FAGBLADET

CO-SØFART

03
JUNI 2020

Besætningsskift:

UVISHEDEN ER DET VÆRSTE

SIDE 16 - 19

FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

'OSLOFJORD' UD AF DIS

SIDE 4

OPSIGELSER I ROHDE NIELSEN

SIDE 5

ARBEJDSSKADE ANERKENDT EFTER AFVISNING

SIDE 14 -16

LEDER

AF OLE PHILIPSEN
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

KRISE KRÆVER BESLUTNINGER

VI BEGYNDER at nærme os enden på begyndelsen af Corona-pandemiens konsekvenser for alle, både privat og arbejdsmæssigt.

Samfundet er ved at genåbne, vi kan spise ude og inden længe må vi også, så småt, rejse igen.

For de søfarende på langfart er der stadig mange, som oplever, at de ikke kan afløses pga. rejserestriktioner i de forskellige lande. Både internationalt og nationalt har arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer arbejdet sammen om at presse på for at skaffe afløsningsmuligheder for de strandede søfarende.

Det er et pågående arbejde, men et arbejde som er op ad bakke, da mange lande siger ét og gør noget helt andet. At der samtidig er begrænset flytrafik, gør ikke situationen nemmere.

VI HAR PRESSET PÅ ALLE STEDER

For de søfarende som er strandet ude ombord er uvished nok det værste. Man ved ikke, om man kommer hjem i overmorgen eller om tre uger. Det giver en kæmpe stressfaktor for både den søfarende og familien derhjemme.

Sammen med Danske Rederier og Maskinmestrenes Forening har vi presset på alle steder, hvor vi har kunnet - nationalt og internationalt. Noget er opnået og lykkedes, senest at søfarende er omfattet af rådene til "nødvendige erhvervsrejser" herunder også test for coronavirus. Men der er desværre også meget som ikke lykkes, trods den fælles indsats og gode samarbejde mellem de tre organisationer.

Vi oplever dog nu, at stadig flere søfarende bliver afløst, så forhåbentlig bliver dette kæmpe problem løst inden alt for længe.

FLEKSIBILITET NØDVENDIG

I passagerskibsfarten står vi nu overfor genopstarten af ruterne mellem Danmark og Norge, samt Nederlandene og UK. Her bliver det en lang og sej opstart, da det er meget lidt sandsynligt at passagerer i vanligt antal står klar på kajen til at gå om bord fra dag 1.

Sæsonen 2020 er tabt og en omsætning på mere end 1. mia. kroner tabt. Vi har alle en interesse i, at få opstarten til at gå så smertefrit som muligt og udviser fleksibilitet for en periode i forhold til normale aftaler. Desværre kommer vi nok også til at opleve opsigelser i dette segment, når lønkompensationen stopper. Her vil vi, som altid, gøre alt for at beskytte medlemmerne.

> *Som statsministeren sagde ved nedlukningen af Danmark, så vil der blive begået fejl, da ingen har prøvet noget tilsvarende før. Det tror jeg alle, som har skullet træffe beslutninger i denne tid, må erkende er rigtigt. Der er lavet fejl.*

I akut krisetid er det nødvendigt, at erhvervets aktører træder i karakter. Forløbet har givet den positive oplevelse, at nogle af de, man normalt ikke har haft alt for meget fidus til, har vist sig at være gode samarbejdspartnere, som man kan få løst tingene med hurtigt og pragmatisk. Desværre har andre, som normalt altid er på banen, vist sig at være beslutningslammede. Så på den måde er der skabt nye, fremtidige relationer og respekt. Man ved, hvem der kan og hvem der ikke kan, når det brænder på.

TAK FOR SAMARBEJDET

Herfra skal der ikke mindst lyde tak for samarbejdet og den fælles indsats til Maskinmestrenes Forening og CO-Søfarts medlemsorganisationer. Med Danske Rederier, og ikke mindst dens arbejdsmarkedsafdeling, har samarbejdet været godt og problemer er forsøgt løst hurtigt, konstruktivt og pragmatisk. Der har ikke været enighed om alt og et enkelt fagretsligt fællesmøde har der også måttet til, men dette er sket uden at fjerne fokus fra det væsentlige.

I lang tid fremover vil vi stadig bøvle med efterveerne af Corona og nedlukningen. Der forestår et kæmpe arbejde med at få tingene tilbage til den nye virkelighed, og der udestår stadig en masse beslutninger, nogle ubehagelige, før vi er tilbage i en ny hverdag.

Det lykkes kun, hvis vi står sammen, og vi ser frem til samarbejdet i den kommende fase med vores medlemmer, tillidsvalgte og gode samarbejdspartnere.

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 fredag 28. august eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer fredag 25. september og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede
Vue fra broen på 'Torm Strong'
Foto: Niels Wilstrup

'OSLOFJORD' UD AF DIS

Side 4

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

'OSLOFJORD' UD AF DIS 4

OPSIGELSER I ROHDE NIELSEN 5

SIDEN SIDST:
NYT FRA FAGLIG AFDELING 6

UENIGHED OM OPSIGELSE 6

SÆRAFTALER MED FÆRGEREDERIERNE 8

FLERE LEDIGE I A-KASSE 8

UDFLUGT UDSAT TIL 2021 9

CO-SEA SEMINAR AFLYST 9

COVID-19 RETNINGSLINJER PÅ VEJ 10

HØJLYDT HYLDEST AF SØFARENDE . . . 11

NY UDDANNELSE: FÆRGENAVIGATØR 12

RAMT AF ARBEJDSSKADE:
VIGTIGST AT FÅ DEN ANERKENDT 14

CORONA-KRISEN:
HÅNDTERING AF BESÆTNINGSSKIFT . . 16

UDSATTE BESÆTNINGSSKIFT:
UVISHEDEN ER DET VÆRSTE 18

TIL SØS I 1958: HAVET ER MIT 20

BEDSTE HOLDSPILLER 22

ARRANGEMENT: TUR TIL BAKKEN 22

NYT OM NAVNE 23

ANSVARET ER NU DIT OG MIT 24

Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

FJORD LINE HAR BESLUTTET, AT 'OSLOFJORD' SKAL SKIFTE FRA DIS TIL NORSK FLAG. DA REDERIET ENDNU IKKE HAR NORSKE OVERENSKOMSTER PÅ PLADS, ER DER FORTSAT FLERE SPØRGSMÅL END SVAR TIL STOR FRUSTRATION FOR ANSATTE I REDERIET.

AF HANNE HANSEN

FOTO: JON INGE NORDNESS / FJORD LINE PR-FOTO

'OSLOFJORD' UD AF DIS

INFORMATIONSMØDER sidst i maj for alle interesserede ansatte i rederiet, bragte ikke meget klarhed over fremtiden, som den ser ud for besætningerne på 'Oslofjord' ved flagskifte fra DIS til norsk flag i NOR.

Mødet var arrangeret af rederiet, og fra Metal Maritime deltog faglig leder Christian H. Petersen og rejsesekretær Barno Jensen.

Men uden indgåede overenskomster med de norske fagforeninger, var mulighederne for at kunne give konkrete svar på ansættelsesmæssige spørgsmål stærkt begrænsede.

Behov for svar og afklaring er der ellers nok brug for efter to måneder med uvished for de berørte.

UVISHED TILFØJET MERE UVISHED

Som om medlemmerne i rederiet med corona-lukning af ruter og hjemsendelse med lønkompensation i marts ikke havde rigeligt med usikkerhed, så udsendte Fjord Lines ledelse en uge senere en kryptisk melding om, at de overvejede et flagskifte på 'Oslofjord', der besejler ruten Strømstad-Sandefjord.

Prøveballonen fik lov til at svæve i luften i halvanden måned, inden Fjord Line endeligt 12. maj meddelte, at ledelsen havde besluttet at omflage skibet fra DIS til NOR.

Rederiet havde ved tidligere drøftelser med Metal Maritime udtrykt planer om at tilbyde rederiansatte at flytte med over til ansættelse under de nye forhold, og fra Metal Maritime tog formand Ole Philipsen straks kontakt til de for medlemmerne relevante norske fagforeninger, Norsk Sjøofficersforbund og Sjomannsforbundet.

"Begge organisationer meldte hurtigt tilbage, at de naturligvis var klar til at gå i tæt dialog med os, så overflytningen af berørte medlemmer vil blive varetaget i et tæt samarbejde," refererer Ole Philipsen og tilføjer:

> *"Desværre kan vi nu tre uger senere konstatere, at Fjord Line ikke har haft samme hast med at få de basale ting som overenskomster med de norske fagforeninger på plads.*

"Uden overenskomster er vi jo ude af stand til at rådgive medlemmerne med konkrete fakta om deres løn og ansættelsesforhold ved flagskiftet. Der er grundlæggende store forskelle fra DIS til NOR, hvor søfarende under NOR altså betaler norsk skat," konstaterer han.

