



DRÅPEN

NR. 3 • 2012 • 11. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● **NATT TIL 7. APRIL 1990 BLE
M/SCANDINAVIAN STAR PÅTENT**

● **HUMAN FACTOR**
● **CONTAINER REVOLUSJONEN**

*Vår gode
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

firmapost@xpartner.no



INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • september 2012



Nr. 3 september 2012 - 11. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Helge Oksnes

Trykk
Molvik Grafisk

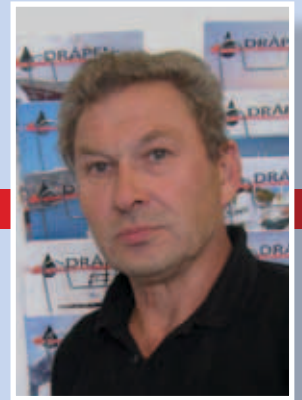
Leder	side	4
Ingen har ansvar for at de som arbeider om bord, har sikre og regulerte arbeidsforhold	side	5
Scandinavian Star saken	side	6
Det heter at den som venter på noe god, ikke venter forgjeves...	side	7
Enkelte fiskbåtreidere innfører nordsjøturnus for sine ansatte	side	8
Skipsfart står for mer enn 90% av all godstransport i verden	side	9
Human Factor	side	10
Mener at nettolønnsordningen også må gjelde NIS registret	side	11
Er dette planlagt stragegi eller bare et nytt spill for galleriet?	side	12
Er vi egentlig opptatt av lik betaling for likt arbeid?	side	13
Fem eller seks timers venting på en flyplass	side	14
Sjanghaiing - tillatt ifølge avtale	side	15
"Eneste tariffen FFFS står for er slett tullprat"	side	16-17
Lugar eller køyedeling til sjøs er et ikketema i forbundene	side	18
De mener ikke et ord av det de sier	side	19
Misunnelsen lenge leve	side	20
Om maskinsjefer som tror de er guder	side	21
Heldigvis har vi et lovverk hvor vi kan hente nyttig informasjon	side	22
Proteksjonisme i norske farvann	side	23
Norsk sjømannsforbund og rederiene fortsetter ulovlig trekk	side	24-25
Lovverket og håndhevelsen av lovene - i utakt med folket?	side	26
Mitt siste brev til Justis- og Beredskapsdepartementet	side	27
Superhull skal spise neste sommer	side	28-30
har vi likkister som frakter gods langs kysten?	side	31
Container revolusjonen	side	32-36
Nya skjorta	side	37
Natt til 7.april 1990 ble passasjerfergen M/Scandinavian Star påtønt	side	38-41
Leserbrev	side	42-47
Høyre kan bli en viktig brikke	side	48-49
Kryssord	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

4. september møttes FFFS og NSF i Oslo forliksråd. På timeplanen var kun en sak, nemlig NSFs tvangstrekk av kontingent av ikkemedlemmer. Vi tok opp saken på vegne av et FFFS medlem, som urettmessig hadde blitt trukket tariffavgift/kontingent, NSF kaller trekket tariffavgift men det er i realiteten det samme som kontingenten i NSF. Dette har vi hatt en sak i rettssystemet på tidligere, og som dere vet fikk vi ikke medhold før i Høyesterett, men det var en avgjørelse som sa at FFFS hadde hatt rett hele tiden. Les mer inne i bladet.

5. september gikk svarfristen til Norge ut, i forhold til saken vi har anlagt mot staten i Europarådet. Klagen fra staten er registret mottatt i Strasbourg, men staten hadde ikke manerer nok til å sende oss en kopi. Dermed kjøper de seg ekstra tid, de vet nemlig at vi har krav på å få se deres anførsler. Nå må vi vente til vi får kopien fra den Europeiske Sosialpakten (ESP).

Grunnen til at de ønsker mere tid, tror vi, er at den nye Sjømannsloven skal være ferdig gjennomgått 31. oktober i år. Den gamle har FFFS klaget på i årevis, allikevel fikk vi ikke plass i utvalget som skulle gjennomgå loven. Videre tror vi at den nye loven vil, på en måte, nøytralisere vår klage til ESP. Regjeringen vil for enhver pris, overfor utlandet, stå frem som demokratiets fanebærer og forkjemper, derfor denne mangelen på normal høflighet innad i landet.

Vi har hatt en flott respons på vårt ønske om oppgradering av medlemmenes status, og har fått mange tilbakemeldinger fra dere, det er vi veldig takknemlige for. Dette letter jobben vår utrolig mye i forhold til å få frem informasjon til dere hurtigst mulig, samtidig med at forbundet sparer mye penger på porto. Det er fortsatt noen få medlemmer som enda ikke har oppdatert oss, kanskje er det på grunn av turnus?

Det er aldri kjekt å få utmeldinger fra forbundet, men når vi får utmeldinger som denne, da vet vi i alle fall at vi har gjort noe riktig.

Hei Leif. Da jeg ikke lenger seiler, velger jeg å si opp mitt medlemskap i fffs. Takker for samarbeidet, støtten og tryggheten jeg har følt sammen med dere. Ønsker dere lykke til alle sammen, på reisen videre:-)

Det er ikke alle saker vi løser som kommer på avisenes førstesider, de aller fleste sakene forbigås i stillhet. Derfor er det gledelig å melde at vi til nå i år har vi løst ca. 150 saker. Dette er saker fra de ganske små, til de litt større, men som allikevel har stor betydning for dem det gjelder. Det kan være strid om fridager, ekstraseiling, hjelp i forbindelse med sykepenger og mye annet. Saker hvor NAV er involvert er noe av det vanskeligste, der er det nesten ikke mulig å komme igjennom, det er med andre ord saker som er veldig arbeidskrevende og langdryge.

Rapporten om Scandinavian Star som Per Sandberg (FrP) leder i Justis komiteen, så ivrig og engasjert ba om å få (se forrige nr. av Dråpen) på vårt møte i Stortinget, med løfte om at de ville ta tak i saken med en gang, var bare politikerprat. Nå i ettertid har det, i følge Per Sandberg, kopt ned til at gjenopptakelse av saken må fremmes som et representantforslag i stortinget. Det er skuffende at politikere ikke blir stilt til ansvar for løfter/påstander som de så uforpliktende slenger rundt seg, men fordelen er at nå vet vi i alle fall, hvem vi ikke kan stole på i fremtiden.

Til slutt vil vi bare ønske alle en god høst.

I oppdrettsnæringen bruker man paragrafbåter på 14,98 meter som servicefartøy

Ingen har ansvar for at de som arbeider om bord, har sikre og regulerte arbeidsforhold

For 1,5 år siden tok FFFS kontakt med Sjøfartsdirektoratet og Arbeidstilsynet, med spørsmål om hvem som har ansvaret for de som jobber om bord i båtene i oppdrettsnæringen.

Svaret fra begge etater var at det visste de ikke. Nå ser vi at vår adressering av spørsmålet har båret frukter. Nå vet de hvem som har ansvaret:

Nye forskrifter kommer om bruk av arbeidsbåter i oppdrettsnæringa – kan bli forenkla fra to til en tilsynsmyndighet

I dag har Sjøfartsdirektoratet ansvar når

det gjelder båten og føreren av den mens Arbeidstilsynet har tilsyn med arbeidstakerne.

– Det er arbeidstilsynet som er tilsynsansvarlig. Ansvaret vil bli vurdert i forhold til den nye forskriften, og da kan det tenkes at dette kommer inn under sjøfartsdirektoratets ansvar.

Eilif Fjon er kommunikasjonsdirektør i Sjøfartsdirektoratet. Han tror forskriftene er klare neste år.

Se <http://www.skipsrevyen.no/nyheter/136564.html>

Et annet resultat av vår henvendelse, er at nå går man bort fra «paragraf størrelsen» på 14,98 meter. Nå skal servicebåtene bli større og nytt regelverk skal innføres. Det er allerede ting på gang. Eierne av småbåtene har begynt å bestille større båter, nå på 24,60 meter. Derfor tror og håper vi på ordnede forhold på dette fartsfeltet i tiden som kommer.

Det nytter å ta ting opp!



Ilfoto: Morten Vika

Bergen Viking



Foto: FFFS

Scandinavian Star saken

Det har kommet oss for øret at det stilles spørsmålstegn ved vårt engasjement i denne saken.

Vår begrunnelse for engasjementet, er at vi ikke vil gå på akkord med sikkerheten til sjøs. En annen ting er at det er alles ansvar å påpeke at urett er begått. I dette tilfellet er det et masse mord. Dette er et masse mord på 159 personer, begått i pengerus.

Som vi har skrevet om i artikler i tidligere nummer av Dråpen, ble skipet kjøpt inn for 10.3 millioner dollar, og forsikret for 24 millioner dollar. Vi er ganske sikre på at dette dreier seg om en forsikringssvindler, som gikk helt av hengslene.

Det skulle bare mangle at vi, som et sjømannsforbund, ikke skulle bry oss.

Det er for øvrig ikke bare vi som bryr oss, pensjonert skipsreder Dan Odfjell har også engasjert seg, og i tillegg gitt 25 000 kroner for at saken skal bli oppklart. Ved hjelp av disse pengene, er saken nå oversendt Menneskerettsdomstolen i Strasbourg. Slik vi ser det burde flere skipsredere engasjert seg.

Forfatter Kjell Ola Dahl har nylig utgitt boken "Farlig seilas – Scandinavian Star og gåtene". Dette er en kjempegod bok om hendelsen. Han har gjort mer eller mindre de samme undersøkelsene som oss, men har brukte andre innfallsvinkler og kilder enn det vi har gjort, men resultatet han har kommet frem til er likevel svært sammenfallende med vårt.

Konklusjonen er at dette er Skandinavias verste forbrytelse i fredstid. På linje med oss er også han så sikker på at dette er masse mord, at han har navngitt de samme personer som vår gruppe har gjort.

En annen ting som er viktig å presisere er, at Scandinavian Star saken har vi arbeidet med på frivillig basis, på vår fritid. Vårt engasjement har altså ikke gått på bekostning av medlemmenes saker.

Vi mener at saken bør oppklares, på vegne av alle som har sjøen som arbeidsplass.

Det heter at; den som venter på noe godt, ikke venter forgjeves

Men man kan også si at den som venter på noe godt, risikerer å komme for sent.

Vi i FFFS hører til stadighet at vi er det eneste forbundet som gjør noe for de seilende. Uten tvil er det en overdrivelse, men ingen røyk uten ild. Om det er så, at så mange seilende virkelig mener at vi er de eneste som tar tak i urettferdighet, lovverk og andre ting som angår sjøfolk, er det feil holdning å vente med å opprette medlemskap hos oss. Den støtten «venterne» kunne gitt oss kan bli helt avgjørende for det arbeidet vi gjør. Vi har utgifter i millionklassen hvert eneste år - bare i retts- og advokatutgifter. Vi tar opp saker som kommer alle seilende til gode. De sakene vi tar opp

er så prinsipielle at vi har vært tvunget til å gå til Høyesterett tre ganger, og en av avgjørelsene derfra har vi vært tvunget til å anke enda lenger. Den er inntatt og blir behandlet i Den Europeiske Sosialpakt (Europarådet) nå i høst.

Vi hører stadig når vi er på skipsbesøk, og også i andre sammenhenger, at vi er det eneste forbundet som virkelig gjør noe, men at de likevel vil vente litt til. Da, må vi tilstå, forstår vi ikke tankegangen. Mener de det de sier?

Om de er redde for å ta sine egne meninger på alvor, har de et problem. Et annet legitimt spørsmål er om enkelte er redde for konsekvenser fra andre om de melder seg inn i FFFS? Det er alvorlig, om noen gir inntrykk av at det vil få konsekvenser for dem om de føl-

ger overbevisningen sin og melder seg inn i FFFS. Da er det i alle fall grunn til å komme til oss. Da har de i det minste beskyttelse, ikke bare fra oss, men også av lovverket.

Om det er andre ting de frykter, må de si fra til oss, slik at vi kan adressere problemet på en skikkelig måte. Så lenge vi er til stede og tar sjøfolk generelt, og våre medlemmer spesielt, på alvor, har de ingen ting å frykte. Det å ta sjøfolk på alvor har vi gjort fra første dag, og det vil vi fortsette med. Sammen i et forbund er vi sterke, fraksjonerte sørger vi bare for at mange fagforbundsledelser har gode dager, med høy sigarføring.

Enkelte fiskebåtredere innfører nordsjøturnus for sine ansatte

Samtidig er de forbannet på subsidieringen av offshoreflåten

Om det ikke hadde vært for at offshoreflåten og andre fikk nettolønnsordning, hadde heller ikke fiskebåtrederne innført nordsjøturnus.

Dette forteller oss at det fiskebåtrederne er sinte og sure for, er at de nå må gi i fra seg noe mer av overskuddet til sine

ansatte som virkelig har fortjent det. De hadde ikke innført nordsjøturnus om de ikke hadde hatt råd til det. Vi er ganske sikre på at de ikke driver for bankenes regning. Det sier samtidig at de hele tiden har vært i stand til dette, men har holdt sine ansatte lønnsmessig nede, og spilt offer.

Heldigvis er de nå tvunget til å spille med åpne kort. Skal de fortsette med et lukrativt fiske, må de også ha dyktige

fagfolk til å arbeide for seg. Om fiskerne ikke får de samme betingelser hos dem som de får andre steder, går fiskerne til de rederne som betaler best. Det er helt naturlig, man vil ha betalt for den varen man selger- erfaringen og arbeidskraften.

FFFS mener at det er på høy tid at fiskerne får det som fortjent!



Illfoto: Helge Oksnes



Illfoto: Frontline Ltd

Skipsfart står for mer enn 90% av all godstransport i verden

Rundt 50.000 skip frakter årlig flere milliarder tonn varer som mat, olje, stein, kjemikalier og biler rundt om på verdenshavene. I tillegg kommer all nærskipstrafikk som passasjertransport og innenriks skipsfart. Norge er en av verdens største skipsfartsnasjoner, med betydelig skipsfart i norske havområder.

(http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/skipsfart/)

Med denne kunnskapen i bakhodet, er det uforståelig at en ikke ser betydningen av å ha en levedyktig sjømannsstand. Nordmenn har gjennom århundrer fraktet varer og utført tjenester på hav over hele verden. Tjenester som har krevd at vi mestrer kunsten i å krysse verdenshavene til fulle. Vi har, i tillegg, lært opp den ene nasjonen etter den andre, i kunsten å arbeide på havet.

De som har stått i spissen for dette djerve prosjektet, rederne, har slitt og forvaltet hver eneste krone på en fantastisk måte, både for seg selv og for landet. Sakte men sikkert har de, i de fleste tilfeller, bygget opp en sunn, moderne og fremtidsrettet industri, ved hjelp av noen av verdens beste sjøfolk.

