

Coronacruise. Krydstogtskibet er et symbol på alt det, der var galt med verden før krisen. 2020 skulle ellers have sat ny rekord i danske havne. Burde vi have set det komme?

Skatte- svindler, slaveskib, smittebærer

 [LYT TIL ARTIKLEN](#)

MARKUS BERNSEN

På Diamond Princess fortsatte det søde liv, længe efter den første passager blev testet positiv for COVID-19. I fem dage bugtede det enorme krydstogtskib sig gennem Det Østkinesiske Hav, mens de 2.600 betalende gæster

ombord stimlede sammen om buffeten, delte håndvægte i fitnessrummet og gnubbede sig op ad hinanden på skibets smalle gange.

Da passagererne endelig blev forvist til deres kahytter, og krydstogtskibet sendt i karantæne ud for Yokohama, fortsatte besætningen arbejdet. De manglede basalt udstyr og begyndte at gå ned med feber. I mangel af masker bandt de servietter om ansigtet.

Da coronapandemien endnu var på sit tidlige stadie, havde Diamond Princess den største koncentration af smittede uden for Kina. Da karantænen blev løftet, var mere end 700 ombord testet positive, og seks var døde.

Det var bare ét skib. Rundtom i verden fortsatte andre med at sprede smitten fra havn til havn. Ruby Princess sendte 2.700 passagerer med syge iblandt sig på sightseeing i Sydney. I Puerto Rico skete det samme.



ILLUSTRATION: Gitte Skov

En virus kunne ikke have bedt om bedre forhold. Den trange plads og recirkulerede luft gjorde skibene til flydende petriskåle for corona, og rederierne ignorerede advarselslamperne. Da sundhedsmyndigheder i store dele af Europa var gået i undtagelsestilstand, fortsatte de med at sælge billetter til sygdomsramte skibe. I brochurer forsøgte nogle endda at vende pandemien til deres fordel: »Coronavirus kan kun overleve i lave temperaturer, så Det Caribiske Hav er et fantastisk valg til dit næste krydstogt,« skrev et amerikansk rederi.

Men pludselig var deres skibe ikke længere velkomne. Mindst ti krydstogtskibe er stadig til søs efter at være blevet afvist af den ene havn efter den anden. I Det Indiske Ocean kom det til optøjer på øen Réunion, da Sun Princess ville sætte passagerer af. Øen var endnu ikke ramt af COVID-19, og lokale smed sten og flasker efter skibet for at holde de inficerede turister på afstand.

Andre skibe ligger ud for Australiens kyst, og her fik politichefen i New South Wales nok tidligere på ugen.

»De betaler ikke skat i Australien, de har ikke deres både stående i Australien, deres flag er ofte fra forskellige caribiske øer. Det er på tide at tage hjem,« lød beskeden.

Men i en tid, hvor alle søger hjem, er det blevet klart, at krydstogtskibe ikke har et. De sejler under såkaldte bekvemmelighedsflag og eksisterer i et sært juridisk tomrum. De er alle vegne, når det passer dem, men ingen steder, når de skal stilles til ansvar.

»De er blevet en slags symbol på flere af de ting, der er galt med den måde, vores økonomi og verden fungerer på,« siger juraprofessor Thomas Gammeltoft-Hansen. Med kolleger på Københavns Universitet havde han netop igangsat et forskningsprojekt om krydstogtindustrien, da krisen brød ud.

»Om ikke andet har de seneste uger vist, at der stadig er behov for nationale sundhedssystemer og nationalstater, der kan beskytte deres befolkning – også når de befinder sig i internationalt farvand. Dele af krydstogtindustrien har ellers levet på en fiktion om, at det ikke længere var tilfældet. De har solgt forestillingen om, at alle med penge på lommen skulle have lov til at sejle rundt i et skattefrit paradys, selv om skibene belastede miljøet og udnyttede migrantarbejdere fra den tredje verden.«

Et dansk paradoks

Danske havne har spillet en central rolle i den forestilling. I år skulle 348 krydstogtskibe have bragt mere end én million gæster forbi København. Takket være den korte afstand fra Kastrup Lufthavn til kajen på Langelinie er hovedstaden blevet en populær start- og slutdestination for flere ruter og kan nu bryste

sig af at være Nordeuropas største krydstogthavn. Også Aarhus, Aalborg, Kalundborg, Skagen og Fredericia har nydt godt af boomet i de seneste år – antallet af krydstogtskibe til provinsen er næsten tredoblet.