OVER 100 MAILS MED SPØRGSMÅL

"Siden Fjord Line sidst i marts meddelte, at et flagskifte var til overvejelse, er det jo strømmet ind med over 100 spørgsmål fra medlemmerne. Det er fuldt forståeligt. Hvad der er sværere at forstå er, at rederiets ledelse tilsyneladende ikke har nogen hast med at give sine ansatte klarhed," bemærker Ole Philipsen.

I alt berører omflagningen af 'Oslofjord' 140 ansatte i rederiet.

"Vi fortsætter det tætte samarbejde med de norske fagforeninger, så medlemmerne sikres bedst muligt. Vi gør, hvad vi kan for at presse på for afklaring med rederiet, og medlemmerne får svar, så hurtigt som vi overhovedet kan, når der ligger klare aftaler om ansættelsesforhold og overenskomster," siger Ole Philipsen.

ROHDE NIELSEN

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

REDERIET ROHDE NIELSEN HAR FYLDT EN DEL I FAGLIG AFDELING HER I FORÅRET MED FLERE FAGLIGE SAGER.

USAGLIGE OPSIGELSER AF SKIBSASSISTENTER

FLERE medlemmer er blevet opsagt i Rohde Nielsen A/S på grund af det, som rederiet kalder "besætningsmæssige omlægninger". Reelt er der efter vores og medlemmernes opfattelse tale om, at de erstattes af skibsassistenter som udfører samme arbejde men til en lavere hyre og ringere ansættelsesvilkår.

Det er usagligt at opsige en person for at ansætte en anden til at udføre samme arbejde men til lavere løn. Vi sendte hurtigt en del breve afsted på medlemmernes vegne, hvor vi gjorde rederiet opmærksom på, at der efter vores opfattelse er tale om usaglige opsigelser og henstillede til rederiet, at de genansatte de opsagte skibsassistenter. Det blev, som forventet, afvist af Rohde Nielsen. Vi skønnede, at der ikke var store muligheder for at komme videre med rederiet ad dialogens vej, og vi har derfor sendt sagen videre til advokat.

I SAMARBEJDE MED 3F SØMÆNDENE

Vi har gennem forløbet arbejdet sammen med de opsagte medlemmer og med 3F Sømændene. En stor del af de opsagte er medlemmer af 3F Sømændene og det giver god mening for de berørte medlemmer, at vi arbejder sammen i denne sag. Vores advokat fortsætter samarbejdet med advokaterne i 3F om det videre forløb.

SYGEHYRE STOPPET FØR TID

ET MEDLEM blev sygemeldt to dage efter at vedkommende havde modtaget sin opsigelse, med varsel, fra Rohde Nielsen. En tid efter opsigelsesvarslets udløb stoppede rederiet sygehyren til medlemmet med henvisning til, at den søfarende ikke har ret til sygehyre som følge af sygdom som vedkommende svigagtigt har fortiet ved sin ansættelse.

Medlemmet havde efter eget udsagn og som vi senere dokumenterede ved lægejournal ikke været syg eller skadet ved ansættelsen. Vi kontaktede Rohde Nielsen og bad dem genoptage betaling af sygehyre. Rederiet fastholdt, at de så sig i sin ret til ikke at betale sygehyre iht. §29 stk. 4 i Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold ('Sømandsloven').

Vi kunne ikke komme til enighed med rederiet. Begge parter holdt på sit og underbyggede argumenterne med udtalelser og fortolkninger af loven. Sagen trak i langdrag pga. corona-krisen, hvor der blev meget travlt i rederiernes HR-afdelinger med besætningsskift mm.

REDERIET BETALTE TILGODEHAVENDE

Vi mente sagen stod stærkt og at medlemmet havde ret til hyre, og da vi ikke kunne komme til enighed med rederiet, sendte vi sagen til advokat for at tage sagen videre retsligt. Efter henvendelse fra advokaten vurderede Rohde Nielsen, at de ikke ville bruge flere ressourcer på sagen og accepterede at betale en fratrædelsesgodtgørelse på det retmæssige, tilgodehavende beløb.

OFFICER OPSAGT MED FOR KORT VARSEL

Et medlem, der var ansat som officer i Rohde Nielsen, blev opsagt med for kort varsel iht. Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold mv. (Sømandsloven). Medlemmet var blevet opsagt med 14 dages varsel. 'Sømandsloven' siger ellers, at officerer har minimum en måneds opsigelsesvarsel det første år og herefter tre måneder (§37). Der er en undtagelse; hvis rederen kan godtgøre, at tjenesteforholdet er midlertidigt og af under en måneds varighed.

Vi henvendte os til Rohde Nielsen og gjorde rederiet opmærksom på §37 i 'Sømandsloven'. Rederiet svarede venligt tilbage, at der var tale om en fejl og fremsendte en ny opsigelse med det korrekte opsigelsesvarsel. Medlemmet fik dermed 14 dages yderligere hyre.

Prøvetid findes ikke

Vi oplever, at enkelte rederier bruger begrebet prøvetid i deres kontrakter og egne særaftaler. Prøvetid findes ikke i Bekendtgørelse af lov om Søfarendes ansættelsesforhold mv. ('Sømandsloven). 'Sømandsloven' bruger skibs- og rederiansættelser, men ikke prøvetid. I Metal Maritimes overenskomster med Danske Rederier er ansættelsesformen som udgangspunkt rederiansættelse, medmindre den søfarende ønsker andet. Vores overenskomster har mulighed for at ansætte afløsere, når visse krav er opfyldt. Det er ikke meningen, at afløserkontrakter kan bruges som prøvetid.

Få din opsigelse tjekket

Opfordringen herfra er, at du - hvis du har fået en opsigelse – sender den forbi os i faglig afdeling før du melder dig ledig i en eventuel a-kasse. Vi tjekker gerne, om du har fået det opsigelsesvarsel, du har krav på iht. lov og overenskomst.

Siden sidst

NYT FRA FAGLIG AFDELING

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER, METAL MARITIME

UVISHEDEN OM FREMTIDEN I SKYGGEN AF CORONA-KRISEN PRÆGER MANGE MEDLEMMERS VIRKELIGHED OG DERMED OGSÅ ARBEJDET I FAGLIG AFDELING.

SELVOM situationen på kontoret i Rødovre fortsat er uvis og usædvanlig pga. Corona-situationen, så er alle medarbejdere nu tilbage på kontoret efter en længere periode med hjemmearbejdsplads. Der afholdes fortsat kun ganske få fysiske møder, men bortset fra det så begynder det lige så stille at ligne tiden før Corona her på kontoret.

Vi er dog meget bevidste om, at det samme ikke gælder for mange af vores medlemmer, som fortsat er hårdt ramt af omstændighederne. Først og fremmest er en del blevet opsagt, mens andre er ramt af problemerne med manglende besætningsskift og er derfor ude på voldsomt forlængede udmønstringer samtidig med at deres kolleger sidder hjemme. Andre er sendt hjem med lønkompensation og ved endnu ikke hvornår og under hvilke vilkår, de skal tilbage til deres normale arbejdsliv.

Vi gør hvad vi kan for at rådgive omkring de forskellige situationer og besvarer de forskellige spørgsmål på bedst mulig vis, selvom mange spørgsmål endnu ikke kan besvares uden forbehold for det ene og det andet.

Sådan er vilkårene desværre for rigtig mange mennesker i denne tid.

HJEMME GODT MEN PÅ KONTORET BEDST

I den mellemliggende periode har vi til gengæld fundet ud af at det faktisk godt kan lade sige gøre at holde møder på "virtuelle platforme" som Skype og Microsoft Teams, så det har på mange måder været positivt at få det afprøvet. Selve det at arbejde hjemmefra har også været en udmærket erfaring og har fungeret fint med omstilling af telefoner og bærbare computere. Men når det er sagt, så er det nu rart at være tilbage på kontoret, hvor vi bedre kan sparre med hinanden og vende sagerne sammen. Det giver en stor fordel i det daglige arbejde.

Efter de afbrudte overenskomstforhandlinger har andre opgaver presset sig på i løbet af foråret.

UENIGHED OM OPSIGELSE

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

DET LYKKEDES IKKE VED ET FÆLLESMØDE AT FORLIGE SAGEN OM ET MEDLEM, DER EFTER VORES OVERBEVISNING SKAL HAVE KOMPENSATION FOR USAGLIG OPSIGELSE I FJORD LINE. SAGEN FORTSÆTTER NU I VOLDGIFTSRETTEN.

