FAGBLADET

CO-SØFART

04
SEPTEMBER 2020

Gratis billetter:

PRES PÅ FÆRGER OG ARBEJDSMILJØ

SIDE 12-13

FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

FERIEPENGE UDBETALES

SIDE 4

OPSIGELSER I PASSAGERSKIBE OG OFFSHORE

SIDE 6-7

DANMARK VISER VEJEN FOR BESÆTNINGSSKIFT

SIDE 17

LEDER

AF OLE PHILIPSEN
FORMAND CO-SØFART
& METAL MARITIME

FREMTIDEN ER IKKE KUN I MORGEN

SOM VI havde bange anelser om i sommer, hvor det blev klart, at Corona-krisen ikke bare var noget der varede et par måneder, er genstarten af samfundet og søfarten noget mere problematisk end den hurtige nedlukning.

Ikke mindst passagerskibene i DFDS og Fjord Line er hårdt ramte af de mange skiftende rejseregler mellem Norge og Danmark.

TRISTE UDMELDINGER

I juni var vi igennem en stor opsigelsesrunde i DFDS, hvor mange gode og dygtige ansatte pga. af de lave passagertal, måtte forlade deres arbejdsplads igennem mange år.

Desværre er vi i slut august igen i den situation, at DFDS pga. lave passagertal må reducere anstallet af ansatte på København-Oslo ruten ved en opsigelsesrunde nummer to.

> *I den første runde lykkedes det at reducere antallet af opsigelser og i runde to lykkedes det helt at afværge opsigelser.*

I skrivende stund er forhandlingerne om opsigelser i Fjord Line netop gået i gang. Her er der lagt op til, at mange dygtige ansatte skal forlade rederiet pga. af de lave passagertal.

Desværre kan det ikke udelukkes, at der kommer samme triste udmeldinger om opsigelser fra andre rederier.

KONSTRUKTIV TILGANG I DFDS

DFDS skal roses for deres konstruktive tilgang til forhandlingerne om reduktioner af de ansatte pga. manglede rejsende/passagerer.

Rederiet har holdt sig for øje, at der kommer en tid efter denne, hvor man igen skal bruge personale på skibene og har haft evnen til at tænke både kortsigtet og langsigtet.

Derfor har DFDS turdet træffe beslutninger, som er lidt dyrere end bare at lægge skibene op i 4-6 måneder og fyre i bund.

Desværre oplever vi andre steder, at rederiledelser alene planlægger for nuet og kun har udsyn til egen næsetip uden tanke for, at der kommer en tid efter Corona med mangel på arbejdskraft i søfarten.

Til den tid vil søfarende uvægerligt have i klar erindring, hvordan det enkelte rederi behandlede sine ansatte. Disse erfaringer og historier fortælles på de sociale medier og ude i landet mand og mand imellem.

REKORDOPTAG - KURVEN VENDT

I år er der optaget rekord mange på de maritime uddannelser og ikke mindst er mange kvinder iblandt de optagne. Det er rigtig gode nyheder, da vi desværre må erkende, at vi har en meget alderstung demografi i søfarten i alle stillinger, en demografi, som om få år vil reducere de danske søfarende i antal.

Der er brugt mange resurser på at vende kurven fra nedadgående til stigende, og det er vigtigt for Danmark som søfartsnation med væsentlig statsstøtte til rederierne at fastholde stigningen i uddannelsesantallet.

> *Derfor har rederierne i dag et kæmpeansvar for at passe på de mange unge, som har ønsket en fremtid i søfarten. Sørg for, at de ikke oplever for meget tuderi fra rederier, som et år eller to tjener færre penge, end de havde regnet med.*

De unge er en investering i fremtiden og at spare et par håndøre på dem i her-og-nu-panik, er de dummeste penge for et rederi at spare lige nu. Hvor utroligt det end måtte lyde for en CBS-uddannet leder, så er det en forudsætning for statsstøtte, at der er danske søfarende.

Vi byder alle I nye på uddannelserne velkommen til erhvervet og ser frem til at bistå jer i jeres fremtid til søs. Jeres valg af erhverv og uddannelse er en sikring af, at den danske søfarende ikke helt bliver en uddød bestand. Den er alt for lav i forvejen.

CO-SØFART

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

Telefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipsen, formand CO-Søfart, op@co-sea.dk

Redaktion
Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Caspar Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Arco

Oplag
2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 23. oktober eller efter aftale.

Materiale
til Fagbladet CO-Søfart sendes til Hanne Hansen, hh@co-sea.dk

Næste nummer
udkommer fredag 20. november og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede
Tunøfærgen klar til afgang
Foto: CO-Søfart

SEPTEMBER 2020 04 FAGBLADET CO-SØFART

Nyuddannet skibsmaskinist:

JEG SKAL HELST HA' OLIE PÅ FINGRENE

Side 14

VIS MIG DIN SØFARTSBOG

Side 20

KONTORTID

Mandag-torsdag	9.00-16.00
Fredag	9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-torsdag	9.00-15.00
Fredag	10.00-15.00

INDHOLD

LEDER 2

FERIEPENGE UDBETALES 4

OK20 STATUS OG NOTER 5

OPSIGELSER AFVÆRGET I RUNDE TO I DFDS 6

FJORD LINE FORVENTER NEDSKÆRINGER 6

OPSIGELSER OFFSHORE 7

SIDEN SIDST: NYT FRA FAGLIG AFDELING 8

VOLDGIFT SKAL AFGØRE SAG OM USAGLIG OPSIGELSE 9

ROHDE NIELSEN - FLERE SAGER 10

OVERENSKOMST FOR ÆRØXPRESSEN TILPASSES 11

PRES PÅ FÆRGER OG ARBEJDSMILJØ . . . 12

NYUDDANNET SKIBSMASKINIST OM UDDANNELSEN 14

DANMARK VISER VEJEN FOR BESÆTNINGSSKIFT 17

UDDANNELSESBOG ER NU ET KRAV FOR UBEFARNE 18

VIS MIG DIN SØFARTSBOG 20

MODTAGERE AF PRÆMIEN "BEDSTE HOLDSPILLER" 22

NYT OM NAVNE 23

SØFARTSMUSEUM OPDATERER 24

Centralorganisationen Søfart

Metal Maritime | FOA Søfart | Dansk El-Forbund | Serviceforbundet | Centralforeningen for Stampersonel | Metal Vest

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

TO FORSKELLIGE AFTALER INDGÅET MED HENHOLDSVIS DANSKE REDERIER OG FÆRGEREDERIERNE OM, HVORDAN OG HVORNÅR FERIEPENGE FRA DEL AF DET GAMLE FERIESYSTEM UDBETALES. I DANSKE REDERIER ER DER DOG STOR VARIATION I HVILKEN METODE, DET ENKELTE REDERI FØLGER.

FERIEPENGE UDBETALES

AF OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME

ALLE SØFARENDE, ansat i rederier under Danske Rederier (både område I og II), får de såkaldte "indefrosne" feriepenge udbetalt. Enten via rederiet, via konvertering til fridøgn eller via Feriekonto.

Hvordan det effektueres i det enkelte rederi varierer. Derfor er det umuligt at give et præcist svar, som dækker alle rederier. Vi modtager mange spørgsmål om netop feriepengene og udbetaling, og vi forstår til fulde, at det er frustrerende, hvis den søfarende endnu ikke har modtaget besked fra rederiet om, hvilken løsning der er valgt. Men vi er fortsat i dialog med rederierne, og der har været adskillige uenigheder og kampe parterne imellem i forløbet.

De faglige organisationer og Danske Rederier indgik i februar en aftale, hvor flere løsningsmuligheder indgår. Situationen er imidlertid siden da blevet yderligere kompliceret af den Corona-forårsagede lov om udbetaling af "indefrosne" feriepenge, som blev vedtaget her i sommer.

FLERE VARIANTER

De fleste rederier i rederiforeningen Danske Rederier udbetaler disse feriepenge til den ansatte inden for de næste par måneder, fratrukket de feriedage, som den enkelte ansatte måtte have brugt "på forskud". Mange af disse rederier har meldt dette ud i skrivelser til deres ansatte.

Enkelte rederier vælger at konvertere de "indefrosne" feriedage til fridøgn, således at en feriedag er 1,11 fridøgn. Disse fridøgn er beskyttet og kan kun bruges, hvis rederiet og den ansatte er enige om dette, på samme vis som de ikke kan bruges i opsigelsesperioder. De ansatte kan også forlange disse fridøgn kontanterstattet senest ved udgangen af 2020. (f.eks. Maersk Supply Service)

Nogle rederier - især passagerrederierne (ikke færger) -, men også andre, vil nok benytte den netop vedtagne lov, hvor den ansatte kan anmode Feriekonto om udbetaling af 21 dage i løbet af oktober, november og december. Grunden til, at rederi anvender den løsning er, at de derved får samme statsstøtte til de udbetalte feriepenge som virksomheder i land. En del rederier, især passagerrederierne, har store huller i pengekassen efter at have haft begrænsede indtægter i 2020 og derfor ikke helt har de nødvende likvider selv. (f.eks. DFDS og måske også Fjord Line).

Vi gør vores bedste for at holde tillidsrepræsentanterne opdateret og orientere via hjemmeside eller ved direkte kontakt til de berørte medlemmer.

FÆRGEREDERIERNE - FERIEPENGE

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

Torsdag den 27. august lykkedes det Metal Maritime, Dansk El-Forbund, 3F Sømændenes Forbund og 3F Privat Service i fællesskab at indgå en aftale med Færgerederierne (MolsLinjen, ForSea Ferries og Scandlines Danmark).

Aftalen beskriver hvordan ferie, der for det øvrige arbejdsmarked benævnes "indefrossen ferie" skal udmøntes for søfarende i færgefarten.