Før krisen blev der arbejdet hårdt for at få endnu flere hertil: Wonderful Copenhagen har oprettet en selvstændig krydstogtafdeling, og Copenhagen Malmö Port, som driver Københavns Havn, planlagde en ny krydstogtterminal med plads til flere skibe.

Også dengang kunne det lyde som et paradoks: Mens Socialdemokratiet vil gøre København mere grøn, bæredygtig og socialt ansvarlig, er byen blevet et internationalt knudepunkt for en del af turistindustrien, der er kendt for det stik modsatte.

Skibenes klima- og miljøaftryk er et kapitel for sig. De bruger en særlig beskidt og svovlrig form for dieselolie kaldet bunkerolie, og nogle dumper deres affald og kloakvand direkte i havet. Værtsbyer som København plages af den massive luftforurening fra krydstogtskibene, hvor et enkelt fartøj ifølge nogle beregninger udleder lige så mange skadelige partikler som 5.000 biler.

Arbejdsvilkårene ombord er også et ømt punkt. Kaptajn og ledelse er ofte fra Europa, men størstedelen af besætningen er fra Filippinerne, Indien og Indonesien og arbejder under helt andre forhold.

»Kontrakter bliver ikke overholdt, og der udbetales en lavere løn end lovet,« siger Morten Bach fra 3F, der i 12 år har fungeret som dansk inspektør for den internationale skibsføderation ITF. Bach inspicerer skibe i danske havne, der mistænkes for at overtræde internationale konventioner og overenskomster.

»Hvis de ansatte klager, risikerer de at blive sortlistet, så de ikke kan få arbejde i branchen igen. Jeg har også set flere sager om seksuel chikane. Men du kan ikke finde nogen officielle rapporter om det, for dels er det enormt svært at inspicere skibene, og dels har ingen interesse i at kritisere forholdene. Der er alt for mange penge i branchen til, at nogen har lyst til at råbe op. Lige nu hører vi om de syge passagerer på skibene, men jeg

er overbevist om, at besætningen er langt hårdere ramt. Når det hele er overstået, kommer vi til at høre nogle rædselshistorier om, hvad der er foregået på de skibe.«

Tør ikke sige noget

For inspektører er krydstogtskibenes størrelse et problem i sig selv. I danske havne har Søfartsstyrelsen pligt til at undersøge forholdene ombord, hvis der opstår mistanke om brud på den internationale søfartskonvention, Maritime Labour Convention.

Typisk bliver enten ITF eller Søfartsstyrelsen kontaktet af besætningsmedlemmer, der klager over manglende løn, overarbejde, ulykker eller chikane. Men med op til 3.000 passagerer og en besætning på mere end 1.000 mand er skibene i praksis umulige at inspicere.

»Jeg kan nå at tage stikprøver af de ansattes kontrakter, men ikke meget andet,« forklarer Morten Bach. »I stedet deler jeg visitkort ud, og bagefter bliver jeg tit kontaktet af besætningsmedlemmer, der fortæller om deres problemer. De tør ikke sige noget, mens jeg er ombord.«

Heller ikke Copenhagen Malmö Port har holdt øje med skibene. Havnen tjener 250.000 kroner eller mere for hvert krydstogtskib, der lægger til, men ifølge en presseansvarlig har man »lidt eller ingen« kontakt med besætningen ombord. Støder man på misforhold, bliver de anmeldt til »relevante myndigheder«.