SAGEN, der tidligere er omtalt i blad nr. 1 fra i år, drejer sig i korthed om, at medlemmet blev opsagt af Fjord Line, fordi rederiet mente, at medlemmet på en nattevagt forsætligt havde påført dem et tab.
Vi mener ikke, der er tale om en saglig opsigelse, ligesom vi heller ikke mener, at rederiet har ret i deres påstand. Vi har derfor krævet, at medlemmet skal kompenseres for den usaglige opsigelse.
Sagen er gået videre i det fagretslige system efter vi på et fællesmøde ikke kunne blive enige om et forlig i sagen. Danske Rederier holdt på vegne af Fjord Line fast i, at der er tale om en saglig opsigelse.

Svartiden mellem vores advokat og Danske Rederier er blevet forlænget lidt pga. Covid-19. Vi har sendt et klageskrift til Danske Rederier med vores argumenter, og de har nu svaret i form af et formelt svarskrift. Vores advokat er nu i gang med at give vores svar, en replik, på Danske Rederiers svarskrift. Efter udvekslingen af de formelle svar og replikker er overstået, går sagen videre til Voldgiftsretten, hvor der vil blive ført vidner og gjort indlæg fra advokaterne.

KEM Offshore er gået konkurs og World Marine Offshore har overtaget flåden af otte skibe, herunder også 'Kem 1', der nu hedder 'World Sky'. Flere medlemmer er kommet i klemme ved konkursen.
ARKIVFOTO: KEM OFFSHORE

SÆRAFTALER PÅ STRIBE

Som også nævnt i sidste blad, er der indgået særaftaler med flere virksomheder og rederier, som efter alt at dømme har betydet langt færre opsigelser end man ellers måtte forvente i denne situation.

Der er ligeledes indgået aftale med rederierne om vilkår i forbindelse med de manglende besætningsskift. En meget vanskelig situation, hvor lukningen af grænser, lufthavne mv. gjorde normal praksis umulig. Vi er klar over at løsningen ikke er perfekt for alle, men omstændighederne taget i betragtning var det den bedst mulige løsning. Herudover har der været forskellige opgaver at løse i blandt andet færgerederierne, passagerskibsrederier og offshore-virksomheder.

KEM OFFSHORE KONKURS

Desværre har vi med rederiet KEM Offshore set den første konkurs inden for søfartsområdet i kølvandet på Covid-19. Her varetager Metal Maritime naturligvis medlemmernes interesser, og krydser fingre for at der ikke kommer for mange andre konkurser i den kommende tid.

AFBRUDTE OK-FORHANDLINGER

Hvad angår de afbrudte overenskomstforhandlinger, så forventes det at disse først genoptages i løbet af efteråret 2020.

Som altid opfordrer vi medlemmerne til at følge med på hjemmesiden, hvor sidste nyt om særaftaler og fagligt relevante nyheder opdateres løbende. Det samme gælder OK-forhandlingerne, når vi igen får gang i dem.

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

I CORONAENS TEGN

SÆRAFTALER MED FÆRGEREDERIERNE

CORONA-NEDLUKNINGEN af Danmark 12. marts ramte momentant færgerederierne, og Metal Maritime indgik i forhandlinger med de respektive rederier om særaftaler, der midlertidigt satte bl.a. krævede varsler i overenskomsterne ud af kraft. Her blev den første aftale med ForSea indgået 17. marts.

Tillidsrepræsentanterne har været involveret i alle aftaler, der for nogles vedkommende er forlænget indtil videre tre gange. For særaftalerne for skibsassistenterne er forhandlingerne og aftalerne indgået i fællesskab med 3F.

Det gælder også de seneste aftaleforlængelser i Molslinjen og Scandlines. Her løber særaftalerne pt. frem til medio juni.

For Molslinjens vedkommende er der generelt blevet mere trafik, og her tyder Corona-effekten på at give ekstrem travlhed på ruterne til Bornholm i sommermånederne som resultat af de stærkt beskårne feriemuligheder i udlandet.

Senest gældende særaftaler findes på hjemmesiden på co-sea.dk

HAN

PASSAGERSKIBE I GANG IGEN

Både Fjord Line og DFDS har her ved redaktionens slutning varslet opstart af passagerskibsejlads i løbet af juni.

For DFDS' vedkommende omfatter opstarten ruten Oslo-København 25. juni. Sejladsen mellem Ijmuiden og Newcastle vil ifølge DFDS tidligst starte 18. juni.

De lettede rejserestriktioner har også fået Fjord Line til at varsle opstart 16. juni af besejling af ruterne fra Hirtshals til Bergen, Stavanger og Kristiansand med både 'Bergensfjord' og 'Stavangerfjord', samt to daglige afgange med 'Oslofjord' på ruten Strømstad - Sandefjord. Ruten fra Hirtshals til Langesund forventes først i gang fra 3. juli, meddeler Fjord Line.

HAN

STIGNING I ANTALLET AF LEDIGE I METAL MARITIMES A-KASSE

SIDEN først i marts er antallet af ledige i Metal Maritimes A-kasse steget fra ca. 30 ledige til knap 70 ved udgangen af maj.

Stigningen kan dog ikke tilskrives Corona-krisen alene, idet opsagte skibsassistenter i Rohde Nielsen (se artikel side 5) bl.a. udgør en del i stigningen. Cateringansatte, som periodevis er beskæftiget i land, indgår også i statistikken og her har hotel- og restaurationsbranchen generelt været hårdt ramt gennem marts og april.

Der har også gennem marts og april været et jævnt flow i skaren af ledige, hvor medlemmer, som blev ledige, igen er kommet i beskæftigelse.

SKIBSASSISTENTER: FRA MANGEL TIL LEDIGE

Sammenlignet med samme periode sidste år, er der dog én markant forskel i profilen af ledige. Mens der gennem de seneste par år har været mangel på befarne skibsassistenter, og A-kassen jævnligt er blevet kontaktet af rederier som mangler, så er skibsassistenter over foråret også blevet ramt af ledighed - bl.a. på grund af opsigelserne i Rohde Nielsen, hvor opsagte er erstattet af billigere arbejdskraft.

Den største andel af ledige udgøres dog fortsat af rederiassistenter, cateringmedarbejdere og kokke tilsammen.

FLERE INDMELDT I A-KASSEN

A-kassen har også i perioden siden marts registreret flere indmeldte, hvilket kan være et udtryk for øget usikkerhed om fremtiden hos den enkelte.

Bekymringen i A-kassen er, at langtidseffekten af Corona-krisen vil føre til yderligere ledighed, de kommende måneder.

HAN

UDFLUGT UDSAT TIL 2021

DEN ANNONCEREDE UDFLUGT FOR MEDLEMMER AF METAL MARITIME ER UDSAT TIL 20. MAJ NÆSTE ÅR.

DEN DÅRLIGE nyhed er, at udflugten i maj til Roskilde, besøg på Vikingeskibsmuseet og sejlads med frokost på Roskilde Fjord endte med at blive aflyst på grund af Corona-situationen.

Den gode nyhed er til gengæld at arrangementet i stedet er flyttet til næste år, hvor det er planlagt til samme dato, som er torsdag 20. maj, 2021. Og programmet vil blive nøjagtig det samme.

Alle tilmeldte fik direkte besked fra sekretariatet, og på nær et par enkelte benyttede alle sig af muligheden for med det samme at tilmelde sig turen næste år.

Dermed er antallet af tilmeldte allerede over minimumsgrænsen for at arrangementet gennemføres. Dog er tilslutningen til bustransporten fra Jylland fortsat i underkanten.

For detaljer om bus-tilslutning og dagens program se hjemmesiden på co-sea.dk

TILMELD DIG GERNE NU

Det er muligt allerede nu at tilmelde sig. Tilmelding på tlf. 36 36 55 85, hvor du også får oplysninger om tidspunkter, mødested mv., hvis du ikke har mulighed for at finde det på hjemmesiden. ■

AFLYST: CO-SEA SEMINAR

CO-Sea Seminaret for tillidsrepræsentanter, der var planlagt i september, er aflyst.

Årsagen er Corona-situationen. Seminaret skulle allerede nu have været planlagt med indhold og oplægsholdere, men med usikkerhed om forsamlingsforbud, smitterisiko mv. har Metal Maritime og CO-Søfart besluttet at aflyse arrangementet i år.

Med afbrudte OK-forhandlinger her i foråret tegner der sig samtidig et noget anderledes efterår end oprindeligt planlagt, hvor der nu er håb om, at OK-forhandlingerne genoptages.

Da CO-Sea Seminaret blev placeret i kalenderen i september i år, var det bl.a. for at kunne bruge seminaret til gennemgang og afklaring af indholdet i de nye overenskomster. Uden afsluttede forhandlinger på en lang række særoverenskomster på grund af Corona-krisen, ville seminaret heller ikke på dette punkt opfylde sit oprindeligt planlagte formål.

AF HANNE HANSEN

We Sea The Future

Kontakt SIMAC Training:

training@simac.dk

Telefon +45 72 21 55 60

SIMAC TRAINING

Tid til efteruddannelse, opkvalificering eller skal du forny certifikater?