Søfarende har, via en særbestemmelse i loven, mulighed for at undgå indefrysning, såfremt en sådan aftale er indgået inden den 31. august 2020.

Alle forbund var enige om, at feriepengene skal udbetales til de ansatte.

Udbetaling ultimo november

Aftalen går i sin korthed ud på, at søfarende i de pågældende rederier får ferien, der er optjent i perioden fra 1. september 2019 til 31. august 2020 udbetalt, senest med udgangen af november 2020.

Aftalen kan findes i sin helhed på hjemmesiden www.co-sea.dk i nyheden, vi publicerede 28. august.

METAL MARITIME

OK20

OFFSHORE: SÆRLIG OPSPARING

Inden Coronaen satte en stopper for overenskomstforhandlingerne, nåede vi at forhandle en fornyelse af overenskomsten for cateringpersonale på mobile havanlæg på plads med Horesta.

Som en del af aftalen var parterne enige om, at den særlige opsparing, som i løbet af overenskomstperioden stiger fra 4 pct. til 7 pct. af den ferieberettigede indtægt, ikke blot udbetales i december måned, men at den ligeledes udbetales i forbindelse med fratrædelse uanset, hvornår på året man fratræder. Vi har tidligere haft sager om dette med virksomhederne på området og det var derfor vigtigt, at vi nåede til enighed om dette punkt.

Stor var vores overraskelse derfor, da det viste sig at Sodexo ikke udbetaler den særlige opsparing i forbindelse med fratrædelser. Vi har straks protesteret over dette aftalebrud og afventer nu Horestas svar.

CP

FÆRGEREDERIERNE: OK'ER FORNYET

Overenskomsterne mellem Metal Maritime og Færgerederierne for skibsassistenter, skibsmekaniker og skibsmekanikerlærlinge både DIS og DAS er nu fornyet og færdigredigeret med de ændringer, der blev forhandlet i februar 2020. Overenskomsterne kan findes på hjemmesiden i sektionen med overenskomster og under menupunktet: Dæk og maskine.

KØJ

MOLSLINJEN A/S: CATERING-OK'ER

Cateringoverenskomsterne for MolsLinjens Vestruter samt overenskomsterne for BornholmsLinjen er under redigering. Formentligt er overenskomsterne udlagt på hjemmesiden når dette blad læses. KØJ

SVITZER: OK FOR SKIBSASSISTENTER

Særoverenskomsten for skibsassistenter i Svitzer er færdigforhandlet og under redigering samt godkendelse hos parternes kompetente forsamling. Denne overenskomst vil også være at finde på sektionen med overenskomster på hjemmesiden under menupunktet: Dæk og maskine. KØJ

METAL MARITIME

Fagforening til søs

FOR MENIGE OG OFFICERER

eller ring på tlf. 36 36 55 85

NYT MEDLEM?

Få hjælp til indmeldelse

SCAN KODEN - udfyld og klik send

Reduceringer i DFDS:

OPSIGELSER AFVÆRGET I RUNDE TO

FOTO: DFDS

ANSATTE I DFDS' passagerskibe har over sommeren for alvor mærket konsekvenserne af krisen i passagerskibssejlads med Covid-19 som utilregnelig modspiller.

Metal Maritimes tillidsrepræsentanter har i flere omgange været dybt involveret i at finde løsninger og samtidig været under et enormt pres ved at bære fortrolig viden om mulige forestående opsigelser.

Første opsigelsesrunde tårnede sig op i løbet af juni, hvor DFDS' oplæg lød på opsigelser af 220 indenfor hotel/catering besætningerne. Efter ugers intense og til tider højlydte forhandlinger, fik Metal Maritime antallet reduceret til under 190. I forhandlingerne indgik også de nærmere betingelser for opsigelserne. Opsagte blev fritstillet og kunne dermed søge andet job, ligesom Metal Maritime fik indføjet, at ledige stillinger frem mod 1. juli 2021 genbesættes med opsagte medarbejdere. Alle håb om, at dette alvorlige tiltag blev sommerens eneste i DFDS, blev slukket to måneder senere, hvor Metal Maritime igen blev indkaldt til møder om forestående opsigelser.

50 OPSIGELSER AFVÆRGET

Med under 60 passagerer på nogle sejladser på Oslo-ruten, så rederiet sig i august nødsaget til yderligere reduktion i hotel/catering besætningerne. På Metal Maritimes overenskomstområde på Oslo-ruten ville DFDS opsige 50, hvilket svarede til 22-23 pct. af de ansatte om bord på de to berørte skibe, 'Crown Seaways' og 'Pearl Seaways'.

Et intenst forhandlingsforløb fulgte herefter, hvor begge parter - DFDS og Metal Maritime - grundlæggende havde samme mål: At undgå opsigelser.

At blive enige om en vej mod dette mål, var til gengæld en udfordring. Opsigelserne blev dog afværget med en aftale om nedsatte udeperioder og reducering af hyren på 17,5 pct. over en periode på 120 dage for menigt cateringpersonale og cateringofficerer (floor managers og business leaders) på Oslo-rutens to skibe. Det betyder, at de midlertidige ansættelsesvilkår løber fra 7. september og 4 måneder frem. Aftalen reducerer således DFDS' lønomkostninger mens arbejdspladserne bibeholdes.

For tjenerne lykkedes det ikke 3F PSHR og DFDS at nå til enighed, hvorfor 26 tjenere på ruten blev opsagt.

På hjemmesiden www.co-sea.dk ligger dokumenterne med hhv. rettigheder og betingelser for opsigelserne i juni samt detaljerne for Metal Maritimes aftale med DFDS fra september om de midlertige ansættelsesvilkår.

HAN

FJORD LINE FORVENTER NEDSKÆRINGER

PASSAGERSKIBSREDERIET ER HÅRDT RAMT AF COVID-19-KONSEKVENSER OG HAR PÅ MØDER ORIENTERET METAL MARITIME OM SITUATIONENS ALVOR.

FJORD LINE er ligesom øvrige danske passagerskibsrederier med sejlads til udlandet hårdt ramt af svigtende passagertal på grund af Corona-krisen. Rederiet har ifølge opgørelsen fra Danske Rederier haft en nedgang i passagertallet på 40 pct. i sommermånederne.

Ved udgangen af august blev Metal Maritime og tillidsfolk i Fjord Line orienteret om, at rederiet står i en alvorlig situation som følge af Covid-19. På den baggrund blev først tillidsfolkene og siden Metal Maritime indkaldt til fortrolige orienteringsmøder hos rederiet om situationen. På disse møder kunne rederiet ikke afsløre konkrete detaljer om planerne, men det stod klart, at vi kan forvente betydelige nedskæringer i besætningerne på rederiets skibe både i driften og på cateringområdet.

Umiddelbart før dette blad gik i trykken, var der dog endnu ikke klarhed over konsekvenserne.

CP

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

OPSIGELSER OFFSHORE HOS BÅDE SODEXO OG ARAMARK

SODEXO ÆNDREDE EFTER OPSIGELSERNE VARSLET FOR TRE TILLIDSVALGTE. EFTER PROTEST FRA METAL MARITIME ER DISSE SAGER NU ENDT MED FORLIG, MENS EN OPSAGT I ARAMARK EFTER METAL MARITIMES MELLEMKOMST FIK VARSLET ÆNDRET, SÅ MEDLEMMET KAN GØRE BRUG AF MULIGHEDEN FOR EFTERLØN.

SODEXO OG ARAMARK, som beskæftiger cateringpersonale på mobile havanlæg inden for offshore-området, har desværre begge opsagt medarbejdere i den forgangne periode.

For Sodexos vedkommende skyldes opsigelserne, at man har mistet kontrakten og dermed ikke har behov for medarbejderne fremover. Derfor var man også nødsaget til at opsige en tillidsrepræsentant og to arbejdsmiljørepræsentanter. Disse er dog – i henhold til overenskomsten – berettiget til et længere opsigelsesvarsel end de øvrige medarbejdere. Dette var oprindeligt også Sodexos opfattelse, så opsigelserne af 11. marts 2020 for de pågældende var på fem måneder til fratrædelse den 10. oktober, hvilket var helt korrekt.

SODEXO ÆNDREDE VARSLET

Senere kom Sodoxo dog i tanke om en bestemmelse i Hovedaftalen mellem LO (nu FH) og DA, som siger, at det ekstra lange varsel for tillidsvalgte ikke er gældende, når der er tale om arbejdsmangel. Derfor forkortede virksomheden pr. brev af 1. april 2020 uden videre opsigelsesvarslet, så det i stedet blev til fratræden den 11. juli 2020.

Metal Maritime protesterede straks over for Sodexo, som blot henviste til rådgivning fra deres arbejdsgiverorganisation Horesta. Her fastholdt man, at Sodexo var i sin gode ret til at ændre på det førstgivne opsigelsesvarsel.

Metal Maritime fastholdt omvendt, at man ikke bare kan ændre på det, når man først har givet et varsel.

FORLIG NÅET PÅ FÆLLESMØDE

Da vi ikke kunne nå til enighed, og da der samtidig ikke var nogen tidligere afgørelser om dette emne, som vi kunne bruge i sagen, var der ikke anden udvej end at føre sagen videre i det fagretlige system.

Dermed kom FH og DA på banen og efter online fællesmøde nåede parterne til enighed om, at de tillidsvalgte skulle fratræde deres stillinger den 1. august 2020, og at de hver modtog en godtgørelse på 40.000 kroner.

Forliget afspejler, at der på begge sider var usikkerhed om, hvor en eventuel sag ved Arbejdsretten ville ende.