Den relevante myndighed, Søfartsstyrelsen, fører heller ikke grundig kontrol med skibene. Synschef Martin John har ikke fundet brud på konventionerne under sine 20-25 årlige inspektioner af krydstogtskibe, men indrømmer, at danske myndigheder har ganske lidt berøring med, hvad der foregår om bord:

»Vi har et meget lille vindue til at reagere. Et skib ligger typisk kun i havn i fire til seks timer, og vi skal nå at se ansættelseskontrakter, dokumentation for løn, gennemgå skibet og danne os et billede af forholdene. Det er selvfølgelig begrænset, hvor dybt man kan dykke ned i et krydstogtskib med mange hundrede ansatte på så kort tid.«

Andre har taget sig tid til at dykke ned i branchen, og deres fund er ikke opløftende. Sidste år viste en undersøgelse af mere end 2.000 besætningsmedlemmer, at ansatte på krydstogtskibe var blandt de mest ulykkelige til søs. I undersøgelsen klagede de især over manglende løn, voksende arbejdsbyrde samt vold og chikane mod især kvindelige ansatte.

Ti kroner i timen

I Norge havde fagforeningsmanden Leif Vervik hørt flere skrækhistorier, da han gik ombord på et af verdens største krydstogtskibe for at undersøge forholdene. Forinden havde Vervik været med til at stifte Fellesforbundet For Sjøfolk, som har ført flere retssager mod rederier ved menneskerettighedsdomstolen i Strasbourg.

»Besætningen arbejder 12 timer eller mere i døgnet, syv dage om ugen, og i deres kontrakt med rederiet har de fraskrevet sig alle deres juridiske rettigheder, når de går ombord. Det er svært ikke at se det som en form for moderne slaveri,« siger nordmanden.

Ifølge nogle beregninger ender rengørings- og restaurantpersonale på krydstogtskibe med en timeløn på ti kroner eller mindre. Nogle rederier indsamler drikkepenge fra passagererne, som dækker besætningens løn, og har derfor få eller ingen lønudgifter selv.

Indkvarteringen er heller ikke optimal. Besætningen deler trange kahytter under havoverfladen – en væsentlig årsag til corona-smitten, hvis omfang stadig er ukendt. Mens passagerer på de sygdomsramte skibe reddes hjem af myndigheder i deres hjemlande, er besætningen fanget ombord.

Herhjemme har Morten Bach fra 3F også behandlet flere sager om vold og seksuel chikane mod kvindelige ansatte. I et tilfælde blev en 18-årig brasiliansk kvinde sat i land i København efter at have anklaget et andet besætningsmedlem for voldtægt.

Rederiet bestilte en flybillet og trak den fra hendes løn. Bach klagede til kaptajnen, der til sidst sendte en medarbejder fra skibets casino ud til Kastrup Lufthavn og stak kvinden en kuvert med kontanter, før hun steg på sit fly.

»Hun blev beskyldt for tyveri og blev udsat for mobning både fysisk og psykisk,« forklarer Bach. »Hun blev sat til overarbejde uden betaling og skulle lave ekstra rengøring efter arbejdstid. Det var en væmmelig sag, men jeg er ikke i tvivl om, at den slags foregår på mange krydstogtskibe, uden at det kommer op til overfladen. De ansatte tør ikke melde det, fordi de ved, at de vil blive sat i havn og aldrig få et arbejde på skibene igen. Der findes ingen #MeToo-bevægelse i den branche.«

Krævede det virkelig en coronapandemi, før vi fik øje på alle de problemer? Ser man bort fra skibenes luftforurening har krydstogtbranchen aldrig rigtig været genstand for debat herhjemme. Tværtimod har Københavns Kommune glædet sig over det stigende antal skibe, der har drevet så mange turister til byen.

Men hvis ikke såkaldte havnestater som Danmark protesterer over forholdene, er der ingen, der gør, forklarer William Terry, professor på amerikanske Clemson University, der har forsket i krydstogtindustrien.

»Teknisk set har vi en international konvention, som beskytter besætningsmedlemmernes rettigheder. Men ud over den kontrol, der sker i de enkelte havne, holder ingen øje med deres arbejdsforhold. Mistrivslen er ikke svær at få øje på, hvis man ser efter. Den er så at sige skjult i det fri.«

Thomas Gammeltoft-Hansen fra Københavns Universitet sammenligner skibene med produktion af tøj eller billig elektronik, der også udnytter migrantarbejdere og har en skadelig miljøpåvirkning.

Men takket være bekvemmelighedsflag og havnestaters vilje til at vende det blinde øje til, har de kunnet operere endnu mere ansvarsløst.