SIMAC Training er altid klar med en løsning der sætter dig, som søfarende i centrum.

Så giv os et kald og hør om dine muligheder og vores løsninger.

Mvh

Charlotte og Jeppe

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

SØFARTSSTYRELSEN PÅ VEJ MED COVID-19 RETNINGSLINJER

METAL MARITIME og CO-Søfart deltager løbende i lovforberedende arbejde sammen med andre interessenter inden for søfarten. Det være sig de andre fagforeninger og rederiorganisationer mv. i forbindelse med trepartssamarbejdet, som er en del af den danske model.

Skibstilsynsrådet havde inviteret til et møde i forbindelse med, at Søfartsstyrelsen vil udarbejde retningslinjer for danske skibe i forbindelse med Covid-19. Mødet var et video-møde, som vi efterhånden har en del erfaring med.

På mødet fik erhvervets interessenter mulighed for at give vores besyv med. Og Søfartsstyrelsen fik mulighed for at få information om den viden, de forskellige organisationer sidder inde med - også i form af praktiske erfaringer og viden om vejledninger, som Søfartsstyrelsen ikke selv har kendskab til.

Inden mødet kontaktede jeg Metal Maritimes tillidsrepræsentanter for at kunne inddrage deres viden fra dagligdagen og de søfarendes behov til en sådan vejledning.

På selve mødet udtrykte vi fra Metal Maritime tvivl om, hvorvidt dispensationen til at passagerer må opholde sig på vogndæk under overfart også betyder, at der også kan foregå servering til passagererne på vogndækket. Vi er tvivlende overfor, om servering på vogndækket er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

TEST OG CERTIFIKATER

Andre emner på mødet, både fra de faglige organisationer og Danske Rederier, var mulighederne for Corona-test, test-certifikater og hvordan der hurtigst muligt kan sikres besætningsskift, måske også med baggrund i sådanne test-certifikater. Sidstnævnte emner fortsætter Metal Maritime i samarbejde med Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier at presse hårdt på for, så der kan komme gang i afløsningerne.

EFTERLYSER GENEREL VEJLEDNING

Vi påpegede på mødet, at en vejledning fra Søfartsstyrelsen også bør imødekomme de søfarendes uvished. At den bør hjælpe med svar på uvisheden og understøtte, at de søfarende kan have tiltro til de retningslinjer, de får fra deres rederi om, hvordan håndteringen med Covid-19 gøres i praksis.

Desuden bemærkede vi, at arbejdet med denne vejledning burde lede til en generel vejledning fra Søfartsstyrelsen, som med tilretning kan udsendes tidligere i forløbet, hvis vi igen står over for en pandemi.

Uddannelses- og Forskningsminister Ane Halsboe-Jørgensen, her i rød frakke ved gangvejen, forestod aktiveringen af tyfonen på 'Hermod Svitzer,' da søfarende blev hyldet 1. maj kl. 12. Foto: Metal Maritime.

HØJLYDT HYLDEST AF SØFARENDE

SØFARENDE verden over - og især de 150.000 som på grund af Corona-krisen er fanget om bord uden mulighed for afløsning, blev hyldet med et lydhav af tågehorn 1. maj kl. 12.

Danske Rederier bakkede initiativet op med et arrangement på kajen ved Esplanaden, hvor Uddannelses- og forskningsminiser Ane Halsboe-Jørgensen (s) repræsenterede regeringen.

Slæbebåden 'Svitzer Hermod' lagde skib til, og aktiveringen af tyfonen på slaget 12 var lagt i ministerens hænder.

Fra Metal Maritime deltog faglig leder Christian H. Petersen i arrangementet, der på grund af forsamlingsforbuddet kun omfattede et fåtal - og med afstand.

Kloden rundt fik initiativet tilslutning fra store som små skibe, og videoer strømmede i dagens løb ud på de sociale medier med hashtaggene #HeroesAtSea og #HeroesAtSeaShoutOut.

Effekten af arrangementet i form af øgede muligheder for at få gang i besætningsskift var dog minimal. Der er fortsat her ved redaktionens slutning sidst i maj store udfordringer med at få søfarende ud og hjem, selv om organisationer world wide er enige om, at problemet skal løses.

HAN

OK20

HYREBILAG GODKENDT

Hyrebilag for Bornholmslinjen og Molslinjen "Vestruterne" for menig cateringbesætning er godkendt den 20. maj og lønregulering vil finde sted med tilbagevirkende kraft, forhåbentligt med lønnen i maj måned. Lønbilagene vil blive lagt ud på hjemmesiden, når overenskomsterne DAS og DIS er færdigredigeret i løbet af sommeren.

KØJ

OK PÅ VEJ PÅ HJEMMESIDEN

Basis-, special-, og bugserskibs overenskomsterne for skibsmekanikere, skibsassistenter, ubefarne skibsassistenter og assistenter indgået med Danske Rederier (DRO2), er færdigredigeret og vil blive lagt ud på hjemmesiden hurtigst muligt.

KØJ

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!

Ny uddannelse:

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT, METAL MARITIME

FÆRGENAVIGATØR

MINIMUMSALDER FOR OPTAGELSE ER 25 ÅR - KRÆVET AF CO-SØFART, DA NYUDDANNEDE HURTIGT STÅR MED ET STORT ANSVAR MED PASSAGERSEJLADS.

UDDANNELSEN til færgenavigatør, der nu udbydes, retter sig mod små færger - ø-færger - op til 500 BT, og er blevet til efter ønske fra Færgesekretariatet. Færgesekretariatet varetager et samarbejde mellem 18 danske kommuner med småøer og færgeforbindelser. Sekretariatets opgaver er bl.a. at fremme løbende samarbejde om drift og tilbyde ekspertise og sparring, som gerne skal lede til billigere færgedrift.

Marstal Navigationsskole har stået for udformningen af selve uddannelsen. Ønsket med den nye uddannelse er at få et bredere rekrutteringsgrundlag fra lokalområdet, samt styrmænd med større opmærksomhed på kundeoplevelse og turistinformation. Det er Styrelsen for Uddannelse og Forskning, som på baggrund af tilkendegivelser fra Søfartsstyrelsen har vurderet, at der på forsøgsbasis kan sættes et uddannelsesforløb i gang over en toårig periode. Det er ikke en fagforeningsbeslutning eller en ide, som er blevet til i vores have.

MINIMUMSALDER 25 ÅR

CO-Søfart har som et led i trepartssamarbejdet været med i høringsfasen. Her har CO-Søfart været med til at sikre, at uddannelsen ikke er en blindgyde, men åbner sig op mod en videre karriere inden for det maritime erhverv, og vi har sikret, at uddannelsen giver kompetencer som kystskipper, indledningsvis styrmand af 4. grad. Derudover skal man være 25 år, når uddannelsen påbegyndes. Det har vi stået fast på, fordi vi mener, at det kræver en vis modenhed at stå med det ansvar, man hurtigt får efter endt uddannelse.

Få det
hele med,
når det er vigtigt for dig

Det rigtig interessante er det meget relevante. Derfor skræddersyr vi nyheder, informationer og anbefalinger til dig, hvor du er i livet lige nu.

Gå på mitpfa.dk, og giv os lov til at kontakte dig.

PFA

ARTIKELSERIE OM ELEVER FORTSÆTTER

AF HANNE HANSEN
FOTOS: MARTEC

Artikelserien om de fire elever på MARTEC genoptages nu, hvor eleverne er tilbage på skolen efter det afbrudte togt med skoleskibet 'Danmark'.

De fire hovedpersoner er Ednaldo Thiesen de Oliveira (øverst til venstre, Signi Andrea Mærsk Svendsen, (øverst til højre), Carl Christian Rose Morgenstjerne (nederst til venstre) og Louise Lundholm Andersen (nederst til højre).

I artiklerne fortæller de fire om deres baggrund for at søge ind på en maritim uddannelse, deres forventninger og oplevelserne efterhånden som uddannelsen til skibsassistent skrider frem. Det er freelancejournalist Henrik Kastoft, der står for artiklerne, der findes på MARTECs hjemmeside.

FØLG ARTIKELSERIEN PÅ MARTEC.DK

ARTIKELSERIEN PUBLICERES I SAMARBEJDE MELLEM MARTEC, CO-SØFART OG METAL MARITIME

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

Helene Hedegaard Henriksen er i gang med sidste del af sin barsel og har startet jobsøgningen. Men bevidstheden om en ødelagt venstre skulder nager. -Jeg vil aldrig kunne acceptere, at jeg fysisk ikke er i orden, konstaterer hun.