Der er ingen tvivl om, at Hovedaftalen giver arbejdsgiver ret til at se bort fra forlænget varsel, når der er tale om arbejdsmangel og i dette tilfælde var der tale om arbejdsmangel. Men som vi ser på det, burde virksomheden have gjort opmærksom på dette i den første opsigelse.

På grund af den manglende praksis på dette specifikke område, nåede vi frem til dette forlig, som vi og medlemmerne er godt tilfredse med.

ARAMARK-OPSIGELSE UNDERSØGT NÆRMERE - OG ÆNDRET

Aramark har primært opsagt midlertidigt ansatte og ansatte med relativt kort anciennitet. Dog opsagde man også en meget erfaren medarbejder, hvor der var tvivl om dette var sagligt begrundet. Medlemmet var ligeledes i en aldersgruppe, hvor man kunne stille spørgsmål til, om der var tale om en opsigelse i strid med ligebehandlingsloven.

Metal Maritime anmodede derfor virksomheden om en uddybende forklaring på, hvorfor man netop havde opsagt det pågældende medlem fremfor andre medarbejdere med kortere anciennitet.

Vi modtog derefter en ganske udførlig begrundelse fra Aramark og umiddelbart var der ikke nogen tegn på uretmæssig opsigelse. På grund af at medlemmet var ganske tæt på efterlønsalderen fik vi forhandlet en ekstra måneds opsigelsesvarsel (så det passede med muligheden for at gå på efterløn) samt en fritstilling på plads, hvilket medlemmet var godt tilfreds med.

Siden sidst

NYT FRA FAGLIG AFDELING

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

COVID-19 HAR OGSÅ PRÆGET OPGAVERNE I FAGLIG AFDELING HEN OVER SOMMEREN. FOR NOGLE MEDLEMMER HAR SOMMEREN VÆRET EKSTREM TRAVL, MENS DEN FOR ANDRE HAR BETYDET OPSLIDENDE UVISHED, OPSIGELSE ELLER DRASTISK ÆNDREDE ARBEJDSVILKÅR. OG COVID-19 VIL FORTSAT PRÆGE TILVÆRELSEN.

SÅ KOM vi igennem endnu en sommer her på Mose Allé. På mange måder en ganske usædvanlig sommer, som naturligvis har været præget af Covid-19 med de udfordringer, som det har medført. Samtidig er verden lige så stille gået videre og faglig afdeling har i ferieperioden haft nok at se til med henvendelser fra medlemmer, som både har stillet faglige spørgsmål omkring Covid-19, men også andre helt mere almindelige fagretlige spørgsmål om ansættelse og vilkår mv.

BESÆTNINGSSKIFT

Mange søfarende er fortsat ramt af begrænsninger i forhold til besætningsskift, men generelt er situationen dog blevet forbedret – dette blandt andet på baggrund af aftalen om at København og andre steder i verden er udpeget til særlige zoner, hvor søfarende har mulighed for at blive afløst, så de kan komme hjem til deres familier rundt omkring i verden.

OK-SITUATIONEN

Hvad overenskomstforhandlingerne angår, så er enkelte aftaler kommet på plads i løbet af sommeren, men generelt er der fortsat en del aftaler, som endnu ikke er blevet forhandlet. Vi forventer at der vil komme mere aktivitet på den front i den kommende periode.

TRAVL SOMMER PÅ Ø-FÆRGERNE

Som de fleste nok har hørt, så har de indenlands færgerederier og overfarter haft rigeligt at se til hen over sommeren. Blandt andet som en konsekvens af aftalen om gratis ture med færgerne til de danske øer, som har været en stor succes.

I nogle tilfælde har tilstrømningen imidlertid også givet problemer med kapaciteten på dels færgerne og dels på de forskellige øer. Dette har stillet store krav til personalet på færgerne, som har ydet en stor indsats.

PASSAGERSKIBENE I GANG

Passagerskibsrederierne DFDS og Fjord Line har i løbet af sommeren genoptaget sejladsen mellem danske og norske havne. Faktisk oplevede begge rederier en kort overgang pæne passagertal i forhold til det forventede - og det betød i perioder ekstra travlhed om bord.

Også her har rederierne meget at takke de søfarende for, da disse har ydet en ekstraordinær indsats i den forløbne sommerperiode.

Antallet af passagerer kom også bag på både DFDS og Fjord Line, som begge forinden havde opsagt en del medarbejdere pga. situationen omkring Covid-19. Det har primært været cateringbesætningen, som blev ramt af opsigelserne, men en del blev heldigvis genansat netop pga. af det store antal passagerer i løbet af sommeren. I skrivende stund er der desværre meget der tyder på, at begge rederier igen er ramt af konsekvenserne af øget smittespredning i DK og Norges opfølgende stramning af indrejseregler. Vi omtaler på side seks her i bladet nærmere den seneste status for netop DFDS og Fjord Line.

SØFARENDE PÅ STORSTRØMSBRO

Først på sommeren blev Metal Maritime via jobannoncer opmærksom på, at selskabet bag byggeriet af den nye Storstrømsbro – Storstroem Bridge Joint Venture (SBJV) – stod for at skulle ansætte et antal søfarende til projektet.

Vi kontaktede derfor selskabet, som meddelte, at man havde indgået aftaler med 3F om, at de søfarende skulle ansættes på overenskomst mellem 3F og Dansk Byggeri. Denne overenskomst har ingen bestemmelser vedrørende søfarende og henviser eksempelvis heller ikke til Sømandsloven.

Metal Maritime meddelte derfor SBJV, at de søfarende bør omfattes af en maritim overenskomst. I og med at 3F allerede var involveret, blev der etableret kontakt til 3F Sømændene og det blev herefter aftalt at forsøge at indgå en fællesaftale mellem Metal Maritime og 3F Sømændene på den ene side og SBJV på den anden side. I skrivende stund har vi udarbejdet et udkast til en aftale og vi afventer nu selskabets tilbagemelding samt evt. forhandlingsmøde om en aftale på området.

VOLDGIFT SKAL AFGØRE SAG OM USAGLIG OPSIGELSE

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

UENDELIG LANG VENTETID FOR ET OPSAGT MEDLEM I FJORD LINE NÆRMER SIG NU EN AFSLUTNING. VOLDGIFTSRETTEN BEHANDLER SAGEN 6. OKTOBER.

SAGEN, som vi første gang fortalte om i fagblad nr. 1 fra i år, handler i korthed om, at et medlem tilbage i november 2019 blev opsagt i Fjord Line, fordi rederiet mener, at vedkommende forsætligt har påført dem et tab på en nattevagt.

Vi mener modsat, at medlemmet har krav på kompensation for usaglig opsigelse.

Som fortalt om sagen i fagblad nr. 3 i år, lykkedes det os ikke at blive enige med Fjord Line og Danske Rederier ved det afholdte fællesmøde og sagen er derfor gået videre til voldgiftsretten.

I sagen er de sidste udvekslinger af de formelle svar, replikker og duplikker blevet sendt og datoen for voldgiftsretten er sat til 6. oktober i år. Parterne er også blevet enige om en opmand, som skal være dommer i sagen. Selve retten sættes hos Danske Rederier i Amaliegade.

LANG TID AT VENTE

Det er lang tid for vores medlem at gå og vente på en afklaring og rettens svar på den behandling vedkommende har været udsat for. Det gør det ikke nemmere at gå i uvished i så lang tid oven på at have oplevet et svigt fra en arbejdsplads, hvor man har været glad for at være og arbejdet trofast for i mange år. Vi ser frem til, at der 6. oktober vil være en afklaring for medlemmet. Desværre er der nogle formelle krav i sådanne sager, som gør, at de trækker lidt ud og parterne skal også have mulighed for at indsamle dokumentation og finde vidner.

MEDSEJLADSER OG SKOLEBESØG SAT PÅ PAUSE

"Rejseholdet" hos Metal Maritime i form af rejsesekretær Barno Jensen og faglig konsulent Caspar Mose venter utålmodigt på, at Covid-19 pandemien klinger af, så medsejladser, skibs- og skolebesøg kan genoptages.

Siden foråret har alle besøg og medsejladser været sat på pause. Først og fremmest for at beskytte medlemmer og omverdenen imod smitterisiko. Hvornår og i hvilket omfang rejseaktiviteterne kan genoptages afhænger helt af, hvordan corona-situationen udvikler sig.

Ofte benytter medlemmer sig af muligheden for at få afklaret faglige spørgsmål, når "rejseholdet" er om bord eller på skolebesøg. Da dette pt. har lange udsigter, opfordres medlemmer i stedet til at ringe eller skrive. Metal Maritime træffes på 36 36 55 85 eller på hovedmailen: maritime@danskmetal.dk

HAN

martec
57°25'7N, 010°30'3E
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

MARITIME UDDANNELSER & KURSER I VERDENSKLASSE

Videregående uddannelser:
- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibsmaskinist
- Fiske-, Kyst- og Sætteskipper

Grundlæggende uddannelser:
- Skibsassistent
- Maritim Student, HF og STX
- Skoleskibet DANMARK

Vi tilbyder kurser indenfor:
- Maritim sikkerhed (STCW)
- Offshore (OPITO)
- Vind (GWO)
- Nautisk simulation
- Radio kommunikation
- Maritim teknik og service

Læs mere om vores uddannelser og kurser på www.martec.dk

martec | Hånbækvej 54 | 9900 Frederikshavn | Telefon +45 96 20 88 88 | martec@martec.dk | www.martec.dk

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

OVERVEJER DU AT SIGE OP?

SÅ KONTAKT OS, INDEN DU AFLEVERER DIN OPSIGELSE OG UNDGÅ DYRE MISFORSTÅELSER.

Hvis man som søfarende vil sige sin stilling op, er der flere faktorer at tage højde for. Opsigelser er omfattet af både 'sømandsloven' og overenskomster.