»I dag er hele forretningsmodellen baseret på udnyttelse,« siger han. »Standardpakkerne er målrettet middelklassen og bliver solgt som et slags demokratisk projekt om, at alle skal have ret til en fed krydstogtferie. Men det kan kun lade sig gøre, fordi rederierne bruger det billigste og mest beskidte brændstof, krænker migrantarbejdernes menneskerettigheder – og i øvrigt indretter samtlige kvadratmeter til at øge passagerens forbrug,

mens de er til søs. På den måde er skibene den perfekte kapitalistiske maskine: Alt over dæk er indrettet til at få gæsterne til at bruge flere penge, og alt under dæk er designet til at minimere omkostningerne på bekostning af arbejderne og miljøet.«

Coronakrisen sænkede konstruktionen. Fra den ene dag til den anden var passagererne ligeglade med danseshows og liggestole, men krævede sundhedsvejledning og hjemtransport. Fra de flydende utopier blev der ringet hjem til nationalstaten, og kun passagererne på de øverste dæk kom igennem. Besætningen fra udviklingslandene havde fraskrevet sig deres rettigheder, da de trådte ombord.

»Ingen har følt et ejerskab over for de her skibe, og derfor har de kunnet gøre, hvad der passer dem,« siger Gammeltoft-Hansen.
»Men nu mærker de bagsiden af medaljen. Nu har de brug for hjælp fra sundhedsmyndigheder og adgang til havne for at sætte deres passagerer i land.«

Vi burde have set det komme, mener han.

»Danske myndigheder har haft et ansvar for at gribe ind. Når Københavns Kommune udbygger havnen for at facilitere skibene, og når Wonderful Copenhagen aktivt forsøger at tiltrække flere skibe, har man et politisk – og i visse tilfælde også et juridisk – medansvar for at sikre bedre retssikkerhed for de tusindvis af migrantarbejdere, som har arbejdet under kummerlige forhold. Det er ærlig talt utroligt, at det har fået lov til at ske midt i Københavns Havn.«

Det er kompliceret

Weekendavisen har uden held forsøgt at få en kommentar fra Carnival Corporation, det amerikanske rederi bag Princess Diamond og flere af de krydstogtskibe, der skulle have begyndt at anløbe til København i disse uger. Ifølge Copenhagen Malmö Port har der foreløbigt været 19 aflysninger, men det samlede tal forventes at blive højere.

Krydstogtrederierne er blandt de hårdest ramte af coronakrisen, men ikke mange lader til at have ondt af dem. I sidste uge besluttede USAs kongres, at de ikke skulle omfattes af

regeringens hjælpepakke, og rederier som Carnival kæmper i øjeblikket for at overleve.

Når skibene en dag begynder at vende tilbage til København, kunne det være på andre vilkår. Før krisen meddelte socialdemokraten Jonas Bjørn Jensen til Weekendavisen, at han ville bede Copenhagen Malmö Port undersøge forholdene på skibene nærmere. Jensen sidder i havnens bestyrelse og er politisk ordfører for Socialdemokratiet i Københavns Borgerrepræsentation.

»Spørgsmålet er, om kommunen overhovedet kan og må løfte opgaven, hvis myndighederne ikke kan. Så er det nok snarere noget, som regeringen skal løfte i EU. Det er kompliceret, fordi problemet er globalt. Vi har pligt til at tage imod skibene, men selv hvis vi leger med tanken om at afvise dem, vil de stadig sejle ind i Østersøen, de vil bare gå uden om København. Og de her skibe betaler rigtig mange penge for at lægge til og er med til at betale for Københavns Metro og sikre arbejde til vores egne havnearbejdere, som er organiseret i fagforeninger og har ordentlige arbejdsforhold. Så det er ikke helt let.«

Læs også, at genåbning af Danmark måske vil kræve overvågning af borgerne i en hidtil uset grad: »Fagre nye færden«

Læs også, hvorfor regeringen ikke tør kalde strategien ved rette navn: »Det tabuiserede ord«

Læs også Martin Krasniks leder om, at medicin mod vildfarelser findes nok ikke: »Idelogisk bras«

Læs også om prisen på national selvagtelse: Hvordan man opgør værdien af at bevare et samfund, som ikke lader syge dø?