Ramt af arbejdsskade:

VIGTIGST AT FÅ DEN ANERKENDT

HELENE HEDEGAARD HENRIKSEN VAR FLYTTET, OG DERFOR NÅEDE ET BREV FRA FORSIKRINGSSELSKABET ALDRIG FREM, EFTER HUN I 2014 VAR BLEVET RAMT AF EN ARBEJDSSKADE. SELV ANEDE HUN IKKE URÅD OVER IKKE AT HAVE HØRT NOGET. EFTER ET STØRRE DETEKTIVARBEJDE I METAL MARITIME ER HENDES ARBEJDSSKADE NU BLEVET ANERKENDT.

EN ARBEJDSSKADE har ødelagt Helene Hedegaard Henriksens venstre skulder. Skulderen er sunket, og løfter hun tungere ting, bliver skulderen overbelastet med konstante smerter til følge. Skulderledet er som låst, og armen lader sig ikke strække op over hovedet.

Sådan har det været, siden hun som Bar Supervisor kom galt af sted om bord på 'Bergensfjord' 20. april 2014. Siden da har hendes hverdag været med konstante smerter i nakke, skulder og øverste del af ryggen og et hav af specialister, behandlinger, scanninger, undersøgelser og alternative behandlere har ikke kunnet ændre på tilstanden.

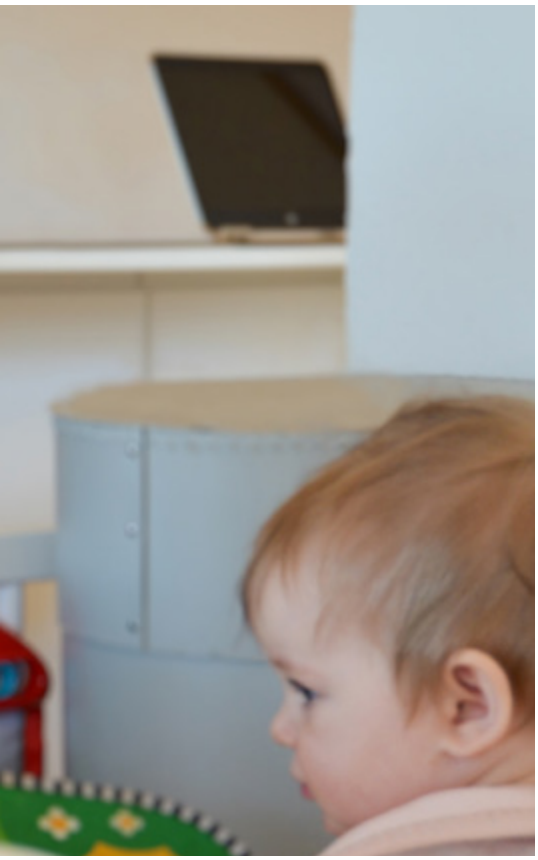
"Jeg ved ikke, hvad jeg har troet. Men det var først forleden, da lægen sagde, at "den er nok frosset", at det med ét gik op for mig, at det måske aldrig bliver anderledes. Det var et hårdt øjeblik," fortæller Helene Hedegaard Henriksen og fortsætter:

"Derfor er det så afgørende for mig, at min ødelagte skulder er blevet anerkendt som en arbejdsskade. For hvad nu, hvis min tilstand bliver værre? Hvordan er jeg stillet med et job, når nu min barsel udløber? Jeg er totalt stresset over tanken, at jeg måske ikke finder et job, som jeg kan holde til," eksemplificerer hun.

HAVDE SELV OPGIVET SAGEN

At Helene Hedegaard Henriksen har valgt at stille op til denne artikel, skyldes alene, at hun gerne bidrager til at udbrede kendskabet til sagsgangen i arbejdsskadesager.

"Jeg er altså et meget privat menneske, og det er grænseoverskridende for mig at sidde her og fortælle om mig selv. Men var



HVIS DU FÅR EN ARBEJDSSKADE

- Husk at få kopi af anmeldelsen fra arbejdsgiver
  (Anmeldelse skal ske hurtigst muligt – forældelsesfrist er ét år fra skadedato).
- Kontakt din fagforening
- Skriv hurtigst muligt et notat til dig selv om, hvad der skete (det kan glemmes i løbet af en sagsbehandlingstid).
- Besvar skrivelser fra forsikringsselskab og AES (helst via din fagforening)
- Kontakt hurtigst muligt læge og evt. behandlere, så lægebesøg og behandlinger kan dokumenteres. Går der f.eks. for længe inden første lægebesøg eller mellem lægebesøg, er det svært at få anerkendt en ulykke, da det derved kan være svært at bevise årsagssammenhæng.
- Det er den tilskadekomne, der bærer bevisbyrden.

det ikke for faglig konsulent Corlis Hansen i Metal Maritime, så var min arbejdsskade aldrig blevet anerkendt. Selv opgav jeg det hele, da sagen blev afvist i oktober sidste år," fortæller hun.

Som nævnt skete arbejdsulykken 20. april 2014 om bord på 'Bergensfjord'.

Der var ekstremt travlt i baren. Kunderne stod i kø, og bartenderne knoklede. Helene Hedegaard Henriksen var efter et nogle måneder i Fjord Line blevet forfremmet til Bar Supervisor.

"Baren var ved at løbe tør for øl. Så jeg tænkte: Dem henter jeg lige. Jeg greb et rullebord i kabyssen og tog elevatoren ned på vogndækket, hvor de ekstra forsyninger stod, refererer hun.

Hun læssede bordet, med alt der kunne være på det. Men på vej tilbage mod elevatoren, tog skibet en ordentlig rulning, og det tungt læssede rullebord ændrede retning, ret ned i en fordybning i vogndækket. Som en ren refleks holdt hun fast i bordet og det gav et enormt ryk i den venstre arm og skulder.

En blødende hånd fra glasskår fik hun med hjælp fra en kollega forbundet. Men ellers arbejdede hun videre, selv om hun havde stærke smerter i venstre overarm og skulder.

Rederiet foreslog, hun blev afløst, hvilket hun afviste.

"Jeg havde ikke samvittighed til at tage hjem. Det ved jeg jo godt, var for dumt," bemærker hun.

Fire dage senere afmønstrede hun dog på grund af smerter og efter at skulderen momentant, mens hun stod og talte med en kollega, pludselig sank flere centimeter.

INTET AT UDSÆTTE PÅ FJORD LINE

Fjord Line anmeldte arbejdsskaden helt efter bogen. Og Helene Hedegaard Henriksen understreger, at der intet er at udsætte på Fjord Lines ageren i sagen.

Efter skadesanmeldelsen sendte forsikringsselskabet Gjensidige et brev til hende, hvor de udbad sig lægeerklæring og dokumentation for arbejdsskadens omfang.

"Det brev fik jeg aldrig, da jeg i mellemtiden var flyttet. Og jeg tænkte bare, at det var helt normalt, at man ikke hørte noget. Jeg vidste jo, at rederiet havde anmeldt arbejdsskaden, som de skulle," fortæller hun.

Efter kun et par måneder hjemme, mønstrede hun efter eget ønske ud igen. Hun blev forfremmet og fik dermed et rent administrativt job. Men holde sig fra at give en hånd med, når der var travlt, kunne hun ikke. Og resultatet var hver gang smerter, når skulderen blev overbelastet. Sådan fortsatte hun i tre år i Fjord Line, hvor hjemmeperioderne bl.a. gik med undersøgelser og smertelindrende behandlinger.

Tilværelsen fortsatte herefter med graviditet og barsel. Efter barslen tiltrådte hun som Duty Manager på Musikteatret Holstebro, men de tunge løft kunne hun stadig ikke holde sig fra.

"I dag ved jeg, at jeg skulle have meldt mig syg. Men min dårlige skulder var jo ikke Musikteatrets skyld, og min samvittighed forbød mig at aflevere en sygemelding, så i stedet sagde jeg op," fortæller hun.

Da hun i december 2018 endnu en gang var til behandling hos en fysioterapeut for smertelindring, spurgte terapeuten, hvorfor hun selv betalte behandlingerne, hvis det var en arbejdsskade.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

METAL MARITIME OG MASKINMESTRENES FORENING I TÆT SAMARBEJDE OM AFTALE MED DANSKE REDERIER OM HÅNDTERING AF BESÆTNINGSSKIFT UNDER CORONAKRISEN.

Udsatte besætningsskift:

FÆLLES AFTALE OM HÅNDTERING

BLANDT CORONA-KRISENS største og fortsat uløste problemer er de manglende besætningsskift. Uanset, hvor gerne rederierne ville gennemføre afløsninger, sætter nedlukningen af lufthavne, rejserestriktioner og et virvar af lokale krav til bl.a. karantæne i hvert enkelt land uoverkommelige forhindringer i vejen.

Metal Maritime tog i samarbejde med Maskinmestrenes Forening initiativ til forhandlinger med Danske Rederier om indgåelse af en aftale om de udsatte besætningsskift og de forlængede ude- og hjemmeperioder.