Vi oplever nogle gange, at der opstår misforståelser mellem rederi og søfarende pga. formulering eller uenighed omkring læsning af overenskomsterne.

En måned er en måned

Til søs fortolkes en måneds opsigelse, som en måned. Det betyder, at en opsigelse ikke behøver at blive afgivet til den sidste i en måned, men tæller fra dato til dato. Nogle overenskomster, herunder hoveoverenskomsterne har bestemmelser for, hvordan man bør sige op i forhold til, hvornår man mønstrer.

Vi anbefaler derfor, at du gør brug af dit medlemskab og altid kontakter os, hvis du overvejer at sige op. Vi kan vejlede om dine forpligtigelser og rettigheder i forhold til overenskomst og 'sømandslov' og vi kender det enkelte rederi.

Ring eller skriv

Du ringer eller skriver bare til os. Uanset hvordan du kontakter os, kommer du i forbindelse med en faglig konsulent, der kan rådgive dig helt præcist om netop dine ansættelsesforhold og hvordan du forholder dig.

På telefon træffer du os på hovednummeret 36 36 55 85. Sender du i stedet en mail, så send den til hovedmailen på maritime@danskmetal.dk

ROHDE NIELSEN

FAGLIGE SAGER FRA MEDLEMMER I ROHDE NIELSEN FYLDER FORTSAT I SAGSBEHANDLINGEN. HERUNDER ET UDDRAG.

"DET ER SAMFUNDETS OG FAGFORENINGERNES SKYLD"

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT METAL MARITIME

I **FAGBLADET** i juni omtalte vi en sag, hvor Rohde Nielsen A/S, efter vores opfattelse, har opsagt danske skibsassistenter og erstattet dem med billigere, udenlandsk arbejdskraft. Sammen med 3F Sømændene har vi gennem advokat henvendt os til rederiet.

Rohde Nielsens advokat har besvaret henvendelsen i et brev, der ikke tager stilling til vores ankepunkter. Hovedindholdet i brevet er en politisk reder-klage-sang, hvor Rohde Nielsens advokat forklarer, at det egentlig er synd for rederiet, samt at det ud over statens også er fagforeningernes skyld, at de danske skibsassistenter er erstattet med anden arbejdskraft.

Metal Maritime og 3F Sømændenes fælles advokat er ved at forberede et svar på de få konkrete ting, der er at forholde sig til i Rohde Nielsens advokats brev.

KLAGESANG ÆNDRER INTET

Klagesangen fra rederiet og deres advokat har ikke ændret på vores opfattelse af, at opsigelserne af de danske skibsassistenter er usaglige, fordi de "besætningsmæssige omlægninger", som Rohde Nielsen kalder dem, udelukkende har baggrund i at ansætte nogen til samme arbejde, men til en lavere hyre. Kort og godt foregår der en én til en udskiftning. Det er anderledes, når man bemander et skib i fx DIS-registret første gang, her vil der ikke være tale om udskiftning af personer, men nye ansættelser.

REDERIET SKAL BETALE "BLÅ BOG"

AF EMILIE MUNCH OHLSEN, JURIDISK KONSULENT METAL MARITIME

ET MEDLEM blev opsagt i Rohde Nielsen, og i løbet af opsigelsesperioden ville hans sundhedsbevis/blå bog udløbe. Han gjorde rederiet opmærksom på dette, fik foretaget lægeundersøgelsen og spurgte rederiet, om de ville refundere pengene, han havde lagt ud for lægeundersøgelsen.

Rederiet afviste gentagne gange at betale for lægeundersøgelsen og dermed den blå bog med begrundelsen, at rederiet ikke fik brug for at sende vores medlem ud at sejle i opsigelsesperioden.

Det er det rederi, man er ansat i på det pågældende tidspunkt, der skal betale for lægeundersøgelsen og dermed den blå bog, jf. bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere § 24, stk. 1.

Vi rettede derfor henvendelse til Rohde Nielsen, og gjorde dem opmærksom på, at det påhvilede rederiet at betale for lægeundersøgelsen også selvom, de ikke fik brug for at sende vores medlem ud at sejle igen i opsigelsesperioden, da han fortsat var ansat i rederiet indtil opsigelsesperioden udløb.

Rederiet var efter vores henvendelse heller ikke længe om at meddele, at de ville refundere pengene, vores medlem havde lagt ud for lægeundersøgelsen/den blå bog.

OVERENSKOMST FOR ÆRØXPRESSEN TILPASSES

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

ÆRØXPRESSEN er kommet godt i gang med sejladsen og har haft en travl og lærerig sommer, for alle parter. Det var kort inden sommerferien nødvendigt for rederiet at ændre sejlplanen for at følge med den store efterspørgsel, som der opstod i kølvandet på sommerens gratis færgebilletter.

De ansatte på overfarten, ÆrøXpressens ledelse og vi fik derfor travlt i ugen op til 1. juli med at lave aftaler om, hvordan vi kunne sikre, at arbejdsforholdene stadig var gode nok, samtidig med at vi indgik aftale om nogle midlertidige dispensationer for overenskomsten.

Da vi indgik overenskomsten inden færgedriften var kommet i gang, var vores fælles aftale, at vi skulle se på dens indhold, når færgen havde virket et års tid. Aftalen var, at vi så skulle tilpasse overenskomsten der, hvor det måske viste sig nødvendigt i forhold til den virkelighed og rytme, overfarten ville få og har nu. Det arbejde har vi nu sat i gang.

TILLIDSREPRÆSENTANT VALGT

De ansatte på overfarten har valgt en fælles tillidsrepræsentant, skibsfører Henrik Sindal Schlotfeldt, som vi nu er i tæt dialog med omkring arbejdet med tilpasning af overenskomsten og indarbejdelse af de ansattes og rederiets ønsker.

ÉN VEJ FØRER TIL ALLE KURSER OG EFTERUDDANNELSE

I ANBEFALINGERNE fra Taskforcen "Flere kvinder til søs", var en samlet indgang eller oversigt over efter- og videreuddannelsesmuligheder på ønskesedlen. Metal Maritime har deltaget i arbejdsgruppen, der indledte arbejdet i forsommeren.

Arbejdsgruppen, der består af repræsentanter fra uddannelsesinstitutioner, rederier og maritime organisationer konkluderede hurtigt, at der - for både mænd og kvinder - er et stort behov for at få skabt overblik ikke blot over efter- og videreuddannelsesmulighederne men også det samlede kursuslandskab.

Danske Rederier har påtaget sig opgaven med at etablere en samlet portal, der nu er under opbygning som en del af jobportalen på worldcareers.dk

HAN

Hurtig hjælp hvis du bliver sygemeldt

Få et EarlyCare forløb specielt til dig, hvis du bliver sygemeldt

PFA EarlyCare kan hjælpe dig fra første dag, hvis du bliver sygemeldt i 14 dage eller mere. Vores team af social- og sundhedsfaglige specialister kan ud fra din diagnose hjælpe med at sammensætte et PFA EarlyCare forløb, så du får de bedste muligheder for at komme godt tilbage.

Ring på 70 80 75 05 • pfa.dk/earlycare

PFA
Mere til dig

Gratis billetter:

PRES PÅ FÆRGER OG ARBEJDSMILJØ

ÉN MILLION PASSAGERER - GÅENDE OG CYKLISTER - GJORDE BRUG AF DE GRATIS FÆRGEBILLETTER I JULI MÅNED. DET POPULÆRE TILBUD SATTE TRYK PÅ ALLE KEDLER.

FOA SØFART var allerede i maj og juni i gang med at forberede en kampagne for at forbedre arbejdsmiljøet for personalet på færgeoverfarterne. Kampagnen retter sig imod det stigende antal af tilsvininger, trusler og vold, som vrede og utålmodige passagerer sender i retning af færgepersonalet.

"Min færge bliver ikke større af, du råber ad mig," lyder teksten på plakaterne, som i juli blev hængt op på flere færger. Det til tider belastende arbejdsmiljø på færgerne var blevet bragt op på FOA Søfarts faggruppemøde i marts, hvor tillidsrepræsentanterne fra de kommunalt drevne overfarter havde efterlyst tiltag. Og kampagnen skulle vise sig at blive mere aktuel, end antaget, da den startede på tegnebordet.

Som del i den såkaldte "sommerpakke" besluttede regeringen få dage før 1. juli, at gøre færgebilletter for gående og cyklister gratis på landets indenrigsfærger. Staten ville kompensere - hvis de enkelte færgeoverfarter tilmeldte sig ordningen.

JULI I FORVEJEN TRAVL FOR FÆRGER

FOA Søfart med formand Reiner Burgwald ville gerne have været taget med på råd først. At indføre gratisprincip i årets i forvejen absolut travleste måned for de fleste færgeoverfarter ville sætte flere overfarter og personalet under ekstremt pres.

"Tidspunktet er ikke velvalgt. Der er fortsat smittefare og krav om 1 meters afstand, ligesom det er vigtigt at overholde de almindelige sikkerhedsregler om bord," lød Reiner Burgwalds kommentar, da startskuddet for de gratis billetter lød 1. juli.

FOA Søfart satte fart på kampagnelanceringen, hvor første kontaktpunkt var borgmestrene i kommunerne med de kommunale overfarter. Kommunerne er som arbejdsgivere ansvarlige for arbejdsmiljøet og ved at involvere kommuner-

Skibsprovianteringshandler
Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål
at støtte ældre, syge og fattige af søens folk ved legater. Derudover kan fonden støtte i tilfælde, hvor det sociale aspekt spiller en stor rolle.

Det er absolut en betingelse
for at komme i betragtning, at man er - eller gennem mange år har været - søfarende i handelsflåden.

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, er medbestyrer af "With-Fonden".