Læs også Klaus Wivels leder om, at WHO er i lommen på hele krisens udspring: »Kinesisk utopi«

Læs også om sociologen, der mener, at hvis de fattige dør under coronakrisen, dør de rige også: »Demokratisk skillevej«



MARKUS BERNSEN (f. 1980) skriver om samfund og videnskab. Før Asienkorrespondent bosat i Sydkorea. Har skrevet bøgerne Magteliten (2015) og Hellerup (2011).

MABE@WEEKENDAVISEN.DK

KULTUR

Dronning den Anden

Hver generation i kongehusene må vælge en ny version af rolle og optræden. Søge at undgå eller overflødigøre den lurende diskussion om nytte og mening.

MARIA HELLEBERG





POD

Mor me fant

Forfatteren Dy Pl
prisgivet dø

FLASK



KU

Mennes

Coney Islands har
anslog, at der var en
stranden

METTE



IDEER

Fem år og 39 uger

Syv-otte år efter endt ph.d. bliver man for gammel til at søge visse forskningsmidler. Unge forskere skal derfor have styr på deres »ph.d.-alder«, og det er ikke altid så ligetil.

VIVI K. PEDERSEN



EN TIME MED WEEKENDAVISEN

Mettes magttrick?

Statsministerens krisepolitik er forklædt socialdemokratisme – lyder kritikken fra en af venstrefløjens kommentat

MARTIN KRASNIK og **BIRGIT NISSEN PEDERSEN**





SAMFUND

Prisen på national selvagtelse

Nedlukningen koster eksorbitante summer. Hvordan opgør man værdien af at bevare et samfund, som ikke lader syge dø?

HENRIK DØRGE



SAMFUND

Fagre nye færder

Kortlægning af personlig mobildata på et hidtil nødvendigt, hvis Danmark skal åbne op for nye færder.

SØREN K. VILLEMØES og **NIKLAS**



BØGER

Sult

Coronakrisen afslører, hvor stedmoderligt forfatterne behandles af staten.

KRISTIAN DITLEV JENSEN





UDLAND

Epidemiske usandheder

Amerikansk politik er ikke fup eller fakta. Det er følelser. Det gælder både Trump og hans modstandere.

ANNA LIBAK



SAMFUND

Demokratisk skillevej

»Krisen viser, at det ikke er dem, vi troede, som holder samfundet oppe.« sig og rådgiver for præsident Macron.

ASKE MUNCK



ID

Kur uden

Forskere: Hårdt in
redder både

ANDE



LEDER

Ideologisk bras

Situationen kalder på opposition, men den ideologiske automatkritik er ikke begavet. Dårlig argumentation er skuffende argumentation, uanset afsenderen.

MARTIN KRASNIK

LE

Kinesisk

Coronakrisen har tydeligt vist, at den økonomiske lømmen på hele krisen er

KLAUS



SAMFUND

52 år senere

De danskere, der ryddede op i det radioaktive vraggods efter et bombefly i Thule i 1968, er måske ved at få retten på deres side.

MARTIN BREUM

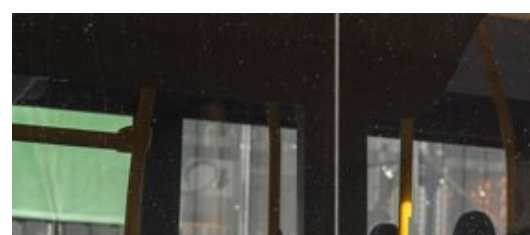


SAM

Det tabui

Flokimmunitet: Der er måske det rigtige for at håbe på, at den nye regering og den gamle kalde strategier

LENY M





SAMFUND

En 100 meter-reportage

På indkøbstur i Jerusalem med den nye corona-app.

KATHRINE TSCHMERINSKY

KOMMENTAR

Mundværn

Vi bør alle gå med ansigtsmas

SØREN K. VILLEMOS



KR

Svensk fredss

Folk i Sverige tror ik hænc

ELISABET



UDLAND

Fornuftens genkomst

Til sin store overraskelse er forfatteren Lena Andersson imponeret over den svenske håndtering af coronakrisen.