"Da det her er ukendt land, var der nervøsitet for, hvilke tiltag de enkelte rederier kunne finde på uden for det overenskomstaftalte med henvisning til force majeure, siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime.

"Enkelte rederier var begyndt f.eks. at forlænge udmønstringsperioder uden at inddrage overenskomstparterne. Derfor foreslog vi Danske Rederier at forhandle en kollektiv aftale, for fælles løsninger i stedet for en overenskomstfortolknings krig i denne krise," fortsætter han.

PRINCIP: ALLE BIDRAGER

Aftalen omfatter ansatte på de respektive parters overenskomster i Danske Rederier på overenskomstområdet DRO1 - også kaldet "stor tonnage." Det vil sige maskinchefer, maskinmestre, navigatører, cateringofficerer samt menige på dæk og i catering.

"Princippet i aftalen er, at alle bidrager med noget. Dem, der er ude, får økonomisk kompensation, når ude-tiden er overskredet med 50 pct. Dem der er hjemme, kan maksimalt få en næste udetørn med 50 procents overskridelse. Og rederierne kommer til ud over førnævnte kompensation at betale evt. karantæne-dage forbundet med både ud- og hjemrejse," opsummerer Ole Philipsen.

FORTSAT FRA SIDE 15

Da hun efterfølgende kontaktede forsikringsselskabet Gjensidige, viste det sig, at der ikke var nogen sag, da de ikke havde modtaget svar fra hende på deres henvendelse fra 2014, hvor de bad om lægeerklæring mm.

KONTAKTEDE FAGFORENINGEN

Så var det, jeg kontaktede fagforeningen - for første gang i mit liv," fortæller hun.

I Metal Maritime er det faglig konsulent Corlis Hansen, der gennem flere år har stået for at assistere medlemmerne ved arbejdsskadesager. Der blev skaffet lægeerklæring og dokumentation for en del af de mange behandlinger og undersøgelser.

"Og Fjord Line gjorde alt, hvad de kunne for at hjælpe med at grave dokumentation frem på, hvornår jeg f.eks. havde været ude og hjemme og meget mere. Rederiet har strakt sig langt ud over, hvad man kan forvente," siger hun.

I sagsgangen herefter kom der en forkert dato for skaden ind i dokumenterne til Arbejdsmarkedets Erhvervssikring (AES). Trods oplysning fra Metal Maritime til AES om den forkerte dato og dokumentation for den korrekte skadesdato, afviste AES i oktober 2019 at anerkende den ødelagte skulder som arbejdsskade.

"Jeg var gravid igen. Havde det enormt dårligt, og jeg var totalt opgivende. Jeg tænkte, det bare kunne være lige meget med den arbejdsskade," fortæller Helene Hedegaard Henriksen og fortsætter:

"Men Corlis satte sig bare og læste alt igennem. Og hun fandt lige præcis de punkter, der var nødvendige for at anke sagen - og hun fik også gravet beviset frem på, at AES havde afvist sagen på baggrund af en forkert dato for skaden."

Meddelelsen fra AES her i april om, at arbejdsskaden efter ankesagen er anerkendt, bragte da også mere end almindelg glæde hos Helene Hedegaard Henriksen:

"Jeg har fået en mén-erstatning på godt 40.000 kr. Det dækker udgifterne, jeg har haft til behandlingerne og et par år frem, men pengene er ikke det vigtigste. Det er altså, at min ødelagte skulder er anerkendt som en arbejdsskade," bemærker hun.

AFTALE OM HÅNDTERING AF BESÆTNINGSSKIFT UNDER CORONAKRISEN

INDGÅET AF

MASKINMESTRENES FORENING OG METAL MARITIME

MED DANSKE REDERIER

6. APRIL 2020

FOTO: TORM

AFTALENS INDHOLD:

1
Søfarende, hvis normale udeperiode er overskredet, skal afløses hurtigst muligt, når sikre afmønstrings- og hjemrejsemuligheder er til stede.

2
Grundet den ekstraordinære situation skal der, hvor muligt, være øget gratis adgang til brug af internet/satellittelefon for de berørte.

3
Karantæneperioder udenfor hjemmet pålagt af myndigheder eller rederiet i forbindelse med på- og afmønstring betragtes som tjenestedage, hvor der optjenes sædvanlig frihed, men som ikke medregnes til udeperioden/udmønstringsperioden. (Dog gælder 50% reglen for søfarende på vej hjem)

4
Søfarende, som har haft en indtil 50 % længere udmønstringsperiode end normalt, som følge af COVID-19, skal have førstkommende hjemmeperiode af samme varighed som udmønstringsperioden. Dette kan dog fraviges ved enighed mellem de to personer, som bestrider stillingen.

Søfarende som har haft en mere end 50 % længere udmønstringsperiode optjener sædvanlig frihed, men kompenseres økonomisk for den overskydende del med 1/30 månedshyre pr. dag.

5
Søfarende, som har fået forlænget hjemmeperiode, som følge af COVID-19, fortsætter med at afvikle frihed indtil fornyet udmønstring, også selv om det maksimalt antal aftalte minusdage derved overskrides.

6
Søfarende, som har fået forlænget hjemmeperiode, skal have tilsvarende udeperiode ved førstkommende udmønstring, som de har haft hjemmeperiode. Udeperioden skal dog ikke overstige den normale udeperiode med mere end 50 %.
Dette kan dog fraviges ved enighed mellem de to personer, som bestrider stillingen.

7
Efter forlænget hjemmeperiode(r) /udeperiode(r) overgår tørner til samme mønster som var normen før COVID-19.

8
Henset til Corona situationen (gældende fra og med den 13. marts 2020) føres fridagsregnskabet som hidtil, men uden at der, hvor dette måtte være aftalt, tilskrives den enkelte søfarende straffridøgn for overskridelse af udeperioder i forbindelse med disse to eller senere i genoprettelsesøjemed forlængede udeperioder.

9
De straffefridøgn, som efter overenskomsterne ville være optjent fra overskridelsen af normal udeperiode og indtil den, i denne aftales pkt. 4, aftalte 50% overskridelse af udeperioden, opgøres af rederiet.
Overenskomstparterne drøfter efterfølgende brug af disse straffefridøgn, til f.eks. eftergivelse af minusdage.

10
I situationer, hvor enkeltstående tilfælde falder uden for ovennævnte aftale, løses dette i direkte dialog mellem de relevante overenskomstparter og rederiet.
Ensidig beslutning i sådanne tilfælde betragtes som brud på dette protokollat med fagretslige konsekvenser.

11
Hvor personlige forhold gør det påkrævet, kan der mellem rederiet og den enkelte søfarende træffes aftale om at fravige ovennævnte. En sådan fravigelse skal være skriftlig og med underretning af den relevante organisation.

Hvor særlige forhold gør sig gældende, kan der med parternes mellemkomst og et konkret rederi træffes andre aftaler.

Overstyrmand Niels Wilstrup er tillidsrepræsentant for navigatørerne i Torm og fulgte forhandlingerne med Danske Rederier om aftalen om besætningsskift under Corona-krisen.

Udsatte besætningsskift:

UVISHEDEN ER DET VÆRSTE

"DET VÆRSTE ER UDEN TVIVL UVISHEDEN. DET IKKE AT VIDE, HVORNÅR MAN KAN KOMME HJEM ER BARE DYBT FRUSTRERENDE," SIGER TILLIDSREPRÆSENTANT NIELS WILSTRUP, OVERSTYRMAND I TORM, SOM KOMMENTAR TIL DE UDSATTE BESÆTNINGSSKIFT.

SIDST I MAJ gik Niels Wilstrup selv stadig hjemme, uden at vide hvornår det ville blive muligt at påmønstre produkttankeren 'Torm Strong', der sejler i trampfart. På det tidspunkt havde han været hjemme i 12 uger, og ventede på at kunne komme af sted.

'Det er svært i trampfart at få et besætningsskift til at gå op. Destinationshavnene kan ændre sig, få lufthavne er åbne og hvis man så også skal i karantæne i det land, man påmønstrer, bliver det meget svært," forklarer Niels Wilstrup.

Danske navigatører udgør i Torm rundt regnet ca. 50. Heraf er ca. 20 skibsførere, mens resten er styrmænd og overstyrmænd, der er omfattet af Metal Maritimes overenskomst for navigatører og dermed også omfattet af den aftale om besætningsskift, som Metal Maritime i samarbejde med Maskinmestrenes Forening indgik med Danske Rederier 6. april.