Ansøgningsfrist medio november

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til:

CO-Søfart, Mose Alle 13
2610 Rødovre

Tlf. 36365585

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

Plakaterne fra FOA Søfart fandt i begyndelsen af juli vej til de kommunalt drevne færgeoverfarter. Kampagnen for færgepersonalets arbejdsmiljø var allerede planlagt, inden presset på færgerne fik endnu en tand med de gratis færgebilletter i turistsæsonen.

nes og færgeoverfarternes ledelser, slap tillidsrepræsentanterne for opgaven med at være dem, der skulle stå som igangsættere af kampagnen.

STOR APPETIT PÅ GRATIS TILBUD

Danskernes appetit på gratis tilbud blev om noget bekræftet allerede den første uge. Trods halvskidt sommervejr, var køerne til færgerne visse steder alenlange.

Groft sagt kom der tryk på alle kedler. Sejlplaner blev ændret, flere afgange kom på, ekstra mandskab kaldt ind overfarternes administrationsafdelinger fik fuldt op at gøre på et tidspunkt, hvor centrale medarbejdere allerede var gået på ferie.

I forreste linje ved færgeramperne og landgangene stod færgepersonalet. Langt den overvejende del af den ene million gående og cyklende passagerer var glade og positive.

Det samme var øboere over øget omsætning og aktivitet på øerne. Men så var der også alle de vrede og utilfredse.

Øboere, der ikke kunne komme enten ud eller hjem, turister med samme problem, men i modsat retning, brok over for få afgange, for lidt plads, for ringe information, for lang kø - og ja - brok-emnerne er endeløse.

MASKER NYT KONFLIKTEMNE

Da august oprandt og "Sommerpakke 2" blev pakket ud med mulighed for forlængelse af gratisbilletterne og udvidelse til også at omfatte billigere billetter for bilisterne, blev bilkøerne gennem havnebyerne kilometer lange.

Endnu et konfliktemne kom på listen i august. Påbud om maske i offentlig transport. At færgepersonale skal bruge tid og energi på at diskutere maskebæring eller ej med kværulanter, der mener sig fritaget af den ene eller anden ikke dokumenterbare årsag, forekommer grotesk.

At personalet efter en konfliktepisode også skal se sig hængt ud på sociale medier med billede og navn og udstillet som verdens største idiot er grænseoverskridende.

I FOA Søfart indsamles nu evaluering fra tillidsrepræsentanter af kampagnens effekt. Håbet er, at kampagnematerialets indhold af gode råd og plakater har haft en positiv effekt på arbejdsmiljøet en sommer, hvor alt har været spændt ud til det yderste.

SVENDBORG SØFARTSSKOLE
Overgade 6 • 5700 Svendborg
Tlf: +45 6221 0484 • info@svesoef.dk • www.svesoef.dk

BEFAREN SKIBSASSISTENT

Hos os kan du tage det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motor-passer og ROC som en del af forløbet.
Vi optager nu – søg via hjemmesiden og bliv en del af et dynamisk og fleksibelt uddannelsesforløb. Vi ses!

TEKST: HANNE HANSEN

JENS KRAG HAR SOM FJERNUNDERVISNING TAGET SKIBSMASKINIST-UDDANNELSEN PÅ MARTEC, OG ER I GANG MED AT SKIFTE KARRIERE FRA FLYVEVÅBNET TIL SØVÆRNET. UDDANNELSEN HAR PÅ FLERE MÅDER VÆRET EN ØJENÅBNER, FORTÆLLER JENS KRAG, DER HAR RANG AF OVERSERGENT.

Nyuddannet skibsmaskinist:

JEG SKAL HELST HA´ OLIE PÅ FINGRENE

JENS KRAG er i en alder af 53 år i fuld gang med et karriereskifte fra fly til skibe i Forsvaret.

"Efter i 32 år at have skruet i flyvemaskiner, kendte jeg alle skruerne," fortæller oversergent Jens Krag, om baggrunden for, at han var fristet til at prøve nye udfordringer. At det blev i maskinrummet i søværnets skibe, skyldes især én ting:

"Der kom en sømand ind i vores eskadrille, Flight Eskadrille 721, og hans fortællinger om arbejdet i søværnet gav mig lyst til at komme til søs og prøve noget nyt. Og jeg ser frem til at skulle prøve det hele. At skulle prøve at opleve et nyt miljø og være en del af et nyt socialt fællesskab," uddyber Jens Krag, der er ansat i 1. Eskadre som maskinbefalingsmand.

Hans forhistorie i flyvevåbnet er omfattende. Han startede i lære som flymekaniker i 1988. Som udlært, har han skruet i F16-flyene, Hercules- og Challengerfly. Som teknisk besætningsmedlem i Challengerflyene har han en stribe udstationeringer bag sig – heraf tre som aktiv i anti-pirat-indsatsen med base på Seychellerne. De seneste otte år har han været teknisk besætningsmedlem på Challengerflyene i Grønland.

Det maritime er han dog ikke helt ukendt med. Forud for karrieren i forsvaret blev han i 1987 udlært som skibsmontør på værftet i Frederikshavn. Siden da er skibe dog mest noget, han har betragtet fra luften.

"Og faktisk ved jeg jo slet ikke, om jeg kan tåle at sejle," smiler han.

SEJLPRAKTIK CORONA-UDSAT

Han dimitterede fra MARTEC i april – midt under corona-nedlukningen. Hans 10 ugers sejlpraktik skulle han have startet på i marts, men den blev udskudt som følge af corona-nedlukningen. Da CO-Sø-

Oversergent Jens Krag afventer at skulle påmønstre inspektionsskibet 'Triton' og dermed for første gang at skulle prøve kræfter med tilværelsen til søs.
FOTO: HANNE HANSEN

Inspektionsskibet 'Triton' i Kangerlussuaq-fjorden i Grønland sidst i marts i år.
FOTO: SØREN NAGEL / FORSVARSGALLERIET

fart midt i juni møder ham, er han i gang med omskolingskurser på Sergentskolen i Frederikshavn.

"Omskolingen omfatter alt fra søsikkerhed til grundlæggende sømandsskab som knob og stik – og ja brug af bådsmandsfløjten," forklarer han og trækker med højre hånd illustrativt fløjten op fra venstre brystlomme i uniformen. Et hav af maritime udtryk er også en del af pensum ligesom de grundlæggende elementer i det at gøre tjeneste i søværnet.

"Søværnets regler og traditioner er jo meget gamle sammenlignet med flyvevåbnets. Men jeg føler mig helt på bølgelænge med de værdier, som ligger dybt forankret i søværnet," forklarer han.

Da han sidste år gennem nogen tid havde overvejet karriereskiftet, gjorde han alvor af overvejelserne og søgte en opslået, ledig stilling i søværnet, der som led i opnormering med en besætning har mangel på teknisk personale.

"Det blev i første omgang et afslag. Men i august sidste år fik jeg så tilbudt en 'over norm stilling' på betingelse af, at jeg tog skibsmaskinistuddannelsen," refererer Jens Krag.

FJERNUNDERVISNING KRÆVER DISCIPLIN

Uddannelsen har han taget som fjernundervisning, hvor han i gennemsnit et par timer hver uge har haft mulighed for at være i direkte online-forbindelse med en underviser.

De første par uger gik med at tilvænne sig at sidde ved en computer, at få diverse programmer installeret og bare få styr på, hvordan opgaver og undervisning foregik.

"Uddannelsen har været delt op i moduler, og det har været rigtig godt. Man arbejder koncentreret nogle uger med nogle fag, og når de er afsluttet, så tager man fat på næste del. Men jeg må indrømme, at jeg har haft min sag for," erkender han.

"Det kræver disciplin at sætte sig med skolearbejdet. Jeg har kørt det meget, meget stringent. Det var jeg simpelthen nødt til," fortæller han.

Når familien var ude af døren om morgenen, så satte han sig på "skolebænken" derhjemme og holdt først fri, når familien igen var hjemme sidst på dagen.

Gennem uddannelsen har han stiftet bekendtskab med for ham mange nye fag. Skibsteknik, PLC-styring, kedellære og køleteknik har været helt nyt stof for ham. "Foruden alt det faglige har jeg også lært en masse om mig selv. Det havde jeg nok ikke regnet med, men det at blive udfordret

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

Inspektionsskibet 'Triton' i Kangerlussuaq-fjorden i Grønland.
FOTO: SØREN NAGEL / FORSVARSGALLERIET

FORTSAT FRA SIDE 15

med it og ens egen disciplin har været meget lærerigt. Det er jo rigtig mange år siden, jeg har siddet på skolebænken," fortæller han og tilføjer eftertænksomt:

"Når søværnet siger, at de tager én ind og tilbyder én en uddannelse, så forpligter det også. Det er min indstilling, og det har også været en stor del af motivationen."

EN VÆRDI AT DER ER STYR PÅ TINGENE

At være på den gode side af de 50 år, med mange år bag sig i Forsvaret og indtage rollen som elev på lige fod med de langt yngre på uddannelsen, har af og til givet lidt udfordringer.

"Jeg kan jo ikke lade være, når én møder op med uniformen i uorden og hatten helt skævt på hovedet. Så beder jeg jo vedkommende om at få sat den hat ordentligt," ler han og fortsætter:

"Det ligger dybt i mig efter så mange år i forsvaret. At have styr på uniformen er da det mindste, man kan gøre. Uniformen er et udtryk for værdier og der er regler for, hvordan den bæres. Sådan er det bare."

UDDANNELSE MED LØN

Han er taknemlig for, at Forsvaret har givet ham mulighed for at tage en ny uddannelse.