JOAKIM JAKOBSEN



UDI

Corona-c

Oppositionen og n
Orbáns dekretsty

OLE I



SAMFUND



KULTUR

Skattesvindler og smittebærer

Coronacruise: Krydstogtskibet er et symbol på alt det, der var galt med verden før krisen. Burde vi have set det komme?

MARKUS BERNSEN

Club Quaranti

Fra sit hjem i New York ser Sara Maria Glano helikopter og de syge i teltlejr i Cer

SARA MARIA GLANOWSK



NOVEL

En nat i co

Svend Åge Madsen digter i coronaensomhed

SVEND ÅGE I

WEEKENDAVISEN #14

Læs alle ugens artikler h



BØGER

Tranedans med sidespring

Firmafestskrift om Gyldendal – spækket med viden, skrevet som en roman.

THOMAS BREDSORFF



KULTUR

Et unaturligt mord

USA. Bob Dylan har sendt et nyt værk på gaden. En stor sang om Kennedy-mordet i Dallas og alt, hvad der fulgte. Det giver genlyd i de øde gader.

BO GREEN JENSEN



UDI

Den enes den anden

Coronatruslen viser mellem USA o

PETER I



SAMFUND

Vi ville have været i krig

For 75 år siden blev armageddon i Danmark afblæst på grund af dårligt vejr. De ulykker, man ikke rammes af, forsvinder hurtigt ned i glemslens arkiver.

NIELS BARFOED



PODCAST – EKSTRA

Corona foreve

Forskere holder vejret, mens de afventer, hvor forholder sig til den nye virus: »Hvis virus mute immune i anden bølge.«

24 SPØRGSMAÅL TIL PROFESSOR



KULTUR

Udvalgt

Tiger King, Stolthed og fordom, The Plot Against America og meget mere.

KULTURGUIDE



BØGER

Brevkassen

Hvorfor er der ikke noget, der hedder kønsappropriation?

KATJA KVAALE og **ASKER HEDEGAARD BOYE**

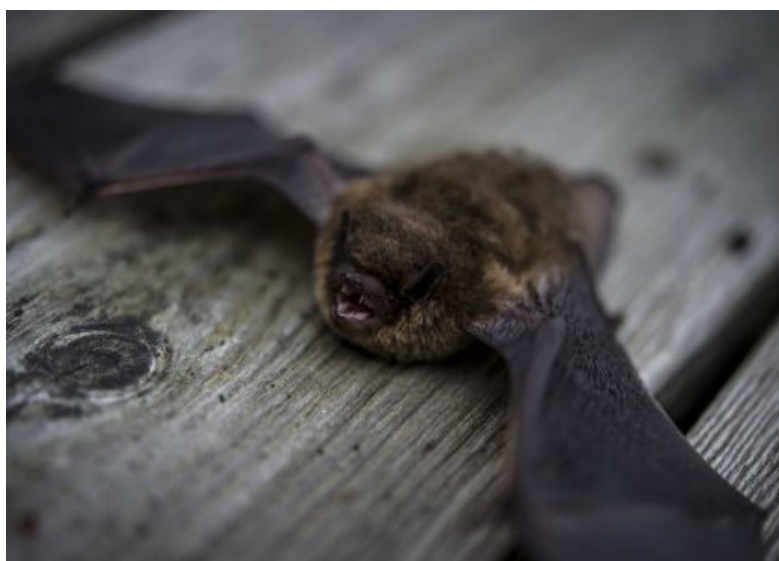


BØ

Qui

Hvem fik først tilbladet Butler i Borte?

NIELS



PODCAST - EKSTRA

Flagermusens hemmelighed

Coronavirus og flagermus er noget nær den perfekte kombination for at sende infektioner fra art til art – og mennesker.

24 SPØRGSMÅL TIL PROFESSOREN



EN TIME MED WEEKENDAVISEN

Mening med galskab

Jens Christian Grøndahl afviser en religiøs betydning af coronakrisen. Meningen ligger i måden

MARTIN KRASNIK og **BIRGIT NISSEN**