HELT NØDVENDIGT MED EN AFTALE

"Jeg har fulgt med i forhandlingerne, og er tilfreds med det resultat, der blev landet - omstændighederne under Corona-krisen taget i betragtning," siger Niels Wilstrup og fortsætter:

"Det er en aftale, hvor alle bidrager med noget for at få det til at gå op i den sidste ende, og da ingen ved, hvor længe Corona-krisen varer, vil aftalen også være med til at reducere fyringer i de hårdest ramte rederier. Der er fokus på, at vi - når Corona-restriktionerne er overstået - kan komme tilbage til normale tørner så hurtigt som muligt. Og så er der fokus på, at folk skal afløses hurtigst muligt, når det kan lade sig gøre. Dette er meget vigtigt for de søfarende, som her er gået over tid."

"Det var helt nødvendigt at få lavet en aftale, ellers ville vi slæbe rundt på konsekvenserne i tørnmønstrene lang tid ud i fremtiden," argumenterer han og tilføjer: "At vi alle lige nu står i den her situation, er jo ikke nogens skyld. Alle - både rederier, ansatte og familierne derhjemme - lider under det, og det er min opfattelse, at i hvert fald Torm gør alt, hvad de kan, for at afbøde konsekvenserne for os sejlende," lyder hans vurdering.

"Jeg var hjemme, da der blev lukket ned for besætnings skifte. Og de første to uger efter indgåelsen af aftalen var der mange spørgsmål fra kollegerne. Nogen var utilfredse med aftalen, men langt de fleste havde bare brug for at få nogle af tingene i aftalen uddybet, eller de skulle have bekræftet, om de nu havde forstået det rigtigt," refererer han og fortsætter:

"Og efter min opfattelse har det ikke været nemt for dem om bord. De er isoleret og i uvished om, hvornår det er muligt at lave besætningsskifte."

Internt afholdt Torm virtuelle dialogmø-

LÆS OGSÅ SIDE 16-17, HVOR AFTALETEKSTEN GENGIVES I SIN HELHED

TEKST: HANNE HANSEN
FOTO: PRIVAT

der, hvor aftalens indhold blev forklaret og der kunne stilles spørgsmål.

"Det virker til at det har hjulpet meget, med den dialog. Især har der været tvivl om, hvor straffridøgnene blev af. At de fortsat registreres og - når vi er på den anden side af Corona-krisen - indgår som en slags buffer, og til den tid fordeles - har der været en del spørgsmål til," siger han og tilføjer: "Ja, altså fordeles efter aftale med hhv. Maskinmestrenes Forening og Metal Maritime."

BEKYMRET FOR LANGTIDSEFFEKTEN

Niels Wilstrups største bekymring i forbindelse med langtidseffekten af Corona-krisen og de udsatte besætningsskift er, om det kan få nogen til at overveje tilværelsen på langfart.

"Når man i månedsvis har været derude i uvished, evt. har små børn derhjemme og en familie, der også er under pres af det her, så føler man sig magtesløs. At være derude og vide at ens familie lider, det er et enormt pres. Så kan man let få tanken, at det at sejle langfart er svært at få til at hænge sammen med at have familien derhjemme," forklarer han.

Niels Wilstrup håber, ligesom alle i erhvervet, at der meget hurtigt sker lettelser i mulighederne for besætningsskift.

"Situationen, som den er her sidst i maj, er ikke holdbar ret meget længere. Alle er under et enormt pres," konstaterer han.

METAL MARITIME

Metal Maritimes UDDANNELSESFOND

officielt navn: **Uddannelsesfonden for Søfarende**
oprindeligt oprettet af DSRF

Skal du selv betale gebyret på 500 kr. for dit sønæringsbevis?

Søg

Metal Maritimes Uddannelsesfond om at få dækket udgiften

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis.

Ansøgning via mail til Metal Maritime.

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

FOR METAL MARITIME MEDLEMMER

Refundering af gebyr til sønæringsbevis

Metal Maritime **www.co-sea.dk**

Til søs med faderens underskrift i 1958:

HAVET ER MIT

WILMA MARTENSENS LIVSHISTORIE ER OGSÅ BERETNINGEN OM AT VÆRE DANSKSINDET I SYDSLESVIG, AT VÆRE EN UNDERTRYKT DEL AF ET MINDRETAL OG AT HAVE EN UMÆTTELIG UDLÆNGSEL.

TRODS SIT TYSKE PAS, var Wilma Martensen dansk. Hun har altid været dansk, men fik først i 1963 sit danske indfødsretsbevis og dermed danske pas. At være dansksindet og have danske rødder i et Tyskland, der var i krig, prægede hendes barndom og opvækst. Danskheden måtte skjules. Som 14-årig kom hun ud at tjene på en gård. Hun kom i huset i Danmark og arbejdede bl.a. på et plejehjem i Aabenraa. I 1958 var hun tjenestepige på en gård, og var ringforlovet med en landmand, da hun så en annonce fra Dansk Fransk, der søgte to stewardesser. "Så gik det op for mig, at jeg da slet ikke skulle være landmandskone. Jeg skulle ud at sejle. Ud at opleve og bare have frit udsyn," fortæller hun. Men der skulle en del papirarbejde til, før end den drøm kunne gå i opfyldelse.

1958

Inspireret af en annonce fra Dansk Fransk, der søgte to stewardesser, henvendte Wilma Martensen sig til rederiets agent i Hamborg.

Agent Junge var både positiv og imødekommende og det stod hurtigt klart, at rederiet gerne ansatte den 20-årige Wilma Carlsen, som hun hed den gang.

UMYNDIG SOM 20-ÅRIG

Men hendes alder var et problem. I Danmark var myndighedsalderen på det tidspunkt 20 år, mens man i Tyskland først var myndig som 21-årig.

"Jeg måtte på politistationen i Hamborg og stå til regnskab for mit forehavende. Og der skulle en underskrift til fra min far. Ikke bare en underskrift, men også en bekræftelse med politiets stempel på, at det altså var hans underskrift. Han skrev såmænd gerne under, men problemet var afstanden, for pludseligt skulle det jo gå stærkt. Så der blev ringet og skrevet og sendt papirer," fortæller Wilma Martensen om de hektiske dage i maj og juni 1958.

M/S AFRIKA SOM NYBYGNING FRA HELSINGØR SKIBSVÆRT I 1958.

FOTO: MUSEET FOR SØFART

"Jeg glemmer aldrig de blikke, jeg fik på politistationen. Jeg blev målt fra top til tå. Og det var tydeligt, at de betragtede mig som nærmest løs på tråden, når jeg sådan ville ud at sejle. Men de kunne da tænke, hvad de ville," smiler hun.

Den 16. juni 1958 påmønstrede hun M/S Afrika i Hamburg. Skibet var nyt og tidligere samme år indsat på Dansk Fransk's stykgodsrute mellem Europa og Vestafrika. Som tysk statsborger kunne hun ikke få en dansk søfartsbog, men fik alene et mønstringsbevis.

"ALT VAR FANTASTISK"

Wilma Martensen var spændt og fyldt til randen af forventning, da hun gik om bord, for første gang at skulle stifte bekendtskab med en for hende helt fremmed verden.

"Det blev fantastisk. Alt var fantastisk. At komme ud i verden, at være fri, det var en ubeskrivelig fornemmelse. Og arbejdet passede mig bare godt. Vi var to stewardesser, og vi fordelte opgaverne imellem os," fortæller Wilma Martensen, der havde rengøring af kabinerne hos kaptajnen, overstyrmanden og maskinchefen samt en del af passagerkamrene. Skibet havde plads til 12 passagerer. Derudover delte stewardesserne opgaven med serveringen i officersmessen, hvor også passagererne spiste.

Den menige besætning boede i agterskibet, mens officererne og passagererne var i apteringen midtskibs.

"Der var en meget skarp adskillelse mellem officerer og menige. Og der blev holdt stramt på formerne midtskibs med omklædning til uniform før måltiderne," fortæller hun.

For 82-årige Wilma Martensen er der ingen tvivl om, hvilke perioder i hendes liv, der har haft størst betydning. Det er årene til søs - på langfart. Friheden, den ubeskårne udsigt over havet har hun aldrig kunnet få nok af. Som barn i Nibøl, var stranden og havet det faste tilflugtssted og bibliotekets beholdning af rejsebøger blev læst med nysgerrighed. Her kunne fantasien få frit spil, og den evige diskriminering som en del af det danske mindretal i Sydslesvig forsvandt for en stund ud af bevidstheden.

WILMA MARTENSEN

FØDT 1937
I NIBØL, SYDSLESVIG

1951-1958
Forskellige tjenesteophold

1958
Stewardesse,
Dansk Fransk

1959 - 1967
Stewardesse, medsejlende hustru i A.P. Møller

1967-1989
Forskelligt kontorarbejde i land

1989 - 1992
Stewardesse, A.P. Møller

1992-1993
Stewardesse, Mercandia

1994-2000
Guide og rejseleder, Skagen

2000
På efterløn

Alt forløb planmæssigt. Bortset fra, at det absolut ikke havde indgået i hendes planer, at hun om bord skulle møde kærligheden.

"Det var heller ikke hans plan. Han var nyskilt og en del ældre end mig," fortæller hun om Hans, der var styrmand og året efter blev hendes ægtemand.

Hendes efterfølgende udmønstringer blev som medsejlende hustru - senere også med børnene.

1966

Efter i 1963 langt om længe at have fået dansk statsborgerskab og dansk pas, fik hun i 1966 sin første og eneste søfartsbog. Og medsejladsen som hustru på 'Chastine Mærsk' er noteret i bogen som påmønstret stewardesse.

Med tre små børn blev hun i 1969 skilt, og det var foreløbigt slut med tilværelsen til søs.

TIL SØS IGEN SOM 52-ÅRIG

Med yngste datter sendt af sted på udvekslingsophold i Australien så Wilma Martensen i 1989 igen muligheden for at komme ud at sejle. Hun kontaktede om foråret A.P. Møller, men de mente ikke, der foreløbigt ville blive ledige hyrer til en stewardesse.

På det tidspunkt boede hun i Skagen, og i sejlbåd gjorde hun turen til København og mødte op på rederiets hovedkontor. Det bar frugt. Så i november 1989 kom søfartsbogen igen i brug, da hun påmønstrede tankskibet 'Rita Mærsk i Rotterdam.

Herefter fulgte udmønstringer på 'Paula Mærsk' i 1991 og 'Kirsten Mærsk' i 1992.

"Tiderne var skiftet fra min første udmønstring godt 30 år tidligere. Der var færre om bord, og der var ikke mere det samme sociale fællesskab, hvor man samledes og f.eks. spiste sammen," fortæller hun og fortsætter:

"Skibene lå også kortere tid i havn, og mulighederne for at komme i land var blevet mindre. Men ellers var jeg rigtig glad for at være i A.P. Møller."

SVÆRT AT FINDE HYRE

Der blev længere og længere mellem hyrerne. Danske stewardesser blev udskiftet med stewarder fra bl.a. Filippinerne, og Wilma Martensen måtte opgive at finde hyre i A.P. Møller.

Så i stedet søgte hun job hos Mercandia. Her påmønstrede hun 'Mercandian Continent' 19. maj 1993 i Jacksonville, USA.

"Det var ikke nogen god oplevelse. Kulturen om bord gik mig på. Der var intet fællesskab," fortæller hun. Konsekvensen drog hun selv efter kun 1 måned og 15 dage ombord. Hun sagde op og afmønstrede i Miami for at vende hjem til Skagen og job som guide og rejseleder.

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**

EKSAMENSPRÆMIE

APRIL 2020

MODTAGER AF PRÆMIEN:
BEDSTE HOLDSPILLER
FRA METAL MARITIME

MORTEN BAUNSBÆK
Skibsfører, SIMAC

DIMISSION HJEMME I STUEN

NEDLUKNING på grund af Corona ramte også dimissionen på SIMAC fredag 3. april, hvor otte skibsførere og én maskinmester afsluttede uddannelsen. Dimissionsfestlighederne foregik derfor virtuelt, og hjemme i stuen modtog skibsfører Morten Baunbæk således via skærmen Metal Maritimes eksamenspræmie.

Læs interview og artikel fra 3. april med Morten Baunbæk på hjemmesiden på www.co-sea.dk. Efter afslutningen er han tilbage i job som navigatør hos M.H. Simonsen, hvor han også var kadet.

ARRANGEMENT

METAL MARITIME

KLUB 8
REGION HOVEDSTADEN

UDFLUGT TIL BAKKEN

Onsdag 1. juli kl. 12.00 - ?

Vi mødes på Klampenborg S-tog station kl. 12

Rask tur gennem "de røde porte" ind i Dyrehaven/skoven til forlystelsesstedet, hvor vi indtager en god frokost og lader snakken gå - ka` du huske?

Vi ser frem til hyggeligt samvær, gerne med sejlende medlemmer, så vi kan blive fagligt opdateret.

Bare mød op, der er ingen tilmelding.

Dagens aktiviteter foregår naturligvis i overenstemmelse med myndighedernes corona-forskrifter.

Vi ses.

Med venlig hilsen
Konst. formand Helmut Sørensen-Salz
tlf. 21 44 94 34

NYT OM NAVNE

MINDEORD

Flemming Knudsen, talsmand for kokkene i Esvagt, blev kun 56 år.

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER METAL MARITIME

DET VAR med stor sorg, at Metal Maritime fredag den 8. maj 2020 modtog besked fra Esvagt om at talsmand for kokkene i rederiet, Flemming Knudsen, var død om bord. Flemming var stille sovet ind i løbet af natten af formodede naturlige årsager.

Flemming Knudsen havde arbejdet som kok i Esvagt siden 2015 og har været talsmand siden 2016. Udover Esvagt arbejdede Flemming i mange år hos DFDS både som kok og manager, ligesom han også har haft ansættelser i land.

Personligt har jeg mødt Flemming flere gange – senest til et møde som forberedelse til årets overenskomstforhandlinger her i Rødovre tilbage i slutningen af februar. Derfor forekommer det også helt uvirkeligt at Flemming Knudsen, som virkede sund og frisk, nu er gået bort i en alder af blot 56 år.

Han vil blive husket som et sympatisk og positivt menneske med et behageligt og roligt gemyt. Han var meget afholdt blandt kollegerne og gjorde som talsmand en stor indsats for at holde sammen på kokkene i rederiet.

Vores tanker går til de pårørende.

Æret være Flemming Knudsens minde.

SENIORKLUBBEN

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

Klubben inviterer til to årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

Forårsfrokost
Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

Formand Leif R. Andersen,
Telefon 28 69 79 13
Mail L.rabech@live.dk

METAL MARITIME

VI MINDES

Annalise Arnsberg
Født 8. maj 1948, er afgået ved døden 22. april 2020

Poul Poulsen
Født 23. oktober 1924, er afgået ved døden 6. maj 2020

Flemming Knudsen
Født 15. marts 1964, er afgået ved døden 8. maj 2020

Hanne Aaen Jensen
Født 31. marts 1971, er afgået ved døden 9. maj 2020

Kransenedlæggelse ved Mindeankeret i Nyhavn på en solbeskinnet 5. maj - 75-året for befrielsen.
FOTO: MORTEN BACH, 3F SØMÆNDENE

GANSKE FÅ ER TILBAGE AF DE, DER PÅ EGEN KROP OPLEVEDE 2. VERDENSKRIG OG BEFRIELSEN. DU OG JEG HAR DERMED ANSVARET FOR, AT VI OGSÅ I FREMTIDEN HUSKER AT MARKERE 4. OG 5. MAJ OG MINDES DE 1.200 DANSKE SØFOLK, DER BETALTE MED LIVET.

AF HANNE HANSEN

NU ER ANSVARET DIT OG MIT

MARKERINGEN af 75-året for befrielsen blev i Coronaens skygge reduceret til lukkede begivenheder med et fåtal af deltagere. Landet over blev de stort anlagte arrangementer aflyst, men til gengæld fik den ellers uddøende tradition med tændte stearinlys i vinduerne 4. maj om aftenen en opblomstring. Lysene blev for mange danskere et symbolsk signal fra stuerne, hvor familier sad corona-hjemsendt og isoleret.

Dronningen og statsministeren lagde kranse i Mindelunden, hvor også krigssejlernes monument er placeret.

På initiativ af Morten Bach, 3F Sømændene, var der som altid 5. maj kransenedlæggelse ved Mindeankeret i Nyhavn.

Endnu en skelpæl siden befrielsen er med 75-året passeret, omend den blev en hel del anderledes end planlagt.

FØRSTEHÅNDSBERETNINGEN ER VÆK

75-året blev dog også året, hvor vi nu kun har et fåtal af overlevende fra krigens begivenheder tilbage. Dermed er det levende og fortalte ord om rædslerne, om de jagende tyske u-både, om torpedoerne, om forlisene og den evige angst forsvundet. Tilbage har vi beretningerne. Og resultatet af de ubeskrivelige ofre - friheden vel at mærke.

Det store spørgsmål er nu, om vi magter opgaven og kan løfte ansvaret med hvert år at markere, mindes og anerkende krigssejlernes indsats.

Magter vi at huske indsatsen af de ca. 6.000 danske søfarende i allieret tjeneste og de 1.200 der betalte den ultimative pris?

Eller er vi, der er opvokset i en anden tid med friheden som en selvfølgelighed, alene optaget af den verden, der ligger mellem øjenvipperne og egen næsetip. Evner vi at huske fortiden og de, der betalte eller er vi fyldt til randen af tidens trend, der består af tre ting: Mig, mig og mig.

Uanset, så har vi nu arvet ansvaret du og jeg, og det forpligter.