> *Jeg har haft løn under uddannelsen - ganske vist uden alle mine tillæg - men jeg har haft mulighed for at koncentrere mig fuldt ud. Den mulighed burde det civile erhverv tilbyde sine ansatte i videre udstrækning, end jeg forstår, det forekommer.*

"Jeg ved i hvert fald, at hvis jeg skulle have været på SU, så ville det økonomisk have været en meget stor mundfuld at skulle tage bare denne ét-årige uddannelse," lyder hans overvejelser.

Han ser frem til, at han for første gang skal påmønstre inspektionsskibet 'Triton' i Nordatlanten hen på efteråret.

"Jeg glæder mig til at få fingrene ned i det. At skulle i gang med at finde fejl, reparere og få det til at fungere igen. Jeg skal helst ha' olie på fingrene. Jo, jeg glæder mig virkelig til at komme af sted på togterne," erklærer Jens Krag, der ved eksamensafslutningen på MARTEC også blev tildelt Metal Maritimes eksamenspræmie som "Bedste Holdspiller." En præmie, der tildeles en elev, der efter undervisernes udvælgelse, får holdet/klassen til at spille sammen, selvom det nogle gange betyder, at vedkommende må tilsidesætte egne mål.

"Den anerkendelse, der ligger i den eksamenspræmie, har jeg været ret stolt af. I Forsvaret er man god til at tildele medaljer, men det at få en anerkendelse i ord, som "Bedste Holdspiller" er udtryk for, det har jeg aldrig oplevet før. Og det har været et kæmpe skulderklap," bemærker Jens Krag.

JENS KRAG

MODTOG EKSAMENSPRÆMIEN:
BEDSTE HOLDSPILLER

FRA METAL MARITIME
VED AFSLUTNING PÅ MARTEC - JUNI 2020

TIL LYKKE
BEDSTE HOLDSPILLER
METAL MARITIME

LÆS OM FLERE PRÆMIEMODTAGERE
SIDE 22

DANMARK VISER VEJEN FOR BESÆTNINGSSKIFT

AF HANNE HANSEN

I SAMARBEJDE MED DANSKE REDERIER, DANSK METAL/METAL MARITIME OG MASKINMESTRENES FORENING ETABLEREDE REGERINGEN EFTER NOGLE UGERS FORBEREDELSE SIDST I JULI EN SMIDIG LØSNING, SÅ AF- OG PÅMØNSTRING BLEV MULIGT I DANMARK OG ANDRE LANDE I EUROPA MED KASTRUP LUFTHAVN SOM HUB.

DANMARK bør gå forrest og vise vejen for andre lande ved at gøre Danmark til et sikkert og effektivt knudepunkt for skift af besætninger, der uden Covid-19 for længst burde og ville have været skiftet.

Sådan lød opfordringen til erhvervsminister Simon Kollerup i en fælles henvendelse fra Dansk Metal, Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier sidst i juni

En måned senere bar henvendelsen frugt, da regeringen efter et tæt samarbejde mellem de tre involverede ministerier og de tre maritime organisationer lancerede en samlet løsning, så besætningsskift blev muligt med Kastrup Lufthavn som hub for skiftene.

Maersk blev det første rederi, der gjorde brug af muligheden med den første landing af et chartret fly med søfarende et par uger senere, da formalia mht. visa-håndtering mv. var på plads. Det chartrede fly landede med afløsere, der skulle videre ud i Europa for at afløse kolleger i Maersk-flåden. Og her var de længe ventet.

"ET LYS I MØRKET"

Covid-19 har påført søfarende verden over ekstreme forhold med umulige besætningsskift på grund af restriktioner, aflyste fly, karantæneregler og så videre.

Hos Danske Rederier udtrykker direktør Anne Windfeldt Trolle tilfredshed med de danske myndigheders imødekommenhed.

"Der er internationalt fortsat store problemer med besætningsskiftene, og det danske tiltag er et lille lys i mørket," siger Anne Windfeldt Trolle.

"Vi skal have andre landes myndigheder med, for at der for alvor løsnes op for besætningsskiftene. Og her kan både vi og regeringen jo nu henvise til, hvordan vi i Danmark har fundet en løsning," tilføjer hun.

PRESSER PÅ INTERNATIONALT

Internationalt er der fortsat langt mellem ord og handling, når det gælder de søfarendes muligheder for afløsning. Bekymring for de søfarendes situation, psyke og helbred er blevet udtrykt fra talerstolene i snart sagt enhver prominent, international forsamling. Betegnelsen "humanitær krise" har været brugt nu i tre måneder. Alligevel sker der ikke noget egentligt gennembrud internationalt.

"Her batter den danske løsning jo ikke meget. Men den er uhyre vigtig for de danske rederier og de søfarende, der trods alt får mulighed for at komme på eller af et skib på denne måde, og det er absolut bedre end ingenting. Og vi presser på, alt hvad vi kan, i internationale sammenhænge," siger Anne Windfeldt Trolle.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME & CO-SØFART

UDDANNELSESBOG ER NU ET KRAV FOR UBEFARNE

DEN UBEFARNE OM BORD ER UNDER UDDANNELSE OG UDDANNELSESBOGEN SKAL UDFYLDES. ENHVER TVIVL DER MÅTTE HAVE VÆRET TIDLIGERE OM DEN UBEFARNES ROLLE PÅ SKIBET ER SIDEN 1. JULI RYDDET AF VEJEN.

SEJLTID til at opnå sønæringsbevis som befaren skibsassistent skal nu dokumenteres med uddannelsesbog. Kravet om, at de 12 måneders sejltid som ubefaren dokumenteres ved uddannelsesbog, gælder uanset om den ubefarnes baggrund er den maritime grunduddannelse eller et svendebrev fulgt op med det maritime kursus.

Søfartsstyrelsen ønsker at skærpe fokus på, at de første 12 måneders sejltid er praktik og læretid, hvor den ubefarne sættes til så mange forskellige opgaver, som det er muligt, og at kollegaerne deler ud af deres viden og erfaringer også andre steder fra. Det er hensigten, at fokusset skal øges både hos rederier og skibsledelser, men også hos den som er under uddannelse.

18 MÅNEDERS SEJLTID UDGÅET

Siden 1. juli, hvor ændringerne trådte i kraft, er det ikke mere muligt at erhverve sønæringsbeviset med sejltid i 18 måneder uden uddannelsesbog. Denne vej mod sønæringsbeviset er ganske enkelt udgået netop med henvisning til, at sejltiden som ubefaren er læretid, og uddannelsesbogen er et effektivt værktøj til både at fastholde opmærksomheden på netop det uddannelsesmæssige aspekt og som dokumentation for sejltidens indhold.

Desværre fremgår det ikke af den nye ændringsbekendtgørelse, om dette nye krav også gælder for de, som har påbegyndt sejltiden før 1. juli. Det gør det vanskeligt for søfartsskolerne at vide, hvilke krav, de skal administrere efter, når de godkender uddannelsesbøgerne. Vi forventer dog, at det i praksis kan løses i hvert enkelt tilfælde med en dialog med Søfartsstyrelsen.

Den manglende præcisering tager vi også med i det revisionsarbejde, som netop nu pågår med bekendtgørelsen i sin helhed.

SIMAC TRAINING
DOULGEROF LAMBERG
It is all about Maritime Leadership!
NEW Courses in the pipeline at SIMAC Training for LEADERS' in the maritime industry
• Leadership in Acute Critical Situations
• Individual Leadership Development (online or at SIMAC premises)
• Observation and Feedback for Leaders
Contact to SIMAC Training: +45 7221 5560 or training@simac.dk
We sea the future and deliver the solutions

CO-Søfart til Søfartsstyrelsen:

KOMPETENCER FØLGER AF FARTSTID OG ERFARING

AF CASPAR MOSE,
FAGLIG KONSULENT
METAL MARITIME & CO-SØFART

SØFARTSSTYRELSEN har iværksat en gennemgribende revision af 'sønæringsbekendtgørelsen' (Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere og om sønærings- og kvalifikationsbeviser)

CO-Søfart er sammen med den maritime branches øvrige interessenter inviteret til at komme med input inden den nye bekendtgørelse kommer ud i høring.

CO-Søfart har i samarbejde med medlemsorganisationer, herunder Metal Maritime, indsendt vores bemærkninger til Søfartsstyrelsens oplæg til den reviderede bekendtgørelse og torsdag d. 10. september var der online møde med de maritime skoler, rederiorganisationer, fiskeriorganisationer, søfartsstyrelsen selv og de overenskomstbærende fagforeninger.

ENIGHED OM VÆRDIEN AF SEJLTID

Fra CO-Søfart har vi budt ind med flere punkter. Vi har bl.a. holdt på, at fartstid og erfaring har værdi for opnåelse af kompetencer, og at fartstid som juniorofficer ikke bør forceres, men være på niveau med kravene i STCW. Et punkt vi ikke står alene med ifølge diskussionerne på mødet. Det handler i sidste ende om sikkerheden om bord, sagde vi og de andre fagforeninger.

På mødet var der bred enighed om, at fartstid fra Søværnet, fiskeskibe og handelsskibe bør ligestilles om ikke fuldt så i en øget grad. Det bakker vi op om. Og sammen med uddannelsesbog og realkompetencevurderinger mener vi, der er mulighed for, at det kan gøres i overensstemmelse med STCW. Søfartsstyrelsen vil kigge på mulighederne.

Vi har også fremsat ønske om, at der skrives og åbnes op for en individuel vurdering for søfarende, der er på barsel eller er syge i længere tid. Kravet om 1 års fartstid inden for 5 år er ikke den største udfordring. Det er udfordringen med at opnå fartstid til et kvalifikationsbevis indenfor 5 år efter eksamen. ■

TJM Forsikring

Bilpleje
– din bil fortjener det

Hold din bil i topform med Bilpleje

Du får:
✓ En månedlig bilvask
✓ Hjulskift to gange om året
✓ Hjulopbevaring hele året
✓ Halvårligt sæsontjek

– et tilbud til dig med bilforsikring i TJM Forsikring

Køb på tjm-forsikring.dk/bilpleje

Sammenhold betaler sig

TEKST: HANNE HANSEN

Ville bare lige hurtigt tjene nogle penge:

I LAND 38 ÅR SENERE

AT FÅ MASKINERIET TIL AT KØRE, AT LØSE PROBLEMERNE, NÅR DE OPSTOD, VAR FOR JØRN BANG MIKKELSEN ESSENSEN I ARBEJDSGLÆDEN GENNEM ET LANGT LIV TIL SØS.

Soldatertiden havde været et noget dyrt bekendtskab og Jørn Bang Mikkelsen skyldte sin mor et par tusinde, da han og Flyvevåbnet konkluderede, at deres veje måtte gå hvert til sit. Sammen med en soldaterkammerat, der havde et lignende problem, fandt de frem til, at man til søs hurtigt kunne tjene nogle penge. Det, der skulle have været en enkelt udmønstring eller to, blev for Jørn Bang Mikkelsen til en livslang karriere i maskinrummene først som maskinassistent, senere som mester og derefter maskinchef med Panama-certifikat: Primer Maquinista. Kun et par afstikkere til job i land blev det til, inden han efter 38 år gik på efterløn i 2000.
Tilværelsen til søs passede både ham og familien, hvor hustruen gjorde brug af muligheden for medsejlads. Et uomtvisteligt holdepunkt har gennem alle årene været, at det er lysten, der skal være drivkraften og ikke økonomisk afhængighed af hverken bank eller kreditorer.

1962

22 år gammel hentede Jørn Bang Mikkelsen sin første søfartsbog 25. januar 1962 på Mønstringskontoret i Randers. Han var målrettet mod hurtigt at tjene nogle penge, så gælden til moderen kunne komme ud af verden.

Fra "De Forenedes", som Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS) blev benævnt i daglig tale den gang, havde han modtaget et brev, hvor de takkede ja, til hans ansøgning om hyre i rederiet. 8. februar påmønstrede han stykgodsskibet 'Uruguay' i København.

På dækket var maskinchefen den første, han mødte. Den unge maskinassistent præsenterede sig, og maskinchefens svar var kort og godt:

"Så er det ned i hullet, De skal." Tiltaleformen var "De", hvilket faldt helt naturligt. Knap så naturligt fandt han vendingen "ned i hullet".

Jørn Bang Mikkelsens kendskab til livet til søs strakte sig til, at han af og til havde set et skib i Randers Havn.

"Jeg havde ingen forhåndsviden. Så jeg kiggede mig jo noget omkring, da jeg så kom "ned i hullet", fortæller han.

Ni mand var de i maskinrummet. En maskinchef, 1. mester, 2. mester, tre maskinassistenter, to motormænd og en donkeymand. Jørn Bang Mikkelsen fulgte som den ene af de tre maskinassistenter 1. mester på 4-8-vagterne.

MASKINERI FUNGEREDE

'Uruguay' var ikke nogen nybygning - langt fra. Den var bygget under krigen i 1943, men var først kommet i drift efter krigens afslutning. Men trods de knap 20 år, var den 8-cylindrede B&W hovedmaskine i topform.

"Det fungerede bare. Vi sejlede i fast fart mellem USA og Europa med varer og foderstoffer. Vi kunne nemt have en Atlant-passage på 20 døgn uden et eneste stop," fortæller han.

Arbejdet i maskinrummet var tungt. Alt foregik manuelt. Og et stempeltræk var tungt arbejde. Men det var også spændende. "Det at lære ved at arbejde med tingene, har jeg altid befundet mig bedst med. Og man lærte jo hver dag noget nyt," erindrer han.

Han befandt sig så godt, så han helt glemte, at han bare skulle have haft en enkelt udmønstring eller to for hurtigt at tjene nogle penge. Og det blev til seks år i det hele i DFDS.

'Uruguay' vendte han tilbage til i august 1964 - også som maskinassistent. Siden han var der sidst, havde rotter dog invaderet skibet. De var over alt - men kaptajnen fastholdt ihærdigt: "Vi har ingen rotter." Han ændrede dog opfattelse, da et par stykker blev observeret i brovingen. I København blev alle mand sendt hjem, og skibet blev gasset. Det koste-de 52 rotter livet.

Fra foråret 1965 sejlede Jørn Bang Mikkelsen som maskinmester - både som 3., 2. og 1. mester. Uden en maskinmestereksamen var det på dispensation.

I 60'erne var 2. Verdenskrig stadig nærværende. Stilheden i messen, når kolleger fortalte om oplevelserne som krigssejler, står tydeligt for ham. "Det var så frygtelige oplevelser de fortalte om, så man kunne bare være stille og lytte," bemærker han.

En påmindelse om fortiden var også skudhullerne i skorstenen på 'Marocco'. "Vi fik fortalt, at de var fra invasionen i Normandiet, hvor skibet havde været med," refererer han.

MERCANDIA - ET KORT BEKENDTSKAB

Fra DFDS kom han til Mercandia, men kun en enkelt udmønstring. En lovet afmønstring i Caribien efter syv måneder blev ikke til noget. Rederiet holdt ikke, hvad de lovede, og han tog hjem for egen regning fra New York efter knap otte måneder om bord.

"Man skal altid have råd til at kunne bestemme selv," bemærker han og tilføjer, at kaptajnen til det sidste havde betvivlet, at han mente afmønstringen alvorligt.

Herefter fulgte knap fire år i Terkol-rederierne. Fortrinsvis i gamle 'Marianne Terkol' fra 1955, bygget i Tyskland og med tysk maskineri.

I november i år runder Jørn Bang Mikkelsen de 80 år. Teknik og motorer optager fortsat en del af hans tid, men nu i en noget mindre målestok. To veterankøretøjer - en bil og en motorcykel - holdes kørende i fornem stil. Og det sociale samvær dyrkes i klubregi, hvor køreture er højdepunkter i sommerhalvåret, når vejret tillader, at køretøjerne kommer på vejen.

FOTO: HANNE HANSEN

JØRN BANG MIKKELSEN

FØDT 1940

1960
Udlært automekaniker

1960-1962
Værnepligt i Flyvevåbnet

1962-1968
Maskinassistent og senere 1. mester på disp., DFDS

1968
Maskinmester, Mercandia

1970-1973
2. og 1. mester, Terkol

1974-1978
Div. beskæftigelse i land

1979-1980
Afløser, div. rederier

1981-1989
Enemester, Rederiet Saga, Haahr Transport m.fl.

1989-1993
1. mester og maskinchef, C.J. Shipping

1994-1995
Faglært skibsassistent, Portland

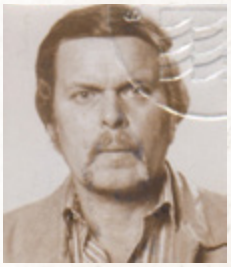
1995-2000
Enemester, Albert E. Boye & Co. samt H.C. Grube

"Hovedmaskinen, en Deutz, var såmænd god nok. Men Kämper-hjælpemaskinerne! Det var noget være noget," opsummerer han.

Kämper-motorerne, der var fabrikeret i Berlin, var fast arbejde i sejladsen med salpeter- og svovlsyre med hyppige havneophold.

Den første søfartsbog fra 1962 favner helt frem til 1989, og de sidste sider præges af coasterne 'Vinland Saga', 'Markland Saga' og - under Panamaflag - 'Nordic Saga', hvor han med Panamacertifikatet var maskinchef.

1989



En ny søfartsbog i det nye design med blåt omslag blev taget i brug i 1989. I slutningen af 80'erne var container-feeder-farten for alvor blevet et forretningsområde. Hos C. J. Shipping var Jørn Bang Mikkelsen en årrække som 1. mester og senere maskinchef i 999'erne 'Elbe' og 'Weser', der sejlede i europæisk feederfart.

OPRINGNING FRA ÆRØ

Efter to udmønstringer i Portland blev han i 1995 ringet op fra Ærø.

Rederiet Albert E. Boye & Co. manglede en afløsermester i coasteren 'Start'. Jørn Bang Mikkelsen slog til, og påmønstrede i Søby på Ærø.

Afløserstillingen endte med at blive til fast job. Afvekslingen med at være én måned - eller lidt mere - ude og tilsvarende hjemme i nogenlunde fast mønster passede ham godt.

Men tiderne for den mindre skibsfart strammede til. Afmatningen satte også sit præg på antallet af jobmuligheder. Den danske, mindre skibsfart fik større og større åndenød.

Samtidig blev der indført skærpede regler for certifikater, dispensationerne blev sværere og sværere at få og dermed indskrænkedes også jobmulighederne for en maskinmand uden eksamenspapirer.

1998

Jørn Bang Mikkelsen tog i 1998 sin sidste søfartsbog i brug. Skibet er det samme, som fyldte den forrige bog, men navnet er skiftet fra 'Start' til 'Juto', og ejeren er nu H.C. Grube.

Jørn Bang Mikkelsen havde i mellemtiden passeret de 60, og bestemte sig i år 2000 for at gøre brug af muligheden for at gå på efterløn.

"Jamen jeg er da kommet gennem livet," er hans opsummerende bemærkning, leveret med et smil og tilpas jysk underdrivelse.

HVAD MED DIN SØFARTSBOG?

Har du mod på at deltage i artikelserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig.

Kontakt redaktionen på mail **cosea@co-sea.dk**

Det afsluttende hold af GMU-elever på Skoleskibet Danmark ved dimissionen i juli, hvor skibets ledelse havde udpeget Laura Schjødt Frimann som modtager af Metal Maritimes præmie.
FOTO: SKOLESKIBET DANMARK/MARTEC

SOMMERENS EKSAMINER AFSLUTTEDE ET TURBULENT HALVÅR PÅ DE MARITIME UDDANNELSESINSTITUTIONER MED HELT UVANTE FORHOLD PÅ GRUND AF COVID-19.

TIL LYKKE MED EKSAMINERNE

TEKST: HANNE HANSEN

TRODS tæt på umulige vilkår med skolelukninger, fjernundervisning - og for Skoleskibet 'Danmark's vedkommende afbrudt togt - i forårets Corona-verden, så lykkedes det igen studerende og elever at kæmpe sig vej til bestået eksamen.

Dimissionerne blev - igen på grund af Corona-situationen - afviklet under anderledes omstændigheder med få eller slet ingen gæster udefra og nogle steder med hvert hold for sig.

Men papirer fik de. Foruden papirerne blev også fem tildelt Metal Maritimes eksamenspræmie og medfølgende titel: Bedste Holdspiller.

Præmien tildeles en elev/studerende, der gennem uselvisk indsats, får holdet/klassen til at spille sammen og dermed fremmer fællesskabet og samarbejdet. Med andre ord - en elev/studerende, der til søs vil være en værdsat kollega med øje for helheden.

Det er lagt i undervisernes/skolernes hænder at udvælge modtageren blandt dimittenderne.

Blandt eleverne på den Grundlæggende Maritime Uddannelse (GMU), der bl.a. fik Danmarks-togtet afbrudt, udpegede underviserne på MARTEC Laura Schjødt Frimann som "Bedste Holdspiller".

"Laura Schjødt Frimann har under hele forløbet, Corona eller ej, været et lokomotiv med god energi og positivitet. Hun er gået forrest, og har trukket en masse andre med," lyder motivationen fra MARTEC.

Laura Schjødt Frimann afsluttede som ubefaren skibsassistent og er nu ude i den virkelige verden hos Esvagt for at hente sejltid.

FRA SØVÆRNET TIL HANDELSFLÅDEN

På MARTEC Skagen faldt valget af "Bedste Holdspiller" på Mimy-Louise Acosta, der efter sin nu afsluttede kystskippereksamen fortsætter på skolens sætteskipperuddannelse. Mimy-Louise Acosta har bag sig 20 års erfaring i Søværnet, og er i færd med et skifte til handelsflåden.

"Man efterlyser kvinder til søs i handelsflåden, men jeg synes det er svært at få job. Jeg har sendt over 30 ansøgninger. Jeg håber bestemt, det bliver nemmere som sætteskipper," siger Mimy Louise Acosta.

Jens Krag, der også har baggrund i Forvaret, men i Flyvevåbnet, afsluttede i juni skibsmaskinistuddannelsen, og fik på MARTEC også tildelt Metal Maritimes præmie. Jens Krag fortæller i artiklen på side 14-16 her i bladet om uddannelsen.

På Marstal Navigationsskole modtog afsluttende sætteskipper Frank Bjarne Clausen præmien som "Bedste Holdspiller." Han fortsætter på skolen på skibsføreruddannelsen. Med baggrund som både bioanalytiker og social- og sundhedsassistent, er de fremtidige kombinationsmuligheder brede.

Modtageren af Metal Maritimes præmie på SIMAC fortsætter også uddannelsesforløbet. Magnus Blauenfeldt Hansen, der er kadet i Maersk Supply Service, afsluttede som bachelor skibsofficer i juni, og fortsætter nu på skibsførerdelen. Da han i løbet af kadetforløbet skulle vælge mellem Maersk's containerfart og Maersk Supply Service faldt valget på offshore sektoren.

"Kraner, teknik og store maskiner er bare ret spændende at arbejde med," lyder hans argument

Metal Maritime ønsker til lykke med eksaminerne og god vind til alle dimittenderne.

MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME – SOMMERAFSLUTNINGERNE 2020

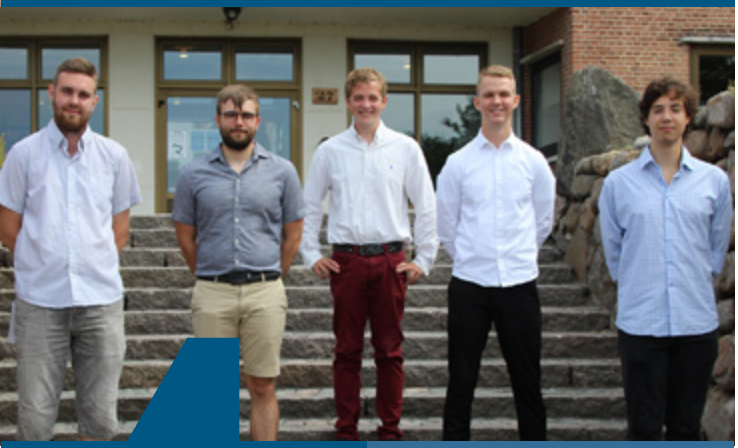
LAURA SCHJØDT FRIMANN
Ubef. skibsassistent, Skoleskibet Danmark

MIMY-LOUISE ACOSTA
Kystskipper, MARTEC Skagen

JENS KRAG
Skibsmaskinist, MARTEC

FRANK BJARNE CLAUSEN
Sætteskipper, Marstal Navigationsskole

MAGNUS BLAUENFLEDT HANSEN
Bachelor Skibsofficer, SIMAC



Magnus Bluenfeldt Hansen, nr. 2 fra venstre, modtog Metal Maritimes eksamenspræmie på SIMAC.

Kystskipper Mimy-Louise Acosta fik på MARTEC Skagen overrakt eksamensbevis og præmie.

NYT OM NAVNE

Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen

Vil du gerne have din runde fødselsdag eller jubilæum med i bladet, skal du sende os en besked, helst i god tid. Vi bringer mærkedage for medlemmer fra alle CO-Søfarts medlemsorganistaioner: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Dansk Serviceforbund, Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel. Men kun, hvis du selv fremsender besked.

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden: 1. december - 28. februar.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 23. oktober. Send beskeden til: **cosea@co-sea.dk**

VI MINDES

Svend Aage Sørensen
Født 26. december 1938, er afgået ved døden 7. juni 2020

Kristian Bo Stylsvig Nielsen
Født 2. august 1954, er afgået ved døden 10. juni 2020

Brian Fabritius
Født 12. august 1956, er afgået ved døden 2. juli 2020

Arvid Torstveit
Født 26. juni 1960, er afgået ved døden 9. juli 2020

Kåre Krems Søndergaard
Født 5. maj 1978, er afgået ved døden 30. juli 2020

Poul Jørn Jensen
Født 30. december 1936, er afgået ved døden 20. august 2020

Preben Gregersen
Født 24. august 1934, er afgået ved døden 20. august 2020

En både lødig og grundig bearbejdet artikel i Berlingske Tidende om den løbende opdatering på Museet for Søfart blev et par dage senere fulgt op med denne satiriske tegning. Nogle læsere fik begge dele galt i halsen og tastaturvreden ramte museet i Helsingør.

TEGNING: LARS ANDERSEN
TEKST: HANNE HANSEN

SØFARTSMUSEUM OPDATERER

UDBRUD som "Stop jer Selv", "Nej nu brækker jeg mig" og "Fyr hele ledelsen" ramte i løbet af august M/S Museet for Søfart i Helsingør på Facebook.

Omtale af museets opdatering af udstillingens tekster antændte tastaturvreden. Nogle kommentarer endda formuleret i et sprog, der ikke lader sig gengive på tryk indenfor lovens rammer.

Museet delte på sin Facebooksiden en artikel fra Berlingske Tidende, bragt 10. august, hvor direktør Ulla Tofte fortalte om museets opdatering af nogle af udstillingens ældste tekster.

I artiklen forklarer Ulla Tofte, at "et museum har pligt til at følge med tiden," og at vi i en verden i konstant forandring "ikke taler om ting på samme måde, som man gjorde for syv år siden." I artiklen slår direktør Ulla Tofte flere gange fast, at opdateringen ikke handler om at ændre fortiden ej heller vil museet lave indholdet i udstillingen om. Opdateringen gælder alene ordvalget og til tider vinklen i de forklarende tekster.

Så langt kom de vrede Facebookbrugere tilsyneladende ikke i artiklen, men gav tastaturvreden frit løb alene på baggrund af de indledende ord i artiklens overskrift: "Dansk museum ændrer sexistisk udstilling..."

OPFORDREDE TIL BOYKOT AF MUSEET

Stormen brød igen løs to dage senere, da M/S Museet for Søfart delte tegner Lars Andersens satiriske tegning om emnet - også fra Berlingske Tidende.

Med glimt i øjet ledsagede museet på Facebook tegningen med en tak for inspirationen og besked om, at man straks ville rette teksterne til i udstillingen.

Så var krudttønden igen antændt. Flere Facebookbrugere foreslog herefter et direkte boykot af museet.

Sommerens besøgsrekord på museet kan tyde på, at det trods alt er et fåtal, der valgte at følge den opfordring. Og direktør Ulla Tofte har heller ikke ladet sig skræmme i sin udstukne kurs.

"Søfartshistorien er hele Danmarks historie, og den har vi et stort ansvar for at formidle, så alle kan tale med," siger Ulla Tofte, der allerede for to år siden begyndte overvejelserne om at give museets tekster et serviceeftersyn.

"Historier fortælles forskelligt ud fra hvem man er og hvor man er. Det seneste årti har givet ny viden og nye perspektiver. Det skal vi naturligvis afspejle," siger Ulla Tofte. Hun tilføjer, at hendes indbakke i mailen i øvrigt rummer andet end mishagsytringer.

"Vi har modtaget mange anerkendende hilsner, hvor afsenderne takker for, at vi kigger kritisk på os selv og følger med tiden," tilføjer hun.