Rederne har heldigvis alltid vært flinke til å lukte penger. De har også vært flinke til å plassere dem i fornuftige foretak slik at virksomheten deres har fortsatt å

vokse. I vanskelige tider når de har hatt behov for å skaffe nødvendig kapital, har regjering og storting som regel vært til å stole på. Billige lån og garantier har som oftest vært tilgjengelige fordi statsmakten har sett betydningen av norsk skipsfart.

Disse garantier og billige lån ble ikke gitt på grunn av redernes blå øyne, får vi håpe, men for å sikre arbeid til en, etter hvert, vaklende sjømannsstand. Selv om rederne fikk lån og garantier, og verdenshandelen gikk så det suste, ville de tjene mer. De kastet sine mer og mer grådige blikk etter billigere og billigere sjøfolk.

Dette gikk selvsagt ikke smertefritt for seg, det gikk hardt ut over norske sjøfolk som hadde strevd og slitt både for seg selv, rederen og staten. Sjøfolkene, som alltid hadde hatt jobb, begynte nå å konkurrere om de få jobbene som var å oppdrive. De var blitt en pariakaste innen

norsk arbeidsliv. Tidligere sto rederne i kø for å få tak i erfarne sjøfolk, og nye ungdommer ble mønstret og utdannet over en lav sko.

Man kan lure på om det bare er redernes grådighet som ligger bak. Vi tror ikke det, vi tror at det er mer sammensatt enn som så. Kan det være vinglete og misunnelige politikere og skiftende regjeringer av ymse kulører, som ikke har hatt en sammenhengende og fremtidsrettet politikk? Vi tror at når man en dag får beskjed om at slik er reglene, for deretter å få kontraordre dagen etter, om at nå er det andre regler som gjelder, da ser man seg om etter sikrere havner for sine verdier.

For å gjøre nettopp det måtte rederne ta noen grep, de flagget ut, dette førte selvsagt til at noen blir skadelidende. De som får svi mest er selvfølgelig sliterne, sjøfolkene.

De ble ofret på grunn av vinglete politikere og inkompetente forbund som ikke så, eller ville se, det som skjedde. Norge som tradisjonelt har vært en sjøfartsnasjon, har nå paradoksalt nok blitt redusert til en nasjon med mange redere, store rederikontorer, mange norskeide skip, men få norske sjøfolk.

Human factor

Stress igjen



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Jeg vil gjerne ta for meg noen momenter med stress som jeg mener er viktig og som har betydning for mennesker som opererer i risikoutsatte miljø. Som jeg har sagt før så er stress kanskje det som har størst effekt på våre ytelser. Selv om det finnes god stress så er det få eller ingen som kjenner grensen hvor stress tar overhånd og gjør oss ute av stand til å håndtere selv de enkleste situasjoner.

Stress-symptomer kan vi merke lenge før stress gjør at vi bli ute av stand til å prestere. Det opplever vi som økt puls, tørr munn, svett inni hendene pluss en del mindre merkbare symptomer. Stress er et forsvar og har til hensikt å gjøre oss i stand til å bekjempe en motstander, eller å løpe for å komme unna. Når vi havner i en situasjon hvor vi opplever stress skjer det mange ting. Hjernen sørger for at kroppen vår settes i beredskap og det er en krevende operasjon av hjernen. Når puls, pustefrekvens og blodtrykk øker, betyr det at hjernen må bruke av sin tenkekapasitet for å overvåke alle disse parameterne så de ikke kommer ut av kontroll.

Vi opplever som regel stress i situasjoner som er krevende og risikofylte. Det betyr at vi må bruke mye av vår hjernekapasitet til å tenke for å løse disse problemene. Når stress slår til så krever også den tenkekapasitet. Det betyr at det blir

mindre kapasitet igjen for å løse problemer i situasjonen vi er oppe i. Med andre ord når vi virkelig har bruk for å tenke klart så begrenses denne evnen automatisk når stress dukker opp. Problemer som vi under normale omstendigheter klarer å håndtere blir umulig å løse når vi er stresset. Det betyr igjen at vanskelige problem blir umulig å løse under mye stress. Noe så enkelt som å prate krever at vi må sette sammen en setning i hodet vårt før vi kan si den høyt. Dette krever også tenkekraft og belaster hjernen, men når kapasiteten for å tenke er så begrenset som den blir under stress blir dette problematisk. Derfor er det vanskelig å kommunisere med mennesker som er veldig stresset fordi de snakker usammenhengende og vi oppfatter dem som om de prater "tull".

Vår evne til å løse kompliserte problemer når vi er stresset er nesten lik null og det går skremmende fort fra å kunne prestere optimalt til å havne i en stressituasjon, hvor ingen ting fungerer.

Mange aksepterer ikke at stress vil ha så stor betydning for våre prestasjoner som den faktisk har. Vi må lære oss å gjenkjenne symptomene på stress før vi er i en situasjon hvor vi ikke lenger kan kontrollere hva som skjer. Da kan vi endre adferd og unngå farlige tilstander.

Å være klar over sine begrensninger og kompensere for disse er godt sjømannskap og kan i ytterste konsekvens hindre en katastrofe.

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

Norges største sjømannslegekontor har erfarne og autoriserte sjømannsleger klar til å ta imot for helseundersøkelser for: sjømann, offshore, fiskar, los, fritidsbåtfører, brovakt, førerkort

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

Tlf 55 54 40 30 - fax 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

Legekontoret for sjømenn Bergen • Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen

Else-May Botten, medlem i Aps programkomité, mener nå at

Nettolønnsordningen også må gjelde NIS registret

Velkommen etter sier vi i FFFS. Men årsaken til at AP nå vil gjøre konkurransen lettere for norsk skipsfart, stiller vi oss mer tvilende til. Botten påstår nemlig at norsk skipsfart konkurrerer med blant annet Filippinene.

Det nærmer det seg stortingsvalg, og da tas alle midler i bruk, til og med løgner. Norsk skipsfart har aldri konkurrert med filippinsk skipsfart, tvert i mot har norske redere hentet billige mannska-per derifra. De har til og med opprettet skoler for filippinske sjøfolk. I tillegg har NSF (LO) opprettet eget mønstringskontor for dem som skal mønstre ut på norskeide skip.

Den største «norske sjømannskommunen» i dag er Filippinene, og så påstår Botten at de er våre konkurrenter? Dette er toppen på frekkhet. Først tillater Norge/LO at rederne kan flagge ut akkurat som det passer dem. Deretter følger NSF etter og legger alt til rette for at de selv skal tjene så mye penger som mulig, og at rederne skal få det lettest mulig med mønstringen.

Utover det er vi selvsagt for at vi må opprettholde, oppjustere og ikke minst inkludere alle fartsområder, når det kommer til nettolønn. Fiskerier, innenlands ferger og fraktflåten må også inkluderes. Hvorfor er det nesten bare rederier tilknyttet det største rederiforbundet, NR, som skal nyte godt av ordningen?

Den gangen netto-lønnsordningen ble innført, arbeidet FFFS hardt for at hele næringen

skulle få de samme betingelser som resten av Europa hadde. Nå, åtte år senere, ikke fire år som Botten hevder, ønsker hun at AP skal programfeste videreføring og oppjustering av nettolønnsordningen. Hun mener at nå må også NIS registret inn i ordningen. Hun sier ikke et ord om de som virkelig sliter innen næringen; kystfrakten, fiskeriene og fergene. Dette lukter det svidd av.

Hvem som får regjeringsmakten etter 2013 er av mindre betydning for oss, bare de holder seg til ærlig spill.

På linkene under kan dere selv lese og se hva Else-May Botten hevder.

[http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/\(\\$All\)/610AB6B3643C6E1DC1257A70004143F2](http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/($All)/610AB6B3643C6E1DC1257A70004143F2)
<http://turl.no/lfm>

*Foto: Arbeiderpartiet
Else-May Botten*





Illfoto: Morten Vika

Er dette planlagt strategi, eller bare et nytt spill for galleriet?

Sjøfartsnæringen har i en årrekke reklamert for seg selv, og uttalt at de ønsker flere norske ungdommer til sjøs. Vi har bruk for rekruttering, sier man.

Dette er festtale ord, men følges ikke opp i virkeligheten. I virkeligheten overlater man opplæringen til andre. Naboen får ta støyten. Eller sagt på en mer direkte måte av noen redere, andre redere får lære dem opp, vi vil bare ha ferdig utdannete sjøfolk. Ungdommene blir oppfordret til å utdanne seg til sjøfolk, men enkelte rederier vil ikke ta utfordringen med å ha læreplasser.

Dobbelt så mange norske ungdommer vil til sjøs, men flere rederi ønsker ikke lenger å utdanne dem. I dag får bare tre av ti læreplasser.

I årevis har sjøfartsnæringen jobbet for

å få flere ungdommer til å søke maritime fag.

Nå har de endelig lykket, men når elevene er klare, er det ikke mange nok læreplasser hos rederiene.

– Jeg er bekymret for framtiden, sier daglig leder i Maritimt opplæringskontor i Haugesund, Øyvind Bårdsen.

For fem år siden satt Maritimt Forum i gang en omfattende kampanje for å få flere til å ta en utdanning innen skipsfart. I dag er situasjonen en helt annen, og dobbelt så mange søker.

Det er ikke første gang man setter i gang reklamekampanjer for å få tak i ungdommer til sjømannsyrket. Det er heller ikke første gang det går slik det gjør. Det er ikke mer enn ca. ti år siden Sig. Bergesen og andre store rederier samt NR reiste kysten opp og ned, og lovde gull og grønne skoger til dem som ville utdanne seg til sjøoffiserer. Den gang som nå ble

et helt årskull med ungdommer lurt. Man utdannet seg til ledighet.

Om rederne virkelig er interesserte i å utdanne flere norske sjøfolk, hvorfor tar de da ikke inn flere lærlinger?

Behovet for norske sjøfolk er fortsatt stort. Hvert år er det 100 flere offiserer som går av enn som blir ferdigutdannet.

– Vi burde vi hatt flere læreplasser enn elever, slik at vi i neste omgang får ut det vi trenger av offiserer i næringen, sier Bårdsen.

Han frykter for framtiden til norsk skipsfart om ikke styresmaktene, rederiene og offshorenæringen sammen tar ansvar.

– Alle venter på at noen andre skal komme på banen. Den holdningen må de gå bort ifra, sier han.

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.8258845>

Er vi egentlig opptatt av lik betaling for likt arbeid?

For noen år siden spurte en stortingspolitiker om spalteplass i Dråpen. Det fikk hun naturligvis.

Under samtalen som ledet frem til spørsmålet fra henne om spalteplass, spurte vi om hennes mening når det gjaldt lik lønn for likt arbeid til sjøs. Det hadde hun ingen sans for. Hun var fast overbevist om at om vi fikk gjennom at alle utlendinger som var mønstret på norske skip skulle ha norske hyrer og rettigheter, ville det føre til lønnspress i sjømannens hjemland. Hva så, mente vi.

Jeg minnet henne om den lange kampen norske, og utenlandske kvinner, hadde ført for å få lik lønn for likt arbeid. En kamp som fremdeles pågår, sa vi. Det mente hun ikke kunne sammenlignes, ut fra at det var en kamp innad i landet. Det var kampen for slavenes frihet i USA og ANCs kamp for likhet i Sør-Afrika også, påpekte vi. En kamp Norge støttet med millioner av kroner. Det er ikke det samme, repliserte hun. Jo, sa vi.

Den gangen vi hadde vår samtale, var det sjøfolk fra Baltikum som var i vinden. Nå har også de begynt å bli litt for dyre til at de er like lukrative som den gang. Hun mente at om en fra Estland for eksempel fikk norsk hyre, ville det være urettferdig overfor norske sjøfolk. Estlenderen måtte kanskje bare betale fem kroner for en kilo margarin i sitt hjemland, samtidig måtte en nordmann betale mer en det dobbelte. Estlenderen ville, mente hun, ganske snart bli en av sitt lands overklasse. Hva så, sa vi.

ILO, den Internasjonale Arbeidstaker Organisasjonen, har nedfelt i sitt lovverk at sjøfolk kan ansettes på sine hjemlands tariff. Hva om man nå ønsker å ansette en mongolsk sjømann (Mongolia har opprettet sitt eget skipsregister i Singapore - www.mngship.org)?

Vi vet ikke om man har tariff for mongolske sjøfolk, det vi derimot vet, er at Mongolia ikke har en meter med kystlinje.

Hva om vi nå snudde tingene på hodet, og sa at redere som ansetter underbetalte sjøfolk, fikk rettferdighetens søkelys på seg. Hva ville vi da fått se- jo at ingen så noe rart i at de ansetter lavlønnete sjøfolk for å gjøre rederiet bedre rustet til å komme gjennom dårlige tider. Det er det som blir sagt.

Stortingspolitikeren vi snakket med, mente tvert i mot at det var helt på sin plass at man kan utnytte underbetalte sjøfolk. Kampen for lik lønn for likt arbeid betydde ingen ting når det gjaldt denne arbeidsgruppen.

Alf Prøysen sa en gang noe om Kong Salomo og Jørgen Hattemaker, men Arnulf Øverland uttrykte det kanskje enda mer presist på denne måten:

Du må ikke tåle så inderlig vel den urett som ikke rammer deg selv.





Illfoto: Gaute Bruvik/Avinor

Fem, eller flere timers venting på en flyplass - for at rederiet skal spare noen hundrelapper

Sjømenn som har vært borte fra familiene sine i ukevis, må sitte time ut og time inn på en flyplass et eller annet sted på kloden på grunn av lommerusk. Er rederne så kyniske i sin reiseplasslegging at de gjør hva som helst for å spare noen få kroner?

I det siste har vi fått inn en del henvendelser i forhold til dette. Er det virkelig så stor profitt i å plage sine egne ansatte, at det kan rettferdiggjøre timevis med ventetider på flyplasser rundt om kring i verden? Mange av dem som har blitt tvunget til slik ørkesløs venting, har på

egen hånd gjort undersøkelser i forhold til rutetider og avganger til destinasjonen. Det de oppdaget var at ventingen kun hadde en hensikt: Rederiet sparte penger.

Rederiene forklarer at om de hadde funnet en bookbar rute som hadde avgang tidligere, som hadde passet bedre, ville de selvsagt benyttet denne. Problemet for de reisende er bare at dette gjentar seg gang etter gang. Når mannskapene selv gjør undersøkelser, finner de tidligere korresponderende ruter nesten hver eneste gang. Noen kroner dyrere kanskje, men ikke så mye.

Blant annet i overenskomsten til maskinistene, kan vi lese hvordan reiser til og fra skipet skal foregå:

”\$6 UTGIFTER VED ANSETTELSE, REISE OG REISETID

6.1 Reiseutgifter og transport

Reise skal foregå med offentlig transportmiddel og ordnes på hurtigste måte.”

Dette kan ikke rederiene komme fra, likevel lar de sine ansatte, gang etter gang sitte igjen på en eller annen flyplass. Dette er stressende for de det gjelder, man kommer ikke friske og opplagt om bord på jobb. Man kommer heller ikke blide og fornøyde hjem til familien, man er irritert og deprimert på grunn av at man blir satt så lite pris på av arbeidsgiver. FFFS håper at de rederiene dette gjelder, snarest mulig slutter med slik kynisk utnyttelse av sjøfolk.

Sjanghaiing - tillatt i følge avtale

Protokollen mellom Norges Rederiforbund og hhv. Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund av 27. august 2007 gir ingen sjømann ubetinget rett til å fratre skipet selv om dette opererer... i områder hvor faren for terror, opprør, kidnapping, sjørøveri etc. er særlig stor...» Som det fremkommer skal «arbeidsgiver utvise imøtekommenhet overfor arbeidstaker som vegrer seg for å tjenestegjøre i det aktuelle området» og videre at en «Arbeidstaker som ikke ønsker å tjenestegjøre i slike områder skal, om mulig, tilbys tjeneste i rederiet iht. gjeldende regler. (Pål Tangen advokat NR.)

Man har i følge protokollen ikke lenger noen rett eller kontroll over sin egen arbeidssituasjon etter at man har signert hyrekontrakten. Finner rederen ut at man skal til et farlig område å utføre en kort eller langsiktig jobb, er det ikke bare å si at dette ønsker man ikke, i følge Rederiforbundets advokat. Rederen har i følge avtalen, igjen i følge advokat Tangen, krav til at du følger med skipet. Er rederen derimot av den snille typen, kan han om han ønsker det, sette en annen i din stilling, men det er fremdeles opp til ham.

I følge andre nasjonale og internasjo-

nale lover og overenskomster er slik beordring slett ikke lovlig. Er det bare fordi man er sjømann at slik praksis kan rettferdiggjøres?

Vi har i den senere tid hatt noen eksempler på slik praksis, fra våre medlemmer. Til å begynne med trodde vi ikke at dette kunne være tilfelle, men dessverre viste det seg å holde stikk.

Et av våre medlemmer ville «forbeholde seg retten» til ikke å følge skipet til et piratutsatt farvann, dette var en rett som det skulle vise seg at han ikke hadde, ifølge rederen. Resultatet ble at rederen

satte han på «ulønnet permisjon». Hva nå det er??

Slik vi har forstått det, eksisterer ikke slike ordninger hverken i NAV- systemet, eller andre steder. Enten er man ansatt med lønn, eller så er man det ikke.

Det er ikke opp til norske sjøfolk å holde verdenshandelen oppe for enhver pris. Er det ikke trykt å gå inn i et farvann, skal det ikke være diskusjon om fritak. Det skal ikke være opp til snille redere å avgjøre, vi har lover å forholde oss til, blant annet denne, SOLAS – (Safety Of Life At Sea) mot å utsette sjøfolk for fare. Et betimelig spørsmål blir derfor; står nevnte protokoll over loven?

Dessuten, ordningen med ulønnet permisjon eksisterer ikke, derfor kan heller ikke noen bli satt på det.



Ilfoto: Morten Vika

Granvin

“Eneste tariffen FFFS står er rett og slett tullprat i fra a til å, og intet annet!”

(Malinky)

Malinky er en driftig person, om dere vil vite mer om ham, er det bare å ta en titt på «Ytringer» på hjemmesidene våre. Heldigvis har vi folk som han, uten hadde vi ikke fått objektiv kritikk og veiledning.

Når Malinky sier at innbakt i vår kontingent finner du ikke:

Medlemskap - forsikringsdekninger - advokathjelp - rådgiving i tariffsaker og ikke har de tariffen heller - stønad til etterutdanning pensjonsrådgiving.

Har han rett- i en ting, vi har ikke gitt stønad til etterutdanning- enda.

Når det gjelder de andre påstandene, har han litt rett, men mest feil. Våre medlemmer har selvsagt medlemskap, men FFFS har i stedet for innbakt forsikring i kontingenten, en kontingent som er overkommelig, om vi sammenligner med NSF. Våre medlemmer har noen flere tusenlapper ekstra å rutte med når året er omme. Det er jo penger som kan brukes til å kjøpe forsikringer for. Vi ønsker ikke at kontingenten skal være en viss prosentandel av **brutto** hyre, med andre ord- betale kontingent på skatten.

Advokathjelp i forbindelse med jobbrelevante saker, har selvsagt våre medlemmer, de påser blant annet at tariffen inngått av andre enn FFFS blir overholdt. Når det blir påstått at vi ikke har noen avtaler er det også feil. Vi har riktig nok ikke

mange, men de vi har gir mer til hver enkelt sjømann som er omfattet av avtalen.

Jeg må si meg enig med Voltaire i at ikke alt Malinky presenterer fra denne «talerstolen» er korrekt. Når Malinky påstår at FFFS bare arbeider for eldre sjøfolk, tillegger han oss meninger vi aldri har hatt. Tvert i mot har vi snakket mye og varmt om å skaffe og å lære opp nye ungdommer til et yrke på sjøen. Om det er slik at Malinky er ung og føler seg forbigått, beklager vi det. Vi arbeider altså for at alle som har sin jobb på sjøen skal ha lik og rettferdig behandling.

Arbeidsmiljøloven til sjøs mere passende til pensjonister, slik at Ungdommen holdes enda mere utenfor i jobbmarkedet til sjøs.

Konsekvensen av det som FFFS ønsker er at 67 åringen er sikret videre arbeid, men 32 åringen må gå fra jobben grunnen mindre ansienitet! (Malinky).

Når det gjelder den alderen vi har vært og er opptatt av, er det 62 års aldersgrense, hvor Sjømannsloven fratar 62 åringene oppsigelsesvernet. For en 20 åring er en 62 åring trolig gammel, for en 62 åring er det ikke mer enn middelaldrende. Alder er veldig subjektivt, man er ikke eldre/ynge enn man føler seg selv. Derfor har vi sjømannsleger som skal kvalitetssikre at bare friske sjøfolk får mønstre ut. Man skal ikke sette alder foran kvalitet. Man skal heller ikke tvinges til å ofre yrkeslivet sitt for en som er yngre enn seg selv- på grunn av en kunstig aldersgrense.

Når det gjelder salmeverset nedenfor: «Tvangstrekk av tariffavgift» så er denne berettiget i det faktumet at Sjømenn skal ha en tryggere arbeidsdag - og ikke minst en sikret lønn og lønningsforhold. FFFS har helt klart imot arbeidsdagen til sjøfolk ikke skal inneha denne sikringen. Sjøfolk som er villedet til å melde seg inn i denne FFFS betaler og underholder noen ansatte på et kontor som ikke gjør stort annet gjør enn å blåse ballonger, og underholder disse villedede medlemmene med «hjerne-tåkeprat». (Malinky).

Dette er morsomt, men takk for du lar oss få ta del i dine tanker. Salmeverset du beskriver kommer sikkert ikke fra Landstads reviderte, dette har du nok sugd fra eget bryst. Tvangstrekk er berettiget- påstår Malinky. Det vi lurer på i den forbindelse er; hvor står det skrevet at det å forsyne seg fra andres lommebøker er lovlig?

Når det gjelder påstanden om: *FFFS har helt klart imot arbeidsdagen til sjøfolk ikke skal inneha denne sikringen*, er vi ikke helt sikre på hva han/hun (Beklager, men vi er litt usikre på om Malinky er kvinne eller manns navn, vi heller litt til det maskuline, men er ikke sikre) mener. Mener han at vi ikke ønsker å gi sjøfolkene sikkerhet for egne penger og arbeidsplass, tar han feil. Det er det vi arbeider hele tiden for at de skal ha.

Hva angår det som foregår på kontoret, skulle vi ønsket at Malinky hadde rett, for det blir lite tid til latter og ballongblåsing på jobb. Til det har vi for mye å gjøre. Til nå i år har vi blant annet fått

info@fffs.no – www.fffs.no

inn nærmere 250 saker. Det er klart at med en slik saksmengde blir det lite tid til morsomheter. Slik sett går vi ut fra at Malinky aldri har vært på besøk hos oss, men dørene våre er vid åpne om han ønsker å avlegge oss et besøk, og velkommen skal han være.

SÅ- FRA KIRKE TIL PRÆRIE:

Disse sjøfolkene er sikret en tariff som er utarbeidet av en av de tre andre Sømansorganisasjonene - og uten denne tariffen hadde det vært «ville-vesten» med FFFS i sadelen. Det er dermed ikke mer enn rett og rimelig at disse er bidragsyttere til å dekke kostnaden for å oppretholde en ryddigere tarriff. (Malinky)

Han mener at det ikke er mer enn rett og rimelig at de tre andre sjømansorganisasjonene trekker tariffavgift (hvorfor ikke kalle det kontingent, beløpet er det

samme) av folk som ikke er medlemmer hos dem. Det han egentlig sier er: Sjøfolk er for dumme til å organisere livet sitt selv, derfor må vi (NSF) sørge for at de kommer gjennom livet så smertefritt som mulig, men det koster penger.

Det eneste store jeg har sett FFFS har fått til å produsere er store utgifter for mat og opphold for sin Administrasjon, som villedede medlemmer må betale for. FFFS har ikke tariffer, ikke trykdeordninger eller noe som helst for sine medlemmer. Det eneste de har å tilby; og gir sine medlemmer i rikt monn av, er tullprat.

Konklusjon: FFFS er ikke engang verdt skitvatnet, som de sier det på Vestlandet (Malinky.)

Slik vi leser Malinky her, er at han har et utmerket syn. Hvordan han har sett

vårt administrasjons matbudsjett, er for oss en gåte, men som sagt han har et fantastisk syn. Han har også funnet ut at FFFS ikke har noen trykdeordninger for våre villedete medlemmer. Det er vi faktisk veldig glade for, vi ønsker ikke å gå NAV i nærheten. Vi er faktisk litt skuffet over at Malinky ikke er medlem i FFFS, hadde han det vært, hadde han faktisk hatt litt rett i sin konklusjon om oss. Å påstå at seilende kolleger ikke en gang er verdt skitvatnet, sier mer om han enn om noen av FFFS medlemmer. Vi er glad Voltaire ytret seg som han gjorde, det fikk frem en mer ekte Malinky. Han mener at hans mening er den eneste rette, og stakkars den som motsier han.

Avslutningsvis vil vi bare minne om at våre sider er åpne for alle. Der kan man blant annet lese Malinskys dype tanker.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

*Helseerklæring for sjøfolk
Offshore helseerklæring
Helseerklæring for dykking
Helseerklæring for flyvere
Bedriftshelsetjeneste
Legekonsultasjoner*

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømans-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

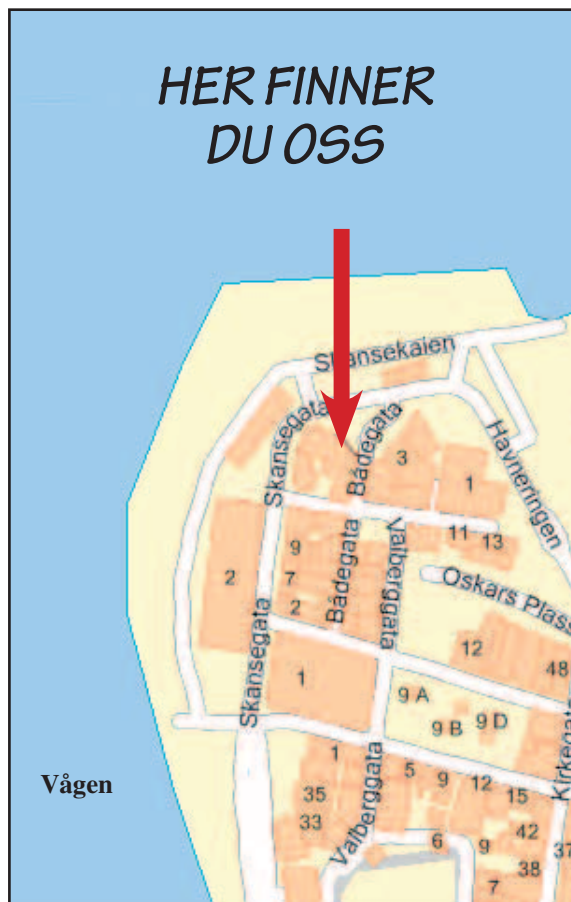
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER
DU OSS



Lugar eller køyedeling til sjøs er ett ikke-tema i forbundene

I oljebransjen er derimot forbundene svært engasjert, og forlanger skikkelig kompensasjon for å dele køye eller lugar med andre.

Fagforbundet Lederne forlanger, på vegne av sine medlemmer, en kompensasjon på 4000 kroner døgnet for å dele seng, pluss 600 kroner for å strekke den samme køyen. I forhold til denne problemstillingen, er derimot alle sjømannsforbundene som har forhandlingsrett, totalt tause!

FFFS har mottatt flere klager på køyedeling som Lederne nå tar opp. Siden vi blir nektet forhandlingsrett (men forhandlingsretten vil tvinge seg frem på sikt!), blir vi også nektet å tale medlemmenes sak. Derfor velger vi å synliggjøre problemet i Dråpen.

Eg meldte meg inn i FFFS fordi eg var skuffa over Sjømannsforbundet som ikkje hjalp oss messejentene på Acergy Viking, då vi vart tvinga til å samsova. Vi løyste den saka sjølv ved å gå veien om likestillingsombudet og likestillingsnemnda. Vi fekk medhold!!!!

Under har vi en betraktning fra vår advokat Per M. Falnes på et lignende spørsmål om det å dele lugar, og lugarens beskaffenhet, for en tid tilbake. Når det gjelder spørsmålet om menn og kvinners deling av lugar i dette konkrete tilfellet, mener jeg følgende:

1. Det følger klart av forskriften (til skipssikkerhetsloven) at menn og kvinner skal ha atskilte soverom. Se forskriften § 14, fjerde ledd.

2. Hva som menes med "soverom" kan utledes av ILO konvensjon nr. 92 art. 10, 20-27. Forskriftenes § 17 gjenspeiler dette. Det er her stilt krav til at et sove-

rom skal ha et bord som kan anvendes til skrivebord, speil, skap samt vindu/ventil. Sovealkovene som er beskrevet tilfredsstillende IKKE kravene til soverom, og dermed har ikke skipet atskilte soverom slik forskriften krever.

3. Diskriminering. Jeg tror ikke dette strider mot likestillingsloven, i det dette ikke dreier seg om diskriminering mellom kvinner og menn, men heller et avvik fra et forskriftsmessig krav.

4. Tilsyn. Det er direktoratet som fører tilsyn, og som skal påpeke brudd på forskriften. Dette følger av skipssikkerhetsloven, som er hjemmelslov for den aktuelle forskriften.

TILTAK:

Jeg foreslår at forholdet rapporteres til Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet.

Med vennlig hilsen Per Magnus Falnes

Som det går frem av det ovenstående har FFFS, selv uten forhandlingsrett, tatt opp spørsmålet tidligere. Nå håper vi at oljearbeiderne når frem med sine krav, for vi

håper at det vil ha smitteeffekt også for sjømenn, i alle fall på sikt. Det er godt at vi har noen lokomotiver som kan drive sakene fremover, når vi ikke har det selv.

"Terje Herland i Lederne mener Statoil sparer 200 millioner kroner på lugardelingen, noe leie av et ekstra flotell med ekstra lugarer anslagsvis ville kostet. – Derfor vil vi at oljeselskapene skal betale så de merker det for lugardelingen, sier Herland."

På vegne av medlemmene i fagforeningen krever han 4.000 kroner per natt i kompensasjon for å dele lugar. I tillegg vil medlemmene hans ha 600 kroner for å re opp sengen sin. Oljeselskapene og bransjeforeningen OLF (Oljeindustriens Landsforening) på sin side vil bare betale 750 kroner i kompensasjon for lugardeling."

Hele saken kan leses på følgende link. <http://e24.no/jobb/oljearbeidere-kraver-4-000-per-natt-for-sengedeling/20256886>

Advokatfirma Ræder holder til i sentrale og moderne lokaler i Oslo og har 70 ansatte. Våre advokater besitter bred erfaring og solid kompetanse innen alle forretningsjuridiske fagfelt.



Advokat Erik Råd Herlofsen har møterett for Høyesterett og bistår Fellesforbundet for sjøfolk, blant annet i saker om aldersdiskriminering av sjøfolk og i rettsaken mot staten om fradrag for fagforeningskontingent.

Advokat/partner Erik Råd Herlofsen
Telefon: 23 27 27 00 / 934 80 175
E-post: erh@raeder.no

Advokatfirma Ræder DA

Henrik Ibsens gate 100 • Postboks 2944, Solli, NO-0230 Oslo
Telefon: 23 27 27 00 • Telefaks: 23 27 27 01 • E-post: post@raeder.no • www.raeder.no



Når regjeringen snakker varmt for og om norsk skipsfart, henvender de seg til helt andre enn sine ansatte

De mener ikke et ord av det de sier!

I eit brev til EU-kommisjonen i 2008 skreiv den norske regjeringa at skipsfarten globalt bør vera utan statlege støttetiltak slik at konkurransevilkåra blir mest mogeleg like mellom landa. I brevet blei det den gongen konkludert med at dersom EU-felleskapet likevel ikkje skulle gå inn for å iverksetja Norge sitt prinsipielle syn, bør statleg støtte strengt avgrensast til å kunne gjelda berre for transport av passasjerar og gods.

I brevet frå norske styresmakter blei ikkje offshoreflåten nemnt. <http://www.aftenbladet.no/nyheter/okonomi/Norske-sjofolk-kan-forsvinna-2988306.html>

Når man ser hvilke meninger regjeringen har for norsk skipsfart, synes vi det er skremmende.

Næringsminister Giske står frem i alle mulige sammenhenger og forteller hvor

viktig det er med norske sjøfolk, og at Norge bidrar internasjonalt med lover og regler for maritim næring. Dette er altså bare BS.

Maritimt Forum på Haugalandet sier i en artikkel i Stavanger Aftenblad 14. juni, at de frykter at;

"Norske sjøfolk kan forsvinna. Norsk politikk overfor EU kan føra til at grunnlaget blir fjerna for rekruttering av norske sjøfolk til norske skip Dagens retningslinjer gir mellom anna rom for at Norge kan nytta 1,6 milliardar kroner årleg til lønnsrefusjonsordninga til beste for norske sjøfolk.

Ei fråsegn frå Norge til EU sitt revisjonsarbeid er blitt utsett fleire gonger. Aftenbladet får opplyst i presseavdelinga til Fornyings- og administrasjonsdepartementet at innhaldet i dette brevet ennå ikkje er klart.

Bort med statleg støtte-Trist om Norge vinn

- Maritimt Forum har fått klare indikasjonar frå regjeringa om at innhaldet i brevet som skal sendast til EU-kommisjonen kan bli om lag det same som for fire år sidan, seier Solveig Røkenes, dagleg leiar av Maritimt Forum for Haugalandet og Sunnhordland.

- Ettersom mange EU-land slit med store finansielle vanskar og kan bli freista til å kutta i

budsjetta kor dei kan. Dermed kan det norske prinsipielle synet om ingen statleg støtte til skipsfart lettare får gjennomslag, seier Røkenes."

Det er skremmende å se kynismen i den offisielle norske skipsfartspolitikken. Vi hadde forventet mer ærlighet og mindre festtalepolitikk fra Giske og hans folk. Det er ikke lenge siden samme mann var i Brasil og fortalte hvor viktig norsk og brasiliansk samarbeid var for skipsfarten. Det han egentlig arbeider for, er øyensynlig total fjerning av norske sjøfolk.

Les hele artikkelen her:
<http://www.aftenbladet.no/nyheter/okonomi/Norske-sjofolk-kan-forsvinna-2988306.html>

Legekontoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken®



Sjømannslege Gunnar Hasle

Spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf/Faks: 22 99 15 80/81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: Gaute Bruvik/Avinor

Misunnelsen lenge leve

Det er ikke måte på hvor langt enkelte er villige til å gå for stoppe andre fra å få det en tydeligvis ikke får nok av selv. Til og med arbeidsplasser er man villig til å ofre.

Når Torgny Hasås sier i LO-Aktuelt at taxfree handelen er en levning fra atlantehavsdampernes epoke, og bør fjernes, må man virkelig tenke over hva LO egentlig sier. Mener de å opprettholde arbeidsplasser, eller mener de som Hasås at de bør fjernes. Uansett blir det rart at han får slippe til i LOs nettavis Fri fagbevegelse med slike meninger.

Om han får det som han ønsker, vil vi få et mye dårligere tilbud på internasjonale ferges og store deler av mannskapene på fergene blir oppsagt. Fergene vil bli mindre og servicen lik null. Om han er

misunnelig på rike ferge redere, så er det ikke disse han rammer ved å fjerne taxfree handelen, men de butikkansatte, folk vil uansett fortsette å reise. Vi snakker mest sannsynlig om tusenvis av arbeidsplasser som vil forsvinne. Det er ikke bare på utenlands fergene det er butikk medarbeidere som driver taxfree handel, men på alle landets flyplasser med utenlands forbindelser har de også taxfree butikker.

Når en lander på utenlandsterminalen på Gardermoen, går det et lemmentrakk fra rulletrappa bort til taxfree-butikken. I stedet for å vente på bagasjen, skal alle fylle opp sin avgiftsfrie kvote av vin, brennevin og en god del tobakk. (Han kjenner tydeligvis veien selv også).

Tilsvarende er det hvis du reiser over Skagerak eller Nordsjøen. I taxfreebutikken står flaskene og klirrer etter bølgene og motorvibrasjonen. Når passasjerene passerer taxfreebutikken, ringes de inn som klokker som kaller munkene til messe.

Det er ikke mange passasjerer som går i land uten kvoten.

For de som reiser en gang i året eller kanskje sjeldnere, er taxfreeshoppingen et gyllent øyeblikk. Men for de som har utenlandsreiser som en del av jobben, blir det et vedvarende privilegium hvor de får kjøpt gode viner til halv pris.

Skattemyndighetene burde komme på banen, å fordelsbeskatte de som har dette privilegiet.

Ved å sammenligne reisende med lemmer og fjernstyrte munkene, viser han bare hvor liten respekt han har for dem. Slik vi leser hans meninger får han alt for få utenlandsreiser og ditto kvoteposer, derfor foreslår han å beskatte dem som i embeds medfør har muligheten til å unne seg noe ekstra, litt oftere enn ham selv. Misunnelsen lenge leve.

http://www.frifagbevegelse.no/dagens_kommentar/article6230502.ece

Om maskinsjefer som tror de er guder og kapteiner som tror de er enda høyere på rangstigen!

Heldigvis er de ikke mange, men de finns.

Arrogante, selvgode, og med et ego større enn en Londonbuss, slik blir enkelte maskinsjefer og kapteiner beskrevet. De eneste mannskapene som får det tilnærmet fredelig sammen med slike personer er «ja folk». De som ikke tør å stå i mot hierarkiet ombord. Andre som er freidige nok til å ha sine egne meninger, har det ikke like enkelt.

Enda verre blir det om en er av det motsatte kjønn og nekter slike personer en hyrdestund. Da har man virkelig lagt det store egget. Trenger man, for eksempel, en underskrift for ett eller annet, kan man være sikker på at man ikke får det eller at ting blir trenert så lenge at man

mister tålmodigheten, og heller kommer til FFFS for å få hjelp.

Det er heller ikke lett å være verneombud på båter hvor sjefene er for maktkåte. Dersom verneombudet er ærlig og skriver kritiske rapporter, er vedkommende på tynn is. Man skal ikke skrive noe som helst som går på tvers av det kapteinen ønsker, for om bord i «hans» skute er alt korrekt. Det er eksempelvis kapteinen som også bestemmer hvor røykeloven gjelder, og det er maskinsjefen som bestemmer at «trikkerne» skal gå stopptørn vakter, selv om regelverket ikke gjør det.

De eneste slike personer har respekt for, er chartereren. Skulle det tilfeldigvis komme en representant fra befrakteren med ben i nesa om bord, og gir kaptei-

nen beskjed om at røyking ikke er tillatt på brua på båter chartret av dem, kan du være sikker på at det ikke blir tilgitt. Det vil bli husket og snakket om i månedsvis, om noen er så frekk at de kommanderer han rundt på «hans» egen skute. Det verste er likevel at enkelte av mannskapene mønstrer av, og får karriereavbrudd på grunn av slike selvgode individer. Vi har flere saker som inneholder alle disse, og flere ingredienser for øyeblikket, og plageåndene det gjelder kan være sikre på at vi skal gjøre alt vi kan for å rive slike egoister ned fra pjestallene. Man skal huske på at også maskinsjefen og skipperen er en del av mannskapet og helheten om bord, de er ikke konger på haugen.

Hovmod står for fall.



Illfoto: Morten Vika

Norled

HELDIGVIS HAR VI ET

LØVVERK HVOR VI KAN

HENTE NYTTIG INFORMASJON

Et eksempel er Arbeidsmiljøloven, som kan fortelle oss om hva sjøfart egentlig er. Og det er ganske komplisert å definere:

Hva som er sjøfart er i utgangspunktet ikke problematisk å avgrense. Det må legges til grunn at det som utgangspunkt er virksomhet på norske skip som omfattes. Skipsbegrepet må normalt forstås som en flytende innretning som skyldes at den er hul, som er beregnet på å bevege seg på eller gjennom vannet, og som har en viss størrelse, jf. Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Innføring i sjørett, 6. utg., Oslo 2004, s. 23-24. Grensedragnings spørsmål oppstår i forhold til skip som benyttes i petroleumsvirksomheten, hva enten det er innretninger med skipsform, eller flyttbare innretninger, slik som flyttbare boreplattformer og lignende. For slike innretninger oppstår spørsmål om virksomheten er unntatt fra arbeidsmiljøloven etter § 1-2 eller om den omfattes etter § 1-3. Spørsmålet er løst i den såkalte rammeforskriften med vedlegg, jf. kommentarene til § 1-3.

Selv har vi levd i den villfarelse at en båt var en båt, men som man kan se er det egentlig ikke så enkelt. En båt er en flytende innretning som er hul. Det er godt å vite. Tenk om vi hadde gått om bord i den typen som ikke var hul. Når man ser forklaringen over, er det sikker veldig lett å ta feil.

Heldigvis har vi lærde personer som Thor Falkanger og Hans Jacob Bull. Det skulle ikke forundre oss om de er professorer i tillegg. Med så mye viten som de besitter, kan de heldigvis fortelle oss forskjellen. Det rare er at vi som har vært til sjøs i årevis ikke har tenkt på problemet, men har heldigvis gått om bord i den hule varianten hver eneste gang. Snakk om flaks!

Grunnen til at vi som har seilt en stund har fått sett så mye av verden, skyldes kanskje at denne hule innretningen vi har arbeidet i, har beveget seg i, og på vannet. Glade er vi for at det ikke var gjennom luften det gikk, da hadde sikkert de på brua fått problemer med å legge til eller gå fra kai.

Årsaken til at vi kommer med denne forklaringen, er at vi ikke ønsker at noen skal trå feil. Med andre ord, forsikre dere om at dere, etter en hyggelig tur på land, ikke går om bord i den uhule varianten.

I forrige nummer av Dråpen skrev vi om at vi burde begynne å tenke på om vi skulle innføre

proteksjonisme i norske farvann

I nummert før skrev vi at FFFS hadde blitt premissleverandører for andre og større organisasjoner, det er vi glade for.

All ære til de andre sjømannsorganisasjonene, IE og ITF. Den 8. august kunne vi se et innslag på nyhetene om ITF inspektør Angelica Gjestrum, som gikk om bord i en utenlandsk supplybåt i Kristiansund. Der fikk vi med egne øyne se at sjøfolk på båter registrert i bekvemmelighets registre ikke får det de har krav på.

<http://www.nrk.no/nett-tv/klipp/860455/>

Også norske redere har skip med bekvemmelighets flagg. Har også disse svin på skogen?

Den 10. august kunne vi lese på sidene til [ship-technology.com](http://www.ship-technology.com) sine sider at: Siem Offshore, a supply and subsea shipping company headquartered on the Cayman Islands.

Dette er bare et eksempel på at norske redere bruker bekvemmelighets flagg, ikke at Siem er anklaget for noe.

<http://www.ship-technology.com/projects/siem-amethyst-anchor-handling-tug-supply-vessel/>

Når vi vet at mange sjøfolk blir utnyttet på det groveste, er det godt å se at noen tar tak i problemet og gjør noe med det. Båten i innslaget er Hollandsk eid, registrert i Panama og bemannet med filippinere, som den dagen innslaget ble sendt, ikke hadde fått det rederiet skylte dem i hyre.

Når utenlandske rederier går på kysten/sokkelen, har de ikke bare norsk last, men de bruker også avgiftsfri bunkers.

Om ikke dette skulle være nok i konkurransen med norsk registrerte skip, har de også i mange tilfeller, grovt underbetalte mannskaper.

I tillegg til de tradisjonelle bekvemmelighets flagg som Panama, Liberia og andre, har NOR- redere også fått Færøyene og sloss mot. Det er slett ikke rart at norske redere ønsker konkurranse på like vilkår.

Det er det mulig å få, samtidig som vi beskytter norske sjøfolk, ved å innføre proteksjonisme i norske farvann. Kabotasjeregulene må strammes inn, og det kraftig.





Illfoto: Ole Jørgen Bratland - Statoil

Norsk sjømannsforbund og rederiene fortsetter ulovlig trekk av fagforeningskontingent

Alle sjøfolk blir ved ansettelse på norske skip automatisk trukket i lønn for en avgift til Norsk Sjømannsforbund. Dette gjelder uavhengig av om man er uorganisert eller medlem av Fellesforbundet for sjøfolk.

Fellesforbundet for sjøfolk aksepterer imidlertid ikke slik ulovlig «tvangstrekk» av sine medlemmer og brakte spørsmålet inn for Høyesterett, som høsten 2008 ga Fellesforbundet for sjøfolk fullt medhold.

Man skulle da tro at et presumtvt seriøst fagforbund respekterer Norges Høyesterett og slutter med slike «tvangstrekk»?

Neida – man innfører i stedet et nytt begrep de kaller «reservasjonsrett». Man fortsetter således «tvangstrekket» inntil sjøfolkene skriftlig «reserverer» seg mot dette. Problemet er imidlertid at nyan-satte sjøfolk ikke gjøres oppmerksom på konstruksjonen ved ansettelsen og opp-dager ikke trekket før de studerer lønns-

slippen etter noen måneders ansettelse. Når man så ber rederiet og sjømannsforbundet slutte med trekket, skulle man kanskje tro at de var villige til å returnere de allerede «stjalne» pengene?

Neida – man sier i stedet at sjømannen har signert ansettelsesavtalen som viser til Overenskomsten, som igjen viser til Hovedavtalen og derved er man bundet på «avtalemessig» grunnlag. Forstå det den som kan. Det kan sammenlignes med en tyv som forsvarer seg i retten med følgende utsagn; «Offeret hadde jo ikke reservert seg mot å bli bestjålet!»

Fellesforbundet for sjøfolk aksepterer ikke slike prokuratorknep og bistod derfor medlemmet Laila Rask, forpleinings-assistent på skipet Siem Opal, og anla ny sak for våre domstoler. Selv om beløpet var beskjedent, kun tre måneders trekk av kontingent, nektet Norsk Sjømannsforbund å betale pengene tilbake.

Fellesforbundet for sjøfolk engasjerte da advokat Erik Råd Herlofsen, som representerte Laila Rask og Fellesforbundet for sjøfolk i Oslo forliksråd i september i år. Da Norsk Sjømannsforbund nektet å slutte med sin ulovlige praksis, ble det ikke inngått noe forlik i forliksrådet og

advokat Herlofsen varslet da Norsk Sjømannsforbund om at partene vil møtes igjen i Oslo tingrett om noen måneder.

Hva gjør Norsk Sjømannsforbund da?

De kaster kortene og tilbakebetaler Laila Rask pengene med renter og dekker samtidig Fellesforbundet for sjøfolks kostnader for forliksrådet. De vil imidlertid ikke innrømme at de gjør noe galt og skriver at de betaler «av prosessøkonomiske hensyn».

På den måten vil de tvinge Fellesforbundet for sjøfolk til fortsatt å bruke ressurser på å kreve tilbake penger som urettmessig tas fra våre medlemmer.

Fellesforbundet for sjøfolk gir seg imidlertid ikke så lett og ber de av våre medlemmer som ønsker å kreve tilbakebetalt ulovlige trekk, ta kontakt med oss. I tillegg vil vi heretter anmelde de rederiene som foretar slike ulovlige trekk for underslag av sjøfolkenes lønn.

Norsk Sjømannsforbund må gjerne fortsette sin ulovlige praksis, men vi i Fellesforbundet for sjøfolk vil gjøre alt i vår makt til å hindre slik urett som begås mot våre medlemmer.

Advokat Erik Råd Herlofsen
Postboks 2944 Solli
0230 Oslo

Laila Rask
[Redacted]
[Redacted]

AD OPPGJØR SAK LAILA RASK MOT NORSK SJØMANSFORBUND

Det vises til ovennevnte sak og til møte i Forlikrådet. Videre viser vi til vårt tilbud til oppgjør fremsatt i forlikrådet.

Norsk Sjømannsforbund erkjenner ikke ansvar i saken og vår oppfatning er at arbeidstaker er selv ansvarlig for å gjøre seg kjent med de lønns- og arbeidsvilkår som avtales med arbeidsgiver.

Av prosessøkonomiske hensyn finner vi det riktig likevel å foreta oppgjør i henhold til fremsatt krav.

Trukket avgift Kr 1 638 med tillegg av renter fra 16.07.11 til d.d. kr 167 totalt kr 1 805 overføres i dag til Laila Rask som utbetalingsansvisning.

Saksomkostninger kr 5.160,- er i dag overført til Deres klientkonto 1602557800 Deres ref 108832 v / v/adv Herlofsen

Saken er dermed oppgjort i henhold til kravet i påstand til i forliksklage til Forlikrådet i Oslo datert 16. mars 2012.

Med hilsen
Norsk Sjømannsforbund

Jacqueline Sant

Johnny Hansen



Lovverket og håndhevelsen av lovene - i utakt med folket?

I Bærum kommune utvides avtaler inngått om 70 års aldersgrense. Det setter FFFS umåtelig stor pris på! Det er ikke det at vi liker «lovbendere», men når kommunen sier at kunstige aldersgrenser strider mot lovverket og sunn fornuft, applauderer vi dette.

Som sikkert de fleste har fått med seg, har FFFS en sak oppe for Den Europaiske Sosialpakten (ESP) i Strasburg. Saken dreier seg om nøyaktig det samme, vi vil som Bærum kommune ikke finne oss i kunstige aldersgrenser. Sjøfolk mister oppsigelsesvernet etter fylte 62 år, da blir man lovlig vilt. I følge Arbeidsmiljøloven var/er de samme grenser på land 67/70 år.

I Bærum var saken den at fastlege Peter Dvergsdal er så populær at befolkningen i kommunen gikk til underskriftskampanje for å få beholde den 70 år gamle legen, selv om loven sier at han mister trygderefusjonen og fastlegetilskuddet ved fylte 70 år. Nå har altså Bærum kommune gått i mot intensjonen om 70 års aldersgrense, og forlenger Dvergsdals engasjement som fastlege og dermed også tilskuddene.

I forbindelse med denne saken ble Arbeidsminister Hanne Bjurstrøm intervjuet, hun sa at det ikke vil bli tatt initiativ fra staten for å endre på lovverket, men at de fortsatt vil oppfordre eldre over 62-63-64 år til å stå lenger i arbeidslivet generelt.

Implisitt sier hun seg enig med FFFS i at dommen mot Arne Eikhaugen/FFFS i høyesterett var feil.

Det er godt å se at FFFS ikke står alene. Leder, i fagforbundet Akademikerne med 163 000 medlemmer, Knut Aarbakke, sier at 70 års grensen er en utdatert og gammeldags ordning som ikke er i takt med tiden. «70 åringer i dag, sier han, er ikke det samme som 70 åringer var for tretti år siden». Det er som musikk i våre ører. Vi har sagt nøyaktig det samme i mange år, om folk som er åtte år yngre.

FFFS tok først opp saken i forbindelse med § 19 i Sjømannsloven- 62 års aldersgrensen, for mer enn seks år siden. Første rettsinstans var Tingretten i Skien 28.08.08. En rettsak som satte standard for videre behandling i høyere rettsinstanser- vi tapte hele veien opp, inkludert Høyesterett. Før det kom så langt, hadde vi arbeidet opp mot rederiet Nye Kystlink i lang tid. Saken forlot det norske rettsvesenet 27. september i fjor.

Nå når saken kommer opp i Europarådet, regner vi med at dommerne der vil høre, ikke bare på oss, men også hva Bærum kommune, Akademikerne, arbeidsministeren og ikke minst hva Høyesterett nå mener om saken.

Statsadvokaten har i sitt forsvar mot våre anklager sagt at FFFS er altfor lite sosialt interessert. Hva de nå vil si, etter at Akademikerne, de med gjennomsnittlig lengst utdannelse i Norge, mener det samme som oss, er ikke godt å si. Men vårt samfunnsengasjement kan det vel ikke lenger herske noen tvil om.

Se innslaget om legen i Kveldsnytt på: <http://www.nrk.no/nett-tv/klipp/860125/>



Dråpen september

Mitt siste i saken ble sendt 10. januar 2012, og etter den normale treneringen fra departementets side og purring fra min side, fikk jeg følgende svar, datert 6. juni 2012, som jeg gjengir her i sin helhet.



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

John Nikolai Omark
johnomark@telia.com

Deres ref.

Vår ref.
201008145- /BMO

Dato
06.06.2012

Svar på påminnelse – Sleipner forliset

Vi viser til tidligere korrespondanse i saken, sist din e-post 9.5.2012 hvor du etterlyser svar på ditt brev 10.01.2012.

Som vi skrev i vårt brev 18.04.2011 ble ansvaret for undersøkelse av sjøulykker fra 1. juli 2008 overført fra Justisdepartementet til Statens havarikommisjon for transport tilknyttet Samferdselsdepartementet. Vi skrev også at videre henvendelser vedrørende ulykken bør rettes dit. Dette betyr at Justis- og beredskapsdepartementet ikke vil besvare ytterligere henvendelser om undersøkelser av sjøulykker.

Med hilsen


Brita Mellin-Olsen
underdirektør


Solveig Hauge
seniorsekretær

Postadresse	Kontoradresse	Telefon - sentralbord	Sivilavdelingen	Saksbehandler
Postboks 8005 Dep	Gullhaug Torg 4a	22 24 90 90	Telefaks	Brita Mellin-Olsen

Meg bekjent er dette første gangen det blir gjort offentlig at Statens Havarikommisjon Transport (STH) også har mandat til å behandle saker retroaktivt (ulykker i transportsektoren som hendte før STH ble etablert). For min del kom dette som en gledelig overraskelse – idet jeg nå kan være sikker på at saken er kommet i kompetente hender. Følgelig sendte jeg saken over til STH 8. juni 2012. Foreløpig har jeg ikke fått svar på denne henvendelsen.

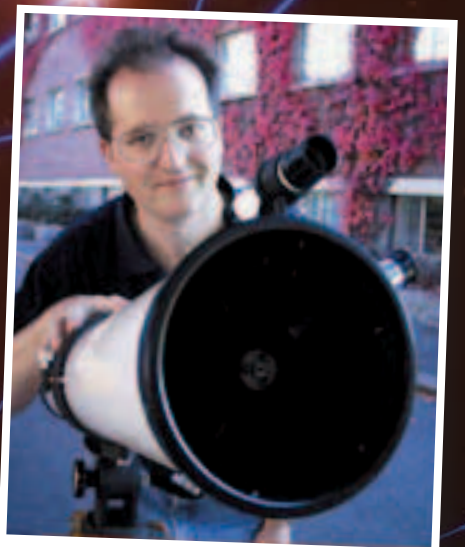
John Nikolai Omark



SUPERHULL SKAL SPISE NESTE SOMMER

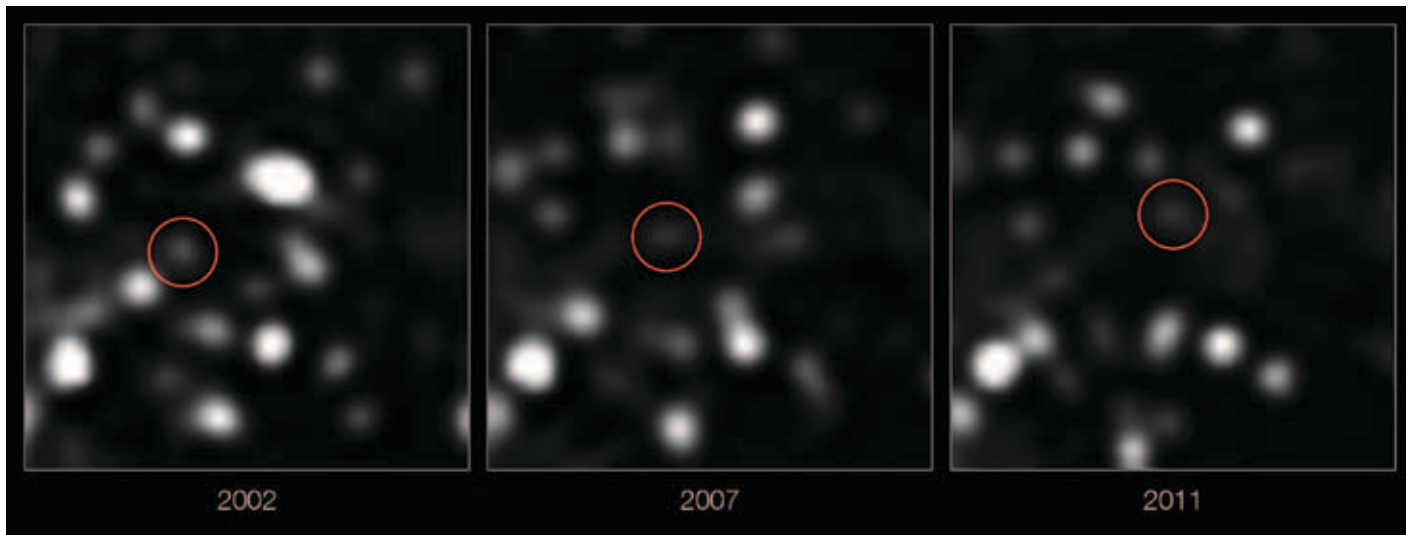
I SENTRUM AV DE FLESTE GALAK-
SENE FINNES DET SUPERSTORE
SORTE HULL SOM SLURPER I SEG
ALT SOM KOMMER FOR NÆR. FOR
FØRSTE GANG KAN VI NA FØLGE
MED PÅ HVORDAN ET HULL SPISER.

EN DIGER SKY AV GASS ER PÅ
VEI MOT HULLET OG SKYEN VIL
BLI REVET I STYKKER SOMMEREN
2013.



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Neste sommer vil gass-skyen gå i oppløsning. Linjene viser hvordan stjerner i nærheten av hullet beveger seg, mens restene av gass-skyen er vist i rødt og gult og banen til skyen er vist med en rød linje. Illustrasjon: ESO/MPE/Marc Schartmann



Bildene er tatt de siste ti årene og viser en gass-sky (inne i rød sirkel) som faller mot det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien. Foto: ESO/MPE

Galakser er ansamlinger av flere milliarder stjerner som går i hver sine baner rundt galaksesentret. I midten av galaksekjernen er det som regel et sort hull som kan veie fra noen få millioner til flere milliarder ganger så mye som Solen. Sorte hull er områder i verdensrommet det tyngdekraftene går helt berserk og suger til seg alt som kommer i nærheten. Selv lys slipper ikke unna og derfor kan ikke det sorte hullet sende ut lys – derav navnet.

Med tiden vokser hullet og blir stadig mer glupsk.

Men selv slike superstore hull er bitesmå i en kosmisk sammenheng. De største utgavene er bare litt større enn Solsystemet.

I midten av galakser er det meget stor tetthet av stjerner og andre objekter som farer i alle retninger. En gang i blant kommer disse for nær det sorte hullet og blir slukt. På vei inn mot sluket blir stjerner revet i filer, gassen virvles rundt raskere og raskere og til slutt forsvinner gassen inn i hullet og blir borte for alltid.

Men i den virvlende skiven rundt hullet blir gassen klemt sammen og det blir friksjon. Dermed varmes gassen opp svært kraftig og stråler intenst.

Selv om sorte hull per definisjon ikke sender ut lys, forårsaker de paradoksal nok at omgivelsene ofte stråler meget kraftig. Noen av de mest lyssterke fenomenene i

kosmos skyldes sorte hull som sluker stjerner og andre objekter.

KJEMPEJAFS NESTE SOMMER

De siste ti årene har astronomene i detalj fulgt bevegelsene til stjerner og gass-skyer i Melkeveiens sentrum. De oppdaget nylig at en gass-sky stuper rett mot det sorte hullet og sin egen undergang. Dette skjer sommeren 2013 og for aller første gang kan astronomene følge direkte med på hva som skjer når et sort hull spiser. Det sorte hullet veier 4 millioner ganger mer enn Solen, som igjen veier 300 000 ganger mer enn Jorden.

De siste syv årene har hastigheten til objektet nesten doblet seg og er nå over 8 millioner km/t. Sommeren 2013 vil skyens svært avlange bane gjøre at objektet passerer bare 40 milliarder kilometer fra hullet. Dette er i astronomisk sammenheng en ekstrem nærpasering. Skyen består av hydrogen, helium og støv og veier omtrent tre ganger så mye som Jorden. Vi kan observere skyen fordi den lyser på grunn av energirik stråling fra stjernene i nærheten.

Neste sommer kan astronomene følge med på hva som skjer når gassen blir klemt sammen og strukket på grunn av de ekstreme tidevannskraftene fra kjempehullet. Skyen forventes å bli revet i filler og gradvis forsvinne inn i hullet. Hele prosessen vil ta minst to år.

Dramatikken vil bli fulgt på www.astroevents.no.

DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.
 Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet **Bio Protect 2** til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. **Bio Protect 2** gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvtest som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til forebygging av 90 millioner liter diesel med dieseldyr

www.maritim.as
post@maritim.as



Illfoto: Kystverket.no

Har vi likkister som frakter gods langs kysten?

Daglig fraktes tusenvis av tonn last med til dels gamle og utrangerte skip, opp og ned langs kysten vår- av skip som fører bekvemmelighetsflagg.

I følge den nylig utkomne boken Dødens seilas- Scandinavian Star og gåtene (side 142), vil ikke flaggstatene til skip registret i deres register, ta noe som helst ansvar om ulykken skulle være ute. Loven i flaggstaten Bahamas for eksempel, slår fast at det ikke er anledning for overlevende og etterlatte å fremme sak mot skipsregisteret, rederen eller sertifiserings-

selskaper, som har sertifisert skip under dette bekvemmelighetsflagget. I og med at man ikke risikerer å få loven på nakken om noe skulle skje med båt eller mannskap, registrer useriøse og spekulative redere sine skraphauger i slike registre.

Med slike lover, forstår vi godt hvorfor de etterlattes krav om erstatning fra eierne av Scandinavian Star, ble avvist. Når vi vet at mange av de båtene som går langs kysten vår, og utkonkurrerer Norske seriøse redere, mener vi at kabotasjereglene må strammes kraftig inn. Det er ikke bare en helt skjev konkurranse situasjon norske seriøse redere er

dømt til å tape, det er snakk om. Det er faktisk snakk om liv eller død. Bruker man fartøy som ikke tåler en skikkelig kvalitetskontroll, har de ingen ting i norske, eller andre farvann å gjøre.

Om ikke myndighetene er villige til å se alvorlig på dette problemet, oppfordrer vi fagforbundene langs kysten, som har arbeidet med disse skipene, til å nekte å ha noe med dem å gjøre. Om rederne av slike lovløse skraphauger oppdager at havnearbeiderne langs kysten, tar det ansvaret myndighetene skulle tatt, blir kanskje problemet løst, til glede for både næringen, mannskapene, miljøet og ikke minst at vi får et lovverk som fungerer.

Containeren ble sent på 1960 tallet en viktig byggeklosse i verdenshandelen.



CONTAINER REVOLUSJONEN

I løpet av de siste vel 50 årene har det skjedd en rivende utvikling innen skipsfarten i takt med økende folketall og global verdenshandel. Skipsfarten har imøtekommet utviklingen med effektivisering og nye skipstyper. Containeren er et utslag av denne effektiviseringen. Denne "boksen" som er laget etter internasjonale standardmål har gjort det mulig med massetransport av varer til fra fremvoksende økonomier til den vestlige verden. Eyvind Bagle ved Norsk Maritimt Museum har omtalt containeren som en "byggeklasse i den globale økonomien". Men hvordan kom containeren i bruk og hvordan forholdt norsk skipsfart seg til denne "byggeklassen"?

AV BÅRD GRAM ØKLAND,
BERGENS SJØFARTSMUSEUM

DEN TIDLIGE CONTAINER-TRANSPORTEN

Effektivisering av varetransporten er på ingen måte et nyere fenomen. Vi kjenner alle for eksempel pallen, som på sitt vis representerte et forstadium til containeren. Den begynte å bli vanlig i havnebildet på 1920-30-tallet da også gaffeltrucken kom i bruk. Containerens historie kan derimot føres tilbake til april 1956. Da fraktet den ombygde Liberty-tankeren SS Ideal-X 58 stålbokser på 35 fot (11 meter) fra Newark til Houston i USA. Mannen bak denne transporten var amerikaneren Malcom McLean (1913-2001). Han startet i det små med to lastebiler under depresjonen på 1930-tal-

let, men slo seg etter hvert opp som en betydelig transportmogul på flere områder, inkludert skipsfart. I 1950-årene og i kjølvannet av den andre verdenskrig opplevde USA en kraftig forbruksvekst. Malcom McLeans mål var å effektivisere transporten og satset bl.a. på skipsfarten mellom storbyene på USAs østkyst. Omlasting av stykk gods var tidkrevende og kostbart, men han så for seg containeren som en betydelig effektivisering av skipenes havneopphold. Etter hvert grunnla han containerrederiet Sea-Land Service som senere skulle inngå i det danske rederiet Maersk Line.

CONTAINERREVLUSJONEN PÅ 1960-TALLET

I tiårene etter 2. verdenskrig ble det utviklet mer effektive skip. De ble byg-

Malcom McLean (1913-2001) la grunnlaget for containerrevolusjonen i 1956.



get større for å ta mer last over lengre avstander, og havneoppholdet ble effektivisert ved forbedring av lasting og losing med nye kransystemer. En trend var økende grad av fraktavtaler med industrielle bedrifter, som fordret større skip. Supertankerne blir ofte trukket frem som eksempel på denne utviklingen. På 1950-tallet var skipsrederne ennå ikke klar for å satse på containere. Det skulle gå enda noen år før containeren fikk sitt gjennombrudd. Skipsrederne forholdt seg avventende til containeren fordi man ikke kunne enes om noe standardmål. Ingen ville være først ute med å sette i gang med kontrahering av kostbare spesialskip for containere, når veien videre var så pass uklar. Isteden eksperimenterte man med å bygge om tank- og bulkskip til "containerskip". Det viktige gjennom-





Containeren har vært med på endre havnebildet mange steder i verden.

bruddet kom på 1960-tallet. Da var det ikke skipstrafikken, men faktisk landtransporten som ledet an utviklingen. Standardmålet som man ble enige om midt på 1960-tallet var et utvendig mål på "Twenty Foot Equivalents" (TEU). Dette målet er siden revurdert, og i dag er det vanlig med containere på 40 fot. Likevel finnes de i flere ulike størrelser og former. Størrelsen på et containerskip oppgis gjerne i antall TEU containere. I 1966 var transatlantisk containerfart i gang og i 1968 var de første spesialiserte containerskip i fart. Et par år senere var det opprettet flere containerlinjer på både Atlanterhavet og Stillehavet.

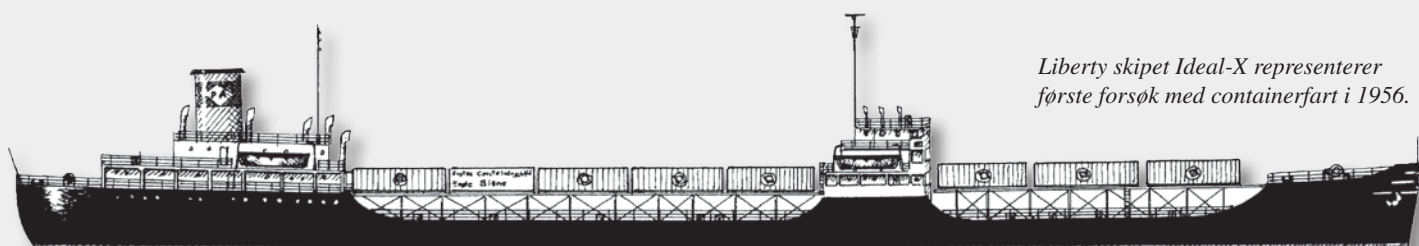
CONTAINERE PÅ NORSKE SKIP

Spesialiseringen og høye kapitalkrav på 1960-tallet førte til økt samarbeid mellom rederier ved opprettelsen av "pooler". Dette var en strategi som også flere norske rederier valgte å gå inn for.

På Østlandet ledet Wilh. Wilhelmsen an i overgangen til containerfart. Rederiet gikk inn i ScanService, en nordisk pool, sammen med Broström og Østasiatiske Kompagni. Senere kom også nederlandske rederier med. I 1969 kontraherte ScanService fire rene og fem kombinerte containerskip. Tom Wilhelmsen mente denne utviklingen ikke var noen revolusjon, men en evolusjon av skipsfarten. Bakgrunnen var at containerfart raskt dominerte nordatlantisk trafikk, mens utviklingen i Østen var mer uvisst. Der holt tradisjonell stykkgodstrafikk seg lenger. Mellom USA og Europa ble containerskip mye raskere en trussel mot tradisjonell linjefart. Men da japanske og britiske rederier satte inn containerskip også i Østen, bestemte ScanService seg for å være med på utviklingen. De fire kontraherte containerskipene skulle settes inn i rute mellom Østen og Europa. Kontraheringen i 1969 ble fordelt på de

ulike rederiene. Den 2. juni 1972 gikk Norges første rene containerskip av stabelen ved Mitsui verftet i Tamano. Det var Toyama, bygd for Wilh. Wilhelmsen. De fire skipene hadde kapasitet på 2200 tyve fots ISO standard containere, og kunne gjøre en fart på 26 knop. I 1972 var Toyama blant verdens størst og raskeste containerskip.

Også i Bergen ble samarbeid en strategi for å investere i kapitalkrevende skipstyper. Norge var ledende i internasjonal bulkfart på 1950-tallet, men det var shippingmiljøet på Østlandet som dominerte her til lands. Fra slutten av 1950-tallet begynte rederne i Bergen å interessere seg for bulk, ikke minst kullfart. De bergenske linjerederierne som Mowinckel var derimot lite villing til å investere i rene containerskip. Et alternativ ble spesialskip for paller, gjerne med sideporter for pallelast. I løpet av de første



Liberty skipet Ideal-X representerer første forsøk med containerfart i 1956.



Toyama var Norges første rene containerskip da det ble levert til Wilh. Wilhelmsen i 1972.

årene av 1970-tallet ble det mer tydelig hvilken rolle containerskipene ville få, og rederier i Bergen som Audun Reksten (Meyer Line), Johs. Presthus og BDS kontraherte kombinerte containerskip. Det første spesialbygde containerskip i rute mellom Vestlandet og England ble Juno i 1972, en containerferge for BDS. Juno ble likevel et kortvarig prosjekt. Årsaken til at linjerederiene ikke staset fullt ut på container i årene omkring 1970 var fremdeles en viss usikkerhet om containerskipenes utvikling, at linjeskipene opererte i havner som ikke var utviklet for containerfart og dels var rederiene i Bergen små. Det ble hevdet at container var for gigantene i shipping og små rederier kunne bare klare seg ved å samarbeide. Star shipping var en bergensbasert pool, opprettet i 1964 som et samarbeid mellom Westfal-Larsen og Per Waalers Star Shipping. Samarbeidet resulterte i store og mer effektive bulk-skip og kombinerte containerskip.

Utover på 1970-tallet skulle containerfarten for alvor gjøre seg gjeldende i verdenshandelen. Skandinavia kom til å få en global ledende rolle i containership-

ping. Det største rederiet ble danske Maersk Line, etablert av skipsreder Arnold Peter Møller (1876-1965). Siden Toyama ble levert i 1972 med kapasitet på 2200 containere har det vært en rivende utvikling. I dag planlegges det en ny generasjon skip ferdigstilt i 2014 med kapasitet på hele 14.000 TEU. Containerfarten har bidratt til å endre moderne skipsfart. Flere rederier klarte ikke overgangen fra stykkgodshåndtering til container og gikk overende. Viktige havnebyer som Liverpool og New York opplevde for en tid en kraftig nedgang i skipstrafikken, inntil man hadde fått bygget opp nye anlegg for å ta imot containerstrømmen.

I Bergen ble skipsanløpene flyttet fra Vågen til containerhavnen ved Puddefjorden. Containerfarten har også bidratt til utvikling av helt nye havner, ikke minst i Asia. For sjøfolkene er havneoppholdet vesentlig mindre enn før. Containeren har med andre ord bidratt sterkt til en økende grad av industrialisering av skipsfarten. Kanskje er endringene i skipsfarten på 1960-tallet så stor, at vi kan sammenligne den med utviklingen fra seil til damp på 1800-tallet?

Litteratur:

Bagle, E. 2011: Containeren: Boksen som forandret verdenshandelen. NAVIGARE nr 4. Sjøfartsdirektoratet.

Kolltveit, B. & Bangsmoen, H. C. 2011: Wilh. Wilhelmsen. Historien og historier. WW/Dinamo forlag.

Nilsen, T. L. 2001: Bergen og sjøfarten. Bind V. Mot nye utfordringer 1939-1973. Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum.

Nilsen, T. L. 2005: Westfal-Larsen gjennom hundre år 1905-2005. Bergens Sjøfartsmuseum.

BIKS AS startet opp høsten 2003 med kurscenter i Bergen. Våre instruktører har yrkesfaglig bakgrunn fra on/offshore-industrien og innehar en solid kompetanse mht HMS.

BIKS AS er en leverandør av industrielle kompetansesigevende kurs innen arbeidsutstyr og HMS. Våre kurs bygger på Arbeidsmiljøloven, og er tilpasset NORSOK standard R-003N og R-005N.

BIKS AS har et ønske om et nært samarbeid med partene i arbeidslivet, samt å være faglig i forkant av industriens interne krav til HMS. BIKS AS er en bedrift som kontinuerlig vurderer faginnholdet ut fra myndighetenes og industriens bestemmelser.

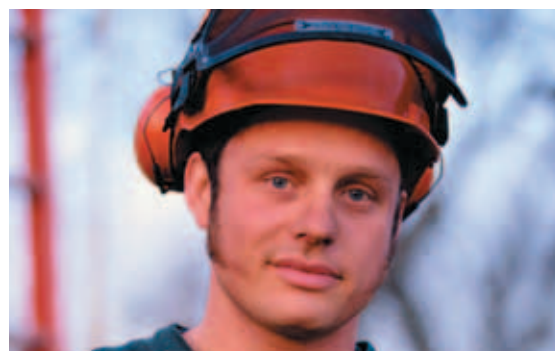
BIKS AS skal være problemløser for industrien, med de behov den enkelte bedrift har for ansattes kompetanseheving innen bruk av arbeidsutstyr.

BIKS AS er en sertifisert opplæringsbedrift. Vi oppfyller de normative bransjekrav og utsteder godkjent dokumentasjon ved alle våre kurs.

BIKS AS holder til i Vågsgaten nr 6 på Laksevåg. Lokalene ligger like nedenfor Laksevåg Storsenter. Samme bygg som Active Service og Byggeriet.

Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs – Truckførerkurs - Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø

Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



BIKS
INDUSTRIOPPLÆRING

Vågsgaten 6, 5161 Laksevåg - Tlf: 55 70 70 55 - Fax: 55 70 70 56 - E-post: kurs@biks.no - Internett: www.biks.no



NYA SKJORTA

Eg hadde nettopp geborsdag. 29 år. Eller 92, gjerna. Av og te føle eg meg som ein jyplíng, og av og te som ein oldíng. Men det e ennå líga spennandes med geborsdag og selskab. Sjøl om eg íkkje huskte mín egen geborsdag í år, íkkje før kånå mí stod ved sengå og sa "Gratulere med dagen!" Det kan gjerna ha med alderen å gjør. Jo, eg e nok 92...

Kånå mí gav meg ei nye skjorta í presang. Flonkandes nye skjorta. Det e tøft. Me kan nok trygt sei at eg íkkje e så jysla opptatt av kler, så når eg endeliggt får någe nytt e det alltid kånå mí så har kjypt det. Og síden eg e sykt nadíge så ber eg na alltid om å ta vare på kvíteringen, så eg kan trekka det av på skatten, som "kostyme". Det har gått fint fram te nå.

Men altså: Flonkandes nye skjorta. Med lyseblå stríber. Fine. Eg ville íkkje brette na ud med ein gang, hu va så fine med papp onna kragen, ein plastdíngs í halsen og to merkelappar dínglande í plastikksnorer. Hu fekk lígga på salongbordet í øve ei uga, bare te pynt. Men så, forrige fredag...

Halv elleve om formiddagen tog eg på meg den nya skjortå. Sakte og sikkert. Høytidelígt. Det e ein deilige følelse. Å bedekka kroppen med et flonkandes nytt klesplagg, med brettar, men uden rynker og krøllar. Den nye lukttå, luksusfølelsen av å innvía ein heilt nye eiendel.

Eg gjekk te byen, for at folk sko få se na. Eg hadde selvfølgelígt íkkje tatt av prislappen,

den díngla på brystet, for at der íkkje sko ver tvíl. Mesten 200 kroner. Eg tog av jakken og slengde den på ryggen, og skøyd fram brystet, for å imponera mest muliggt. Eg hílste í vilden sky, på folk eg kjende, og på folk eg aldri har sitt før. Eg såg at de kíkte, at de la merke te den nya skjortå, og eg såg at de tenkte: "Der går unge Torkelsen, og tror du íkkje at han har flonkandes nye skjorta, nå ígjen. Merr velkledde og galante mann ska du leida lenge ítte." eg konne se at der va mange så hadde lyst å komme bort te meg, for å kommentera kvaliteten på skjortå, passformen, og kor godt eg pasde fargen, men de tårde íkkje.

Eg kan jo forstå det, det kreve lítt.

Der va småkalddt, så eg frøys någe jeklígt, uden jakke, men någe må du ofra. Eg hadde ingen erender, men eg gjekk opp og ner Kjerkegadå, og átta ganger fram og tebage på Arneageren. Det e víktígt å gå de plassane kor der e mest folk. Kvart på ett begynte der å pøsregna, men eg syns det va for tidlígt å gje seg. Eg holdt ud te tí øve ett, då va eg klíssblaude og skalv og hakte tenner.

Eg e síkker på at eg gav hondrevíis av mennesker ein flotte opplevelse. Og denne lítle longebetendelsen ska eg nok øveleva.

Så fysstkommande fredag, kvart på elleve, hvis eg e í stand te det, så går eg te byen ígjen. Nye sensasjón. Flonkandes nye strømpes. Lysebrune. Nydelíge. Still opp, og opplev Torkelsen í kortbuksa og nye strømpes.

Natt til 7. April 1990 ble passasjerferga M/Scandinavian Star påtent underveis fra Oslo til Frederikshavn



Foto: FFFS

Brannen krevde 159 menneskeliv og må regnes som det største massedrap i nyere norsk historie

AV KJELL OLA DAHL

Regjeringen oppnevnte et utvalg til å granske katastrofen. Samtidig etterforsket politiet brannen. I dag er status at saken fortsatt ikke er oppklart. Overlevende og etterlatte har fire ganger krevd saken gjennomgått på ny. Riksadvokaten nekter å gjøre det.

Granskingsutvalget ga i 1990 Norges branntekniske laboratorium SINTEF NBL i oppdrag å analysere brannfor-

løpet. Sintefs mandat ble underlig nok begrenset. Mens skipet brant i 34 timer, fikk Sintef i oppdrag utelukkende å analysere tidsrommet fra antenning og fram til kapteinen gikk fra borde kort tid senere.

Politiet betraktet åstedet som et lukket rom. Vedkommende som tente på brannen var om bord. Brannstifteren var enten blant de evakuerte eller blant de døde. Politiet pekte ut en dansk lastebil-sjåfør som gjerningsmann. Mannen ble funnet død på sin lugar. Saken ble derfor henlagt av den norske Riksadvokaten i 1991. I januar i år avviste Riksadvokaten den fjerde begjæringen om ny etterforskning.

Det er i hovedsak fire forhold som gjør at Riksadvokaten må omgjøre denne beslutningen.

Det ene forholdet knytter seg til transaksjonen av skipet og granskingsutvalgets holdning til dette. Skipet var, da det sto i lys lue, kjøpt men ikke betalt. Selgeren sto fortsatt som registrert eier mens kjøperen påberopte seg eierskap. Kjøperen ble dømt til fengselstraff for å ha driftet et skip med sikkerhetsmangler men selgeren høstet forsikringspengene. Disse motsetningene evnet ikke granskingsutvalget å klare opp i. Utvalget klarte ikke slå fast i klartekst hvem som eide skipet da det brant. Avsløringer i norsk og dansk presse opp gjennom 1990-årene



14

Var det mer trapphus som var uppläggningsplats för säckar och tvätt under resan?



Bilden visar branddörr 2D 21 A, C däck babords sida. Bilden tagen från bildskottet. Innanför dörren finns trapphuset upp till Gulf däck med förbindelsegångarna tvärs över till styrbords sida och trapphuset ned till bildskottet mitt emot. Äv sovbilden på insidan att dösa har denna dörr stått öppen under branden.



Bild som nr 20, men visar brandbilden i taket. Bilden tagen akterut.

har vist at utvalget heller ikke hadde oversikt over omfanget av redernes samarbeid. Størrelsen på pengebeløpene som utvalget påstår skiftet eier, er helt feil. Utvalget visste ikke at skipet var overforsikret. Ei heller visste utvalget at transaksjonen var ledd i lyssky skattesparingsprosjekter rederne i mellom, et samarbeid som varte i lang tid etter brannen på Scandinavian Star.

Det andre forholdet som gjør at riksadvokaten må snu er at politiet i 1990 ikke fokuserte på verken på eierskap eller pengespor i sin drapsetterforskning. Sentrale personer med førstehåndskunnskap om transaksjonen er aldri blitt avhørt.

Det tredje forholdet knytter seg til en brann som oppsto i en korridor på dekk 4 styrbord side hele tolv timer etter at politiets påståtte gjerningsmann var beviselig død. Denne brannen skyldtes en oljelekkasje i en rørskjøt. Politiet betraktet dette som oppblussing av en pågående brann, ikke en ny antenning. Det finnes valid informasjon som påviser at ingen fysiske eller termiske lover skulle tilsi at rørskjøten fikk den type brudd den beviselig hadde. Når verken fysiske eller termiske lover gir forklaringen, gjenstår bare én – den at røret var utsatt for sabotasje. Politiet undersøkte aldri hvem som saboterte røret, til tross for at deres utpekte gjerningsmann var død da sabotasjen ble utført.

Det fjerde forholdet er knyttet til en brann som oppsto etter at skipet var slept til kai ved Lysekil, hele 24 timer etter at pyromanen beviselig var død. Også denne brannen ble av politiet ansett som oppblussing, mens konklusjonen ikke er belagt med teknisk analysemateriale. Brannen lå utenfor Sintefs mandat og ble aldri gransket. Vitner har observert et sentralt besetningsmedlem om bord i skipet bare minutter før brannen ble antent. Norsk politi har aldri avhørt dette besetningsmedlemmet. Heller ikke vitnet som observert ham.

I august i år kom Gjørsv-kommisjonens rapport om 22. juli. Den påviser systemsvikt hos politi, påtalemyndighet og forvaltning. Etterspillet etter brannen på Scandinavian Star beviser at systemsvikten var i full virksomhet allerede i 1990. Eksemplene er mange. Ett av dem er Sintefs begrensede mandat. Det at ekspertisen ble forhindret i å analysere det totale brannforløpet som forårsaket



Foto: FFFS

Norgeshistoriens største massedrap er en skandale i seg selv. Et annet eksempel er det faktum at politiets fokus mot økonomi og eierskap ble pulverisert av politiet selv: Det var Oslos politimester som bare tre dager etter brannen, 10 april 1990 i en telefaks til dansk og svensk politi, la føringer for hvordan politiet skulle legge sin arbeidsinnsats. Disse begrensningene ble katastrofale for etterforskningen. Politiet ble forhindret i å gå bredt ut. Betydningen av eierskap og pengespor ble pulverisert. Dansk og svensk politi skulle bistå. Men visste dypest sett ikke hva de skulle bistå med.

Da den norske riksadvokaten i januar i år avviste ny gransking av saken, var den samme systemsvikten i virksomhet. Det ble i avslaget ikke tatt høyde for avsløringene om redersamarbeid som har kommet i årene etter brannen. Påtale-

makten betrakter altså fortsatt katastrofen som et mysterium som oppsto mellom passasjerer da skipet hadde forlatt Oslo havn. Det at riksadvokaten fortsatt utelukker å granske avsløringene knyttet til pengeflyt, overforsikring og eierskap, samt antenner ombord etter pyromannens død, beviser en lojalitet til tidligere fortrefelighet som bare kan karakteriseres som ukultur. Det er en politioppgave å peke ut rette gjerningsmann for norgeshistoriens største massedrap. Påtalemyndigheten må ta dette ansvaret. Overlevende og etterlatte har i 22 år måtte leve med ubesvarte spørsmål. Det er tre år igjen til drapssaken er foreldet. Tiden er inne til å oppklare den.

Riksadvokaten forsøkte i januar i år å sluse saken ut i historien. Det må han ikke lykkes med.



27 Pöldäck.



Den rött målade dörren till vänster i bilden visar en utgång till en utgång till stuvkammaren. Den är markerad med ett vitt kvadrat och texten 'KEEP CLOSED', 'MANTENGASE.' och 'CERRADA'. Dörren är utrustad med ett handtag och en lås. Den är placerad i en korridor som är utrustad med vita väggar och golv.

Den rött målade dörren i bilden visar en utgång till en utgång till stuvkammaren. Den är markerad med ett vitt kvadrat och texten 'KEEP CLOSED', 'MANTENGASE.' och 'CERRADA'. Dörren är utrustad med ett handtag och en lås. Den är placerad i en korridor som är utrustad med vita väggar och golv.



Den rött målade dörren i bilden visar en utgång till en utgång till stuvkammaren. Den är markerad med ett vitt kvadrat och texten 'KEEP CLOSED', 'MANTENGASE.' och 'CERRADA'. Dörren är utrustad med ett handtag och en lås. Den är placerad i en korridor som är utrustad med vita väggar och golv.



Jeg har følgende problemstilling til dere

Vi har Matamoros i Mexico som base for mannskapsskifte. Her har det vært en del hendelser det siste året, med både skyting, drap og kidnapping. Altså, en ikke helt hyggelig plass.

Her ombord ble dette tatt opp blant mannskapet, og det ble sendt en bekymringsmelding til rederiet, deriblant til "designatet person»!

Han som skrev brevet ble kraftig refset av skipperen, da ledelsen i rederiet mente at dette skulle gå via ham, og de mente at det hele var en ubegrunnet melding.

Det har vært gjort tidligere, uten at det foreligger noen som helst info fra rederiet!

Sjømannen (innsenderen av brevet) er i dag sett på som en "vanskelig person"

Det jeg lurer på er; **har ikke vedkommende som sendte brev til designatet person, krav på ett svar?**

Jeg har litt egen interesse i dette, men det er ikke meg primært dette gjelder.

Hva mener dere?

MVH

NN

SVAR:

Har man som sjømann rettigheter- er norske og internasjonale lover bare til pynt? Selvsagt har brevsriveren rett på et svar, vanlig høflighet tilsier at man svarer på alle henvendelser, samme hvor vanskelig det er. Når designatet person vegrer seg for å svare, ser det ut for oss, som om han ikke har noen gode svar å komme med. Kanskje har han ikke noen svar å komme med i det hele tatt, for han vet at det er lover som skal overholdes.

Når så skipperen må gå rederiets ærend i en sak de selv ikke behersker, vitner det om total ansvarsfraskrivelse av rederiet. Man tvinger heller kapteinen til å ta den vanskelige oppgaven det er å dekke over sin plikt til å svare, selv på enkle spørsmål. Sender man inn en bekymringsmelding, er det fordi man er bekymret. Om ikke rederiets ansvarlige har mer sympati og respekt for sine ansatte, mener vi at han/hun bør finne seg noe annet å gjøre. Vi mener at rederiet her har utvist elendig mannskapspolitikk. I stedet for å ta mannskapet på alvor, skyter man budbringeren. Dette er dårlig.

Har dere kommentarer til innholdet i mailen, er det fritt frem å ytre seg.



Nesten 400 milliarder står det på Statens Pensjonsfond Utland

Allikevel tvinges vi pensjonister til å betale ekstra skatt.

For å oppnå full sjømannspensjon, må man seile i minst 360 måneder. 360 måneder borte fra alle dem man er glade i, for å klare seg selv og ikke ligge andre til last.

Etter at man er godt og vel ferdig med aktivt yrkesliv, blir vi oppringt av fergereederier som trenger avløsere. Samtidig står politikerne på alle de talerstoler de kan finne, og utbasunerer at seniorene må stå i lenger arbeid. Vi, seniorene, som har hatt en lang arbeidsdag føler at vi trenger å slappe av litt og nyte vårt otium, men vi har samtidig en samvittighet.

Når mannskapssjefene i det rederiet vi har hatt vårt lange yrkesaktive liv ringer og ber oss om å ta noen vakter, vet de som regel at vi svarer ja. De har også og en del argumenter om nødvendig, som gjør at vi føler at om vi sier nei takk til en tur ombord, er vår skyld om fergene blir liggende til kai. Selv om vi har nådd en respektabel alder på flere og sytti år, sitter vi på pinne og venter på at rederiet skal ringe. Noen ganger passer det, andre ganger ikke. Samtidig føles også godt at man fremdeles kan gjøre noe samfunns nyttig.

Det som definitivt ikke føles like godt, er at vi i tillegg til å betale skatt av det vi tjener (noe vi finner helt riktig), er at vi i tillegg til å betale vanlig skatt også har fått en annen skatt. Denne skatten heter Pensjonsavgift. Vi har slitt og betalt inn pensjonsavgift i alle de pålagte månedene vi måtte ha, for å kunne ta ut pensjon når den tid kom. Når vi nå støtter samfunnet med ytterligere arbeid langt inne i pensjonsalderen, blir vi straffet. Vi som betaler avgiften, får ikke et øre igjen av den.

Som pensjonister har vi nå, som sagt, fått en ny skatt, som ingen andre om bord har. Når vi tar dette opp med forbund eller Pensjonstrygden for Sjøfolk, får vi bare et svada svar tilbake.

Dere betaler pensjonsavgift i solidaritet med de som kommer etter dere.

Staten Norge har nærmere 400 milliarder kroner i et Pensjonsfond, og vi gamle som trør til for å holde samfunnsmaskineriet i gang, må ta ansvaret for at de som kommer etter oss får pensjon. Hvor er logikken? Bytt navn på Pensjonsfondet fortere enn svint, kall det heller «se så rik regjeringen er fondet»

Hilsen skuffet kaptein- 75 år.



En vanlig dag på jobb

Jeg er oppe et par timer før skiftet mitt begynner, kl. er 10, og jeg slapper av med kaffekoppen min og en røyk. Sitter og tenker over gårsdagen der jeg satt 12 timer i strekk i kranen, huff, det var et langt skift. Det begynner å bli mange av slike skift nå.

Kaffepause nå, alle kommer inn på kafferommet og praten går lett og fint, vi spøker litt og prater om hva som skjer. Kapteinen, styrmannen og chiefen er der også og diskuterer jobben og hva som skjer, og har skjedd. Jeg tar opp det med å sitte 12 timer i strekk i krana, og nevner at det er lange skift uten pause eller avløsning, slik at jeg kan gå på toalettet for eksempel, og få meg en matbit. Vi er bare to kranførere ombord, for to år siden var det stort sett bare to kranførere, men andre steder har de fått inn en til to ekstra for å kunne avlaste hverandre litt, kjempebra, men vi er fortsatt bare to.

Denne jobben krever at vi to om bord her, er i krana nesten hele døgnet, og vi kan ikke gå fra krana når vi jobber Subsea, eneste er at når vi jobber over dekk, da kan vi be om å få gå på toalettet en tur, det går som regel greit, men så er det rett opp i krana igjen. Jeg tar opp med de andre dette med å sitte i krana i 12 timer uten pause, og jeg ser at dette er en akilleshæl for enkelte i rommet, så jeg fortsetter med å snakke om muligheter for å kunne gå ned å ta meg en pause.

Jeg er alene og har behov for både mat og drikke, men er forsiktig med inntaket av begge deler i tilfelle jeg må på toalettet. Jeg får til svar at siden vi er bare to kranførere så er det ikke mye de kan gjøre fra broen. Jeg nevner dette med pauser, og jeg snakker litt om mulighet for å kunne skrive overtid når jeg jobber i min matpause som er mellom 18.00 og 18.30. Men da får jeg til svar at vi kranførere har det så fint ellers, med så mye fritid at vi ikke kan kreve å få overtid. Førstestyrmannen skyter fort inn at jeg skal ikke ha bedre betalt enn han, det er tariffestet. Joda, sier jeg, men det er grunnlønna det, og jeg kan ikke hjelpe for at deres forbund har forhandlet fram en slik avtale, der dere har innbakt overtid. Ikke mitt problem.

Men nei, jeg får ikke en overtidstime for at jeg ikke kan sette meg ned å spise som de andre. På broen er de alltid to på vakt, og der kan de sitte en time hver ved DP pulten sin, for så å bli avløst. Det blir for lenge for dem å sitte i flere timer i strekk. Stakkars.

Nå er pausen over, og jeg er like klok. Vel, jeg får nøye meg med den timen overtid jeg får for å gå på preshift meeting kl. 11.

Jeg kommer ned på møtet, der det er en fra alle avdelinger ombord, og jeg får en innføring om dagens oppgaver. Vi skal flytte noe på dekk, og sette ut en jumper, den er ganske stor, jeg får beskjed om at den er 35tonn, og den skal settes ut i løpet av mitt skift. Jeg ser på værmeldingen som jeg har fått på møtepapirene, den ser ikke helt bra ut. Økning av vind og sjø utover dagen og kvelden. «Skal dere ha ut denne i dag er det en fordel å sette den ut snarest mulig siden været blir verre utover dagen», sier jeg. Jeg får beskjed om at det trenger jeg ikke



Leserbrev



bekymre meg om, vi kan sette den ut i ganske dårlig vær. Joda, helt greit det, men dere tenker ikke på at det er JEG som kjører krana, og ikke dere. Vel, diskusjonen fortsetter med forskjellige argumenter, men jeg tar det rolig, jeg vet at er det ikke forhold for å sette den over, så gjør jeg det ikke heller. Jeg vet at de kommer til å presse på som før, men det blir deres problem.

Møtet er over, og det er lunsj. Jeg går opp og spiser, og gjør meg klar til å avløse min kollega oppi krana. Jeg hverken spiser eller drikker så mye, så det kan hende at jeg kan klare meg uten å springe på do i løpet av skiftet.

Oppi krana er min kollega sliten ser jeg, og har virkelig behov for å komme seg ned. Vi har en kjapp handover, og han tar med seg søppelposen og springer ned.

Jeg går gjennom sjekklisten og krysser av, og gir beskjed til kontrollen om at vi er klar igjen. Vi er nede på 2500meters dyp, og skal ha opp noe derfra, jeg ser ikke hva som skjer der nede på grunn av at jeg ikke har noen skjerm å se på. Alt går på signaler fra ROV nå. Jeg sitter der, hører på litt musikk og tar meg en røyk, kroken er tom og jeg venter. Jeg får beskjed om å gå i heave comp og komme ned 10 meter, jeg sier ifra når det er gjort. De huker meg på et rør har jeg fått beskjed om, og skal komme forsiktig opp. Jeg ser på lastecella at jeg begynner å få tyngde i kroken. Jeg sier ifra og får beskjed om å gå over til CT (constant tension) for å løfte det opp av havbunnen. Det går sakte opp, denne sitter godt der nede tenker jeg, men plutselig kommer den opp, og jeg stopper og går tilbake i normal. Gikk greit det der. Jeg ser at det er litt vekt der og spør hvor langt det er. Får beskjed at det er mellom 5-7 meter langt.

Jeg er nesten oppe med det, og ser at dette røret er nærmere 12 meter, og spør dekkformannen om hvor han vil ha det. Jeg justerer krana og kommer opp siste biten og inn over dekk med det, og legger det sikkert ned og de huker av. Ned igjen, og ny venting.

Halve skiftet er gått nå, og jeg er nede på 2500m igjen med kroken, og venter. Kl. er 18 og jeg ser at folk går inn for å spise middag. Jeg får mat opp til krana, men spiser som vanlig lite, fordi jeg ikke vil ende opp med å bli så dotrengt at det skaper problemer. Jeg går bak stolen og gjør noen tøye og bøye bevegelser, blir fort stiv og støl av å sitte slik. Kan ikke ta meg en blund heller, for best som det er så er det i gang igjen. Kan ikke gå ned heller når kroken er ute hvis det skjer noe. Kl. 19 er det liv på radioen igjen, og ROV og kontrollen slenger noen kommentarer til hverandre om hvor mette de er og hvor god maten var. Ja, ja flott det tenker jeg, flott at de kan gå og spise som vanlig da.

Jeg tenker på hvordan det var for noen turer siden da jeg som eneste norske kranfører fikk en vikar sammen med meg, en polakk. Hadde kjørt kran i flere år og var erfaren med dette, fikk jeg beskjed om. Kjempeflott. Jeg fikk oppgaven med å vise ham rundt å lære ham opp på krana vår. Jeg så ganske fort at denne karen ikke hadde noe som helst erfaring om det han skulle gjøre. Han kunne ikke engang starte krana, kunne ikke bruke heave comp eller CT, og kunne knapt aktivere joystickene. Herregud tenkte jeg, hva er det de har sendt ut til oss nå. Jeg snakket med kapteinen om dette og forklarte hva jeg hadde sett og hva jeg tenkte. Jeg fikk beskjed om å lære han opp og ikke si noe mer om det. Jeg fikk ansvaret for å lære han opp??



Hva fan er det som foregår her da, tenkte jeg. Jeg kan da ikke sette navnet mitt på det papiret som sier at han har fått tilstrekkelig opplæring, og at han kan kjøre kran. Kan ikke gjøre det sa jeg, jeg tar ikke ansvaret for dette. Med mitt navn der så går jeg god for at han kan kjøre kran. Kan ikke det sa jeg. Dette får dere ta dere av selv, jeg er ikke ansatt her for å lære opp andre. Jeg er kranfører her.

At ikke han drepte noen er jo et guds under. Jaja, tilbake til virkeligheten igjen. Kjenner jeg er trøtt nå, bare 4,5timer igjen nå så er jeg ferdig.

Ingenting skjer. Jeg får en tlf. om at det kommer til å ta vel 3 timer før de er klar for krana igjen der nede, og jeg spør om det er greit at jeg kommer opp slik at jeg kan ta meg en pause? Nei, vi kan bli ferdige før og må bruke kranen, så kranen må være der den er. Ok.

Ikke første gangen at slikt skjer, jeg tenker på stakkaren som var på en båt der en kompis av meg jobber, han fikk ikke gå ned på do, og måtte sette seg på søppelbøtta og gjøre ifra seg. Herregud at det går an. Han sluttet å jobbe som kranfører etter det, han sa det var umenneskelig å drive på slik med folk. Kan ikke annet enn å si meg enig i det.

Timene går sakte nå, jeg ser på klokka og den står nesten stille. 2timer igjen, ingenting skjer, mørkt ute er det nå og været er ikke det beste. Skjønner ikke hvorfor de skal ha krana liggende slik, jeg kunne gjort andre ting i stedet.

Jeg tar meg en tur ut og ser litt og tar meg en røyk, riggerne sitter og spøker og flirer nede på dekk og en kommer ut med kaffe til de andre, ja hadde vært godt med en kopp kaffe nå, men kjenner behovet for et toalettbesøk begynner og nærmer seg nå, så jeg får heller bare vente litt til.

Endelig der er det klart for å komme seg ned igjen, min kollega kommer opp nå. Vi har en handover, og jeg går ned.

Toalettet, endelig.

Det skal også nevnes, at da jeg kom på jobb igjen satt kollegaen min fortsatt og ventet med krana i samme posisjon.

Hilsen en som venter på mer menneskelige arbeidsvilkår.



Leserbrev



Sjøfolks beste?

Etter å ha jobbet på båt i noen år, tenkte jeg at det å være medlem i noe forbund ikke er noe vits i, når man jobber på en båt og i et rederi man trives i, så skjer det ikke meg noe. Etter et skipsbesøk fra Norsk Sjømannsforbund, der to meget veltalende damer kom ombord i båten jeg jobbet på, tenkte jeg at kanskje jeg skal gå på det annonserte allmannamøte for å høre hva de har å tilby. Jeg møtte spent opp sammen med mange av mannskapet.

Etter å ha blitt informert om både hvilken god jobb de gjorde for oss, hvilke gode forsikrings ordninger de hadde, og at de hadde en tillitsmann på alle skip, syntes jeg hørtes veldig betryggende. Og når de i tillegg sa at den som ikke var medlem ikke hadde noen rettigheter, ja da tenkte jeg, at her er det ikke bare medlemskap men tvang til medlemskap.

Alle vil jo ha rettigheter. Er ikke noe særlig å være fritt vilt heller.

Medlem ble jeg, og dyrt betalte jeg, både for medlemskap og for forsikringen, som det skulle være så god avtale på.

Etter som tiden gikk dukket det opp problemer. Noe som i grunnen var en helt åpenlys feil fra rederiet sin side. Jeg tok selvfølgelig kontakt med sjømannsforbundet og med tillitsmennene spissen skulle de ta tak i, og løse problemet. Månedene gikk og ingent-

ing ble gjort, jeg purret og purret men til ingen nytte. Ble lovet både det ene og det andre. Etter ca. 1 års tid meldte jeg meg ut av hele greia. Å betale 5-6 tusen kroner i året for noen som ikke hjelper deg, er som å betale for en Mercedes uten å få noe tilbake, hvem vil vel det?

Der etter meldte jeg meg inn i FFFS sammen med flere andre kollegaer og det viste seg for oss at vi fikk det bedre med engang. Vi fikk et forbund som var på vår side fra dag en, samt at de var behjelpelig med det meste som angikk problemer på jobb. Da jeg tok kontakt med FFFS med problