **Chikane:** Enkelthandlinger eller gentagen adfærd, som krænker en persons værdighed eller skaber et ubehageligt arbejdsmiljø.
► *Eksempel: Seksuelle kommentarer rettet mod en kvindelig kollega, selv efter hun har givet udtryk for, det ikke er i orden.*
- **Diskrimination:** Negativ behandling pga. køn, alder, etnicitet, religion, seksualitet osv.
► *Eksempel: En kollega med anden etnisk baggrund bliver ikke taget med i samtale m.v. fordi 'han forstår os ikke alligevel'.*
- **Dårlige vittigheder og tankeløshed:** Kommentarer ment som sjov, men som sårer.
► *Eksempel: 'Nå, så du er ny?'*

Mange dårlige bemærkninger bliver sagt i en tone, der lægger op til latter – men det gør dem ikke ufarlige. Tankeløshed er også

skadeligt, når det gentages eller mødes med stilhed.

Hvad er mekanismerne bag mobning? Der er flere forklaringer.

B.l.a.:

- **Gruppedynamik:** Hvis kulturen på skibet accepterer hån og drillerier, bliver det normen.
- **Tradition og nostalgi:** "Sådan har vi altid gjort her" bliver en dårlig undskyldning for at fastholde et råt og ekskluderende miljø.

Desværre rammer det ofte dem, der skiller sig ud. Kvinder, unge og dem, der "tør være sig selv". Men man vælger ikke selv sin næsestørrelse, sin alder eller sit temperament. Og man skal ikke mobbes for det.

Hvorfor er det vigtigt at sige fra?

Fordi tavshed forstærker problemet. Hvis ingen siger noget, tror mobberen, det er acceptabelt. Vi er alle, på hver vores måde, nødt til at sige fra – høfligt, bestemt og så diplomatisk som muligt.

Til eftertanke

Ikke alle på et skib har 40 års erfaring som 20-årig. Det er heller ikke alle, der passer ind i den samme form. Og det skal de heller ikke. Næste gang du hører en dumsmart bemærkning, så tænk: Er det virkelig sjovt? Eller er det bare nedladende? Arbejdsmiljø starter med respekt. Og respekt er noget, vi skaber sammen.





Er arbejdsmiljøet til søs blevet bedre?

Gennem samarbejde i blandt andet Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd (Sea Health & Welfare) er der taget mange gode initiativer til at fremme et sundt og sikkert arbejdsliv til søs. Der arbejdes både med forebyggelse, oplysning og støtte til de søfarende.



Lovgivningen er også blevet styrket. Det er nu muligt at nægte personer med grov, uhensigtsmæssig adfærd adgang til tjeneste på danske skibe. Dette er et vigtigt skridt, men det rejser samtidig spørgsmålet: Burde vi ikke i lovgivningen også kunne udelukke personer, som gentagne gange tilsidesætter regler om f.eks. hviletid og søvagarer – regler, som er indført netop for at beskytte søfarendes helbred og sikkerhed?

Når det koster at sige fra

Et særligt problem ved dårligt psykisk arbejdsmiljø er, at de søfarende, som siger fra over for uacceptable forhold, ofte risikerer chikane, isolation eller andre former for repressalier. Dette bidrager til en tavshedskultur, hvor problemer ikke meldes, og hvor mistrivsel får lov at udvikle sig.

Kilder til dårligt arbejdsmiljø

Der er mange kendte årsager til dårligt psykisk arbejdsmiljø ombord. Herunder er nogle af de mest udbredte:

Mangel på hvile og søvn

- Lange vagter og utilstrækkelig restitution
- Forstyrrelser i hvileperioder pga. støj eller pligter
- Træthed, som fører til stress og øget ulykkesrisiko

Dårlig ledelse

- En ledelsesstil præget af autoritet frem for samarbejde
- Nedladende eller truende adfærd
- Manglende inddragelse af besætningen i daglige beslutninger

Mobning, chikane og diskrimination

- Systematisk nedgørelse af visse grupper, fx nyansatte eller "juniorer"
- Seksuel chikane eller uønskede kommentarer
- Diskrimination baseret på køn, nationalitet eller religion

Uklare roller og dårlig kommunikation

- Manglende information om ansvar og opgaver
- Sprogbarrierer og kulturelle misforståelser
- Fravær af anerkendelse og konstruktiv feedback



Højt arbejdspress

- Underbemanding og urimelige forventninger
- Tidsmæssigt pres, selv under vanskelige forhold
- Manglende pauser og restitution

Manglende mulighed for at melde problemer

- Frygt for konsekvenser ved at klage
- En tavshedskultur, hvor psykiske problemer ikke anerkendes

Vejen frem

For at forbedre det psykiske arbejdsmiljø kræves både kulturændring og strukturelle løsninger. Det handler om ledelse, respekt, gennemsigtighed og en fælles forståelse for, at trivsel er en nødvendighed – ikke en luksus.

Der er ingen tvivl om, at meget er blevet bedre. Men vejen mod et virkelig sundt arbejdsmiljø til søs kræver, at vi bliver ved med at tale om problemerne – og handle på dem.

Disse 2 artikler er skrevet af Gert Christensen ex. faglig sekretær i 3F sømændene og nu pensionist – og ikke mindst med god hjælp af såkaldt kunstig intelligens i form af "sekretær" ChatGPT.



Får du for lidt ???

Guide til at gennemskue din lønseddel

Du kender det sikkert. Din lønseddel. Et virvar af fagudtryk: tal, procenter, udregninger og det beløb, der bliver sat ind på din bankkonto. Den løn din fagforening har aftalt med din arbejdsgiver.

Heldigvis snyder arbejdsgiverne sjældent bevidst. Men har lønkontoret opdateret lønsystemet til satserne i den nye overenskomst? Har de tastet korrekt og husket alle tillæg?

Tal med din kollega. Engang var det et tabu at tale om sin løn på arbejdspladsen. Sådan er det ikke længere. Det er på den måde, du opdager, om du tjener den løn, du har fortjent!

Hvad kan du selv gøre?

Hav en lommebog og kuglepen i lommen på dit arbejdstøj:

- ▶ Noter din arbejdstid hver dag
- ▶ Noter alle arbejdsopgaver med tillæg
- ▶ Husk også at notere, hvis du bytter en vagt eller holder en ekstra fridag
- ▶ Sammenlign din lønseddel og dine noter. Er alle tillæg med?

Sæt et flueben i lommebogen, når du har kontrolleret, at du har fået udbetalt dine tillæg og den korrekte arbejdstid.

Lønsedlens periode

Din lønseddel indeholder din faste månedsløn og dine tillæg.

Men vær opmærksom på, at tillæg og overtid nogle gange udbetales forskudt.

- ▶ Den faste månedsløn dækker perioden fra den 1. til den 30/31 i måneden.
- ▶ Arbejdsbetingede tillæg bliver ofte opgjort forskudt. Normalt er de forskudte opgørelsesperioder fra den 21. i en måned til den 20. i den følgende måned, eller en hel eller halv måned forskudt.

Hvis du skal have tillæg for en arbejdsopgave, du har udført den 22. april, får du ofte først tillægget på lønsedlen for maj måned.

BINGO! Der er kommet dobbelt løn på kontoen eller utrolig mange tillæg. Lad være med at bruge pengene! Lønkontoret har formodentlig lavet en fejl og vil kræve de ekstra penge tilbage, når de opdager fejlen.



2025

Dortheavej 39A, 1. sal
2400 København NV
Telefon: 70 300 838
E-mail: seaman@3f.dk
www.3f.dk/seaman





Særlige måneder

Hold øje med de måneder, hvor din overenskomst giver dig ekstra penge.

Lønstigning, standard men der er undtagelser:

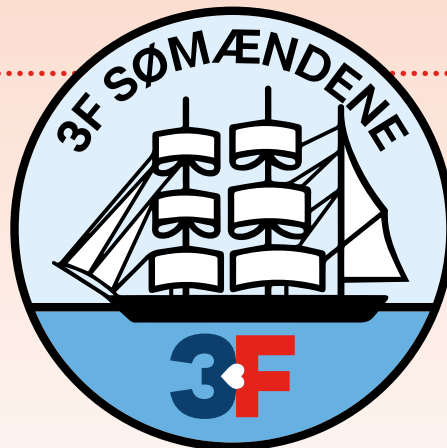
- ▶ Privat ansat (fx færger og Esvagt): Normalt marts
- ▶ Offentlig ansat (fx Danpilot og skoleskibet Danmark): Normalt april og oktober

Feriepenge: maj og august

Særlig opsparing er også kendt som fritvalgskonto.

I 3F Sømændenes overenskomster (på det private område) indbetaler din arbejdsgiver noget af din løn til særlig opsparing. Pengene kan for eksempel gå til din pension eller højere løn. Vil du bruge din særlige opsparing til andet en lønudbetaling, skal du give besked til rederiet inden november.

Er du i tvivl om din løn? Spørg din tillidsrepræsentant eller 3F Sømændene.



98% af medlemmerne får udbetalt særlig opsparing som løn - eksempelvis:

- ▶ Esvagt: hver måned
- ▶ Molslinjen, DFDS og Fjord Line: 2 gange om året i juni og december
- ▶ Scandlines: 4% udbetales en gang om året i december, resten udbetales hver måned
- ▶ Øresund: 1 gang om året i december

Lær din overenskomst at kende

- ▶ Hvilken lønstigning er aftalt?
- ▶ Hvornår skal lønnen stige?
- ▶ Hvilke tillæg er der for overtid?
- ▶ Er der tillæg for ekstra vagter?
- ▶ Hvilke tillæg er der for særlige opgaver?

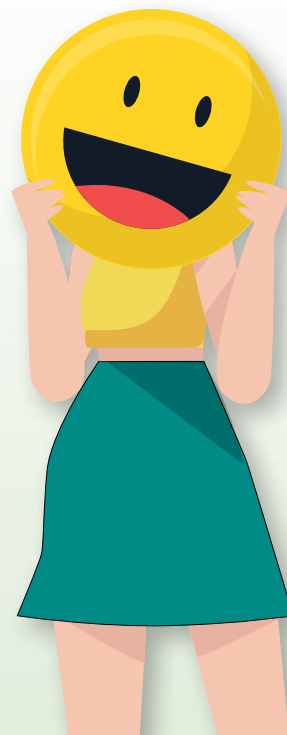
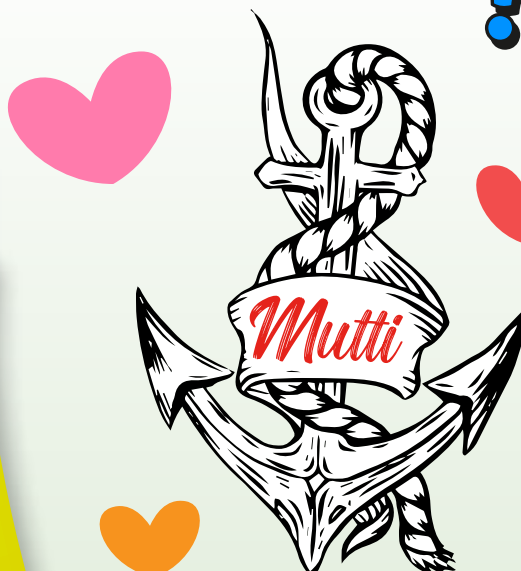
Opdager du en fejl

1. Kontakt dit rederi, hvis du opdager en fejl. Forklar hvad fejlen er. Måske er det en tastefejl eller forglemmelse, der hurtigt kan blive rettet.
2. Diskuter ikke med rederiet. Hvis rederiet ikke er enig i, at der er en fejl, skal du have hjælp af din tillidsrepræsentant eller 3F Sømændene.

OPKAST! Du kender den klamme sur-sødlige stank og den gul-brune farve. På nogle overenskomster kan opkast betyde to ting: Du skal tørre op og du tjener et tillæg på 26,50 kr. pr optørring.



Forhandlingerne om ny overenskomst kan være forsinkede. Så det år, hvor overenskomsten bliver forhandlet, kommer lønstigningen først, når den er klar. Du får efterbetalt lønstigningen, hvis der er gået en eller flere måneder.





Kompliceret drama omkring enmands-betjente lodsbåde



En alvorlig lods-ulykke har skabt politisk røre om sikkerheden på lodsbåde.

Bådførerne i 3F Sømændene har i årevis protesteret mod en, efter deres opfattelse, ulovlig praksis med enmandsbetjente lodsbåde, som Erhvervsministeriet forsøgte at lovliggøre med en ny bekendtgørelse.

Ny Tid har undersøgt den spegede sag om den årelange praksis og bekendtgørelsen, der nu afventer en ny høring.



Ulykke: Red dig selv!

Pludselig bekymrer politikerne sig for lodsers sikkerhed. Men en lods-ulykke viste allerede i 2023 konsekvenserne af en langvarig praksis med enmandsbetjente lodsboade.

Bølger, strøm, mørke, tåge, kulde, vindstød. En lods klatrer på en spinkel rebstige til og fra et skib og må nogle gange springe det sidste stykke ned på en lille lodsboad, der ruller i det oprørte hav på siden af et enormt skib. Lodsboaden er enmandsbetjent.

Det siger sig selv, at risikoen for en ulykke er stor. En ulykke, hvor lodsens er i fare for at falde i vandet. Og en ulykke, som kan sætte bådføreren i et frygteligt dilemma. Falder lodsens i havet, er det stadig bådførers ansvar at styre lodsboaden. Det er minimalt, hvor meget bådføreren kan hjælpe lodsens, hverken i redningssituationen eller når lodsens skal have førstehjælp.

Brækket bækken

I november 2023 gik det galt for lodsens Christian Andersen. Klokken 5 om morgenen faldt han fra rebstigen, da han var på vej ned i lodsboaden. Han brækkede sit bækken fem steder og måtte trække sig selv hen til styrehuset og give sig selv førstehjælp. Var han i stedet faldet i vandet, skulle han selv svømme til båden og selv redde sig op i båden. På den årstid har man cirka 15 minutter, før man er bevidstløs og drukner.

Detaljerne om ulykken kan man finde på Folketingets hjemmeside. Danish Maritime Pilots og Faglig Puls var i foretræde hos Erhvervsudvalget i november 2024. Før

og efter mødet på Christiansborg har politikere stillet spørgsmål til de ansvarlige ministre om de risikable arbejdsforhold på danske lodsboade.

Årsagen til politikernes spørgsmål er, at der har været en ny bekendtgørelse på vej. Meningen med "Bekendtgørelse om besætningsfastsættelse i mindre erhvervsfartøjer, som medtager op til 12 passagerer" var tilsyneladende at indføre den årelange praksis med enmandsbetjente lodsboade i loven.

Et udkast til den nye bekendtgørelse blev sendt i høring i august 2024 otte måneder efter den forrænvedte ulykke.

Sikkerheden på lodsboade er prioriteret, når man på Folketingets hjemmeside læser de svar, som Søfartsstyrelsen giver bekymrede folketingsmedlemmer på vegne af erhvervsminister Morten Bødskov.

Søfartsstyrelsen gentager i flere svar, at en lodsboad skal bemannes med to og under visse forudsætninger kan gå ned til en mand.

Bemandingen på to personer er Søfartsstyrelsens pæne svar. Praksis er nemlig, at danske lodsboade sejler enmandsbetjente. Den praksis forsøgte Søfartsstyrelsen at indføre i loven med en ny bekendtgørelse. Da erhvervsminister Morten Bødskov skulle begrunde

den nye bekendtgørelse, skrev han, at praksis allerede var, at der blev sejlet med enmandsbetjente lodsboade.

"Søfartsstyrelsen (har) oplyst, at intentionen har været at regelsætte den praksis, der har eksisteret i branchen i en længere periode, og som i øvrigt er i tråd med en afgørelse truffet af Ankenævnet om netop lodsboadsejers bemanning."





Den hemmelige høring

3F Sømændene blev ikke inviteret til høring om ny bekendtgørelse om medlemmers arbejdsforhold

På trods af, at 3F Sømændene har overenskomst for og organiserer bådførere, der sejler lods både, så var fagforeningen ikke inviteret til at deltage i høringen af den nye bekendtgørelse. En bekendtgørelse som netop handler om bådførernes arbejdsvilkår og sikkerhed.

Arbejdsgiverne var til gengæld rigt repræsenteret på høringslisten, hvor der også var fundet plads til Foreningen af Lystbådehavne i Danmark og Surf & SUB Danmark.

Søfartens Ledere organiserer lodser, og organisationen opdagede, at deres bådfører-kolleger ikke stod på høringslisten. Derfor sendte de høringsmaterialet til 3F Sømændene med opfordring til at deltage i høringen.

Manglende dialog

Den manglende invitation til høringen kan undre, for Erhvervsminister Morten Bødskov har i svar om den nye bekendtgørelse skrevet:

"Jeg henholder mig i den forbindelse til, at Søfartsstyrelsen har oplyst, at der vil blive lagt vægt på en grundig gennemgang af høringssvarene samt dialog med erhvervets parter, herunder i Skibstilsynsrådet."

Erhvervets parter dækkede åbenbart ikke de bådførere, som sejler lods både.

3F Sømændene sendte selvfølgelig et svar til høringen. Blandt andet:

"Vores store bekymring er, at hvis en lods falder over bord, og det ikke er muligt for den eneste tilbageværende person, nemlig føreren, at redde lods en. Føreren vil således stå i den situation, at vedkommende enten skal forsøge at redde lods en – med sit eget liv som indsats. Både fordi ingen styrer erhvervsfartøjet (trods styrepult på dæk) og det derfor hurtigt kan komme ud af kurs (f.eks. ind under hækken på det skib, der lods en).

Og fordi både fører og lods kan risikere ikke at kunne komme op i lods båden igen, hvis de begge falder over bord, i øvrigt med risiko for at blive suget ind i lods bådens propel."

Ny bekendtgørelse

3F Sømændene sidder i Skibstilsynsrådet, hvor udkastet til den nye betænkning blev diskuteret 28. marts 2025. Inden mødet havde Søfartsstyrelsen meddelt, at der ville komme et nyt udkast til bekendtgørelsen i høring.

Flemming Thiesen repræsenterede 3F Sømændene i Skibstilsynsrådets møde. Han konstaterer, at Søfartsstyrelsen er under pres for at øge sikkerheden i lods både. Men de enmandsbetjente lods både kan fortsætte, indtil en ny bekendtgørelse er på plads.





Bådførerens dilemma



Bådførere frygter at blive holdt ansvarlige
for lodsers arbejdsulykker

Bådførerne er frustrerede. Situationen minder om et klassisk catch 22. En bådfører kan ikke nægte at sejle den enmandsbetjente lodsboat og henvise til risikoen for en ulykke. Og hvis ulykken sker, risikerer bådføreren som skibsfører at blive holdt ansvarlig.

Ny Tid har spurgt bådførere om deres erfaringer med bemanningen på lodsboatene. Bådførerne optræder anonymt og har udtalt sig som en samlet flok. Bådførerne har selv gennemgået dokumentation fra 1980'erne og 90'erne og fundet de dokumenter, som Søfartsstyrelsen formodentlig forholder sig til. Blandt andet den afgørelse fra Ankenævnet, som erhvervsministeren henviser til som begrundelse for at ændre bekendtgørelsen.

Bådførerne har i årevis efterspurg de dokumenter, der skulle vise, at der må opereres med enmandsbetjente fartøjer. Men

de er ikke blevet fremskaffet. Det er bådførerne, som sejler fartøjet. De har derfor pligt og ret til at få adgang til alle dokumenter, der handler om fartøjet og dets bemanning.

Udvandede krav

I de gamle dokumenter kan man læse, at enmandsbetjente lodsboat skal være under 300 HK, en størrelse som nutidens både overskrider.

Bådførerne har observeret, hvordan der gennem årene er blevet ændret på de betingelser, der oprindeligt blev stillet for at sejle enmandsbetjente lodsboat. Ud over størrelsen på lodsboatene har man forringet kravene for, hvornår de skal øge til to mand på grund af ringe sigtbarhed. I et dokument fra 1996 fremgår det, at lodserne skal bære en dragt med termisk effekt. Med en +5 grader dragt, kan lodserne klare en time i vandet ned til 5 grader. Er havet

under den temperatur, skal der være to besætningsmedlemmer. En 0 grader dragt er forudsætning for at sejle enmandsbetjent ned til en vandtemperatur på 0 grader.

At falde i vandet er en reel risiko for lodserne. Bådførerne fortæller, at en lodsboat ruller temmelig meget, når den ligger på tværs i en vind på 15 m i sekundet. Så det kan være svært for en lods at holde sig fast.

Derfor undrer bådførerne sig over Søfartsstyrelsens passivitet overfor lodserier, der gang på gang har lempet sikkerhedskravene til enmandsbetjente lodsboat. Bådførerne kræver, at Søfartsstyrelsen træder i karakter. Efter bådførernes mening er det en skandale, at den myndighed, der har tilsynspligten, ikke har reageret på lodseriernes, efter deres opfattelse, ulovlige praksis.

Bådførerne er kendte af redaktionen.



Mulighed for mere tryghed til familien

Nu får du flere valgmuligheder, hvis du vil ændre dækningen ved død eller kritisk sygdom

Mange glemmer, at de har forsikringer som en del af pensionsordningen i PensionDanmark, som giver udbetalinger ved bl.a. død, førtidspension og kritisk sygdom. Og nu får du endnu bedre mulighed for at justere forsikringerne op eller ned, så de passer bedre til dine behov.

Det er en god idé at tjekke forsikringerne en gang om året – og især ved livsbegivenheder som ægteskab, skilsmisse, familieforøgelse eller boligkøb. Her kan du have brug for forsikringer med en højere dækning. Og omvendt, hvis du er single uden børn, så har du måske ikke brug for høje dækninger.

300.000 kr. ved kritisk sygdom og 2 mio. kr. ved død
Som noget nyt kan du nu sætte din dødsfaldssum op til et minimumsbeløb på 2 mio. kr., og forsikringen ved kritisk sygdom kan du sætte op til 300.000 kr. Standarddækningen i pensionsordningen er et minimumsbeløb på 500.000 kr. ved død og 100.000 kr. ved kritisk sygdom.

Hvis du sætter dækningsbeløbet op, stiger din forsikringspræmie. Hvor meget afhænger dels af det valgte beløb, men også af din alder, da risikoen for dødsfald

og kritiske sygdomme er markant anderledes for forskellige aldersgrupper. Ved standarddækning er forsikringspræmien ens for alle.

Tjek og juster dine forsikringer på pension.dk
På PensionDanmarks hjemmeside, pension.dk, kan du logge ind og se, hvordan du er forsikret i pensionsordningen. Og du kan nemt hæve eller nedsætte dækningsbeløbet på forsikringerne. Hvis du sætter forsikringsbeløbene op, sparer du lidt mindre op til pension. Sætter du forsikringsbeløbene ned, sparer du lidt mere op til pension.

Log ind og tjek din pension på pension.dk. Du er også altid velkommen til at ringe til PensionDanmarks medlemsrådgivning på 7012 1330 alle hverdage kl. 8-18 – onsdag kl. 9.15-18.

PensionDanmark A/S administrerer overenskomst- og virksomhedsaftalte arbejdsmarkedspensioner, sundhedsordninger og uddannelsesfonde for 694.000 medlemmer beskæftiget i 25.300 private og offentlige virksomheder. PensionDanmark er et kundejet selskab, hvor hele overskuddet går til medlemmerne. Præmieindtægterne udgjorde 12,1 mia. kr. i 2015. Medlemmernes samlede opsparing har rundet 194 mia. kr.

Læs mere på pensiondanmark.com



PensionDanmark



Få en blid overgang til livet som pensionist

Nærmer du dig pensionsalderen, er der gode muligheder for at få en blid overgang til livet som pensionist. Har du din pensionsopsparing i PensionDanmark kan du få udbetalt din pension fleksibelt, så det passer til din situation. Det gælder både, hvis du gerne vil arbejde mindre frem mod pensionsalderen, eller hvis du gerne vil fortsætte med at arbejde efter pensionsalderen.

Du kan normalt begynde dine pensionsudbetalinger i PensionDanmark tre år før din folkepensionsalder. I visse tilfælde kan udbetalingen begynde før, dog tidligst når du fylder 60 år.

Du kan se præcist, hvornår du kan starte pensionsudbetalingerne, ved at logge ind på dine personlige sider på PensionDanmarks hjemmeside pension.dk. Klik på menupunktet "Pension" og derefter på "Udbetaling af pension". I PensionDanmarks app klikker du på "Din opsparing".

Har du spørgsmål, er du altid velkommen til at kontakte PensionDanmarks medlemsrådgivning på 7012 1330 alle hverdage kl. 8-18 (onsdage kl. 9.15-18).

Eksempler på, hvordan din pension kan blive udbetalt

Med pensionsordningen i PensionDanmark kan du få udbetalt din pension, som det passer dig. Du kan for eksempel:

- ▶ få udbetalt den livsvarige pension og ratepensionen på forskellige tidspunkter.
- ▶ få ratepensionen udbetalt i en periode på 10 år eller mere (dog maks. 30 år).
- ▶ få aldersopsparingen udbetalt i portioner, når det passer dig.
- ▶ vente med at hæve pengene i aldersopsparingen, til du har brug for dem.
- ▶ fortsætte med at arbejde nogle timer om ugen, samtidig med at du starter fuld udbetaling af din pension.





Nu kan du komme til lægen om aftenen – online

Husk, at du som en del af din sundhedsordning i PensionDanmark kan komme til både læge, psykolog og fysioterapeut via en videokonsultation. Du sparer både tid og transport, og så er der længe åbent.

- ▶ **Online Læge:** Lægerne i Online Læge kan hjælpe med de fleste ting, som din egen læge hjælper med. De kan svare på spørgsmål om dit helbred og sygdomme, sende dig videre til undersøgelse og i nogle tilfælde forny recepter. Har du børn, der endnu ikke er fyldt 15 år, kan de også få hjælp.
- ▶ **Online Psykolog:** Der kan være mange grunde til at tale med en psykolog. For eksempel hvis du føler dig presset på arbejdet eller derhjemme. Regn med, at samtalen kan tage op til 45 minutter.
- ▶ **Online Fysioterapi:** Fysioterapeuten undersøger dig, og spørger ind til dine smerter, og hvordan de er opstået. På videoen kan du forklare, hvor og hvordan det gør ondt.

Fysioterapeuten hjælper dig med øvelser. I laver dem sammen, så du er helt sikker på, hvad du skal gøre, når du bagefter laver øvelserne selv.

Online-konsultation med længe åbent

Videosamtalerne er naturligvis fortrolige, og de foregår enten via PensionDanmarks app eller hjemmesiden pension.dk. I Online Læge og -Psykolog er der åbent alle hverdage kl. 8-21, mens der i weekenden og på helligdage er åbent kl. 9-17.

Du booker selv tid via hjemmesiden pension.dk eller PensionDanmarks app. Ofte kan du få en tid samme dag.

I Online Fysioterapi er der åbent alle hverdage kl. 8-18 (onsdage kl. 9.15-18). I det tidsrum har du også mulighed for at kontakte PensionDanmarks erfarne behandlingsrådgivere, som sammen med dig vurderer dit behov, yder rådgivning og kan hjælpe med at booke tid mv. Ring på 7010 0806.

Læs mere om mulighederne i din sundhedsordning på pension.dk/sundhed eller i PensionDanmarks app.



PensionDanmark



Fra skrivemaskine til kunstig intelligens – en skribents rejse

I mere end 50 år har jeg haft glæden af at skrive læserbreve og artikler til *Sømændenes fagblad, Ny Tid*. Det er blevet til mange små og større indlæg om alt fra arbejdsforhold til politiske kommentarer om aktuelle begivenheder.

Gennem årene har teknologien forandret sig markant. Jeg begyndte med skrivemaskine, hvor et enkelt forkert anslag kunne kræve en helt ny side – eller godt med "trylleblæk".

Senere kom de første PC'er, som gjorde det nemmere at rette fejl, men stadig måtte vi kæmpe med de små, men drilske slåfejl, der sniger sig ind, når tankerne går hurtigere end fingrene, og IBM-kuglehovederne havde svært ved at følge med.

De første generationer af stavekontrol var en kæmpe hjælp – en revolution for enhver skribent.

Bistand fra kunstig intelligens

I dag befinder vi os i en ny æra. Med bistand fra kunstig intelligens, som for eksempel ChatGPT eller DeepSeek, har mulighederne udvidet sig langt ud over simpel stavekontrol.

Disse moderne KI-assistenten retter ikke blot stavefejl, men hjælper også med grammatik, sætningsstruktur og endda tekstens flow og længde. Det er som at have en erfaren redaktør ved sin side – døgnet rundt. Og ikke nok med det – de skåner også mine gode kollegaer på kontoret for at skulle gennemlæse og rette mine mere eller mindre spændende skriblerier.

Som skribent og forfatter er det dog stadig mit ansvar at sætte tonen, sikre fakta og formidle det budskab, jeg ønsker at dele. KI-assistenten er netop det – assistenter. De kan støtte, vejlede og komme med forslag, men det er altid min egen stemme, min egen historie, der skal skinne igennem.

At tage kunstig intelligens i brug har været som at få et nyt redskab i værktøjskassen – et redskab, der ikke erstatter håndværket, men som hjælper med at finpudse det.

Jeg ser det nu som et godt og brugbart værktøj til mine fremtidige skrivelier.

Denne lille artikel er også, efter mit input, rettet til med bistand fra KI-assistenten (og sekretæren) ChatGPT.

MÆRKEDAGE

50 års jubilæum

Olav Kolbu
Morten Bach
Henrik Smith-Pedersen
Jørn-Erik Christensen
Jef Frits Søborg Hansen
Keld Strange Andersen

60 års jubilæum

Kurt Nielsen
Thorkild Nielsen

70 års jubilæum

Tommy Lindberg Dinesen
Ernst Birger Sørensen



70 års fødselsdag

Niels Erik Hansen
Kim Ove Hjersing Juul
Jens Pedersen

80-års fødselsdag

Carsten Vincent Nielsen
Carsten Nielsen
Kjell Ressem
Kent O. L. Henriksen
Tom Sepstrup Sørensen
Jørgen Normark Rasmussen
Harald Eriksen

90-års fødselsdag

Carl Emil Johansen
Finn Ove Hansen



– et sidste farvel

AFSKED

Edgart Hoven Sørensen
Rene Pedersen
Tage Bønnerup
Klaus Preben Bastholm
Finn Krohn Rasmussen
Poul G. D. Eriksen
Danny Pedersen
Michael Ken Veber
Villy Jones
Michael Løvgren Pedersen
Knud Erik Ammonsens
Kurt Palle Rasmussen
Claus E. E. Nielsen
Jens Hugo Andersen
Allan Hansen
Jimmy Espersen



Afsender:
3F Sømændene
Dortheavej 39A
2400 København NV



1. MAJ 2025

KÆMP FOR FRED OG FRIHED

Tag familie og venner med i fagforeningen for at markere arbejdernes internationale kampdag. En dag for sammenhold, solidaritet og kammeratskab.

Vi starter på Peter Ipsens Allé 25 kl. 8.15 og kl. 11.15 går vi i fælles demonstration ind til Fælledparken, hvor 3F København som altid har et stort telt, vi kan mødes i til en hyggelig eftermiddag sammen.

Der er mad og drikke, musik, faglige/politiske taler og masser af aktiviteter for ungerne. Vi glæder os til at se rigtig mange af jer torsdag den 1. maj 2025.

3F

København

3F

Sømændene

dao
www.dao.as
Kontakt 44 51 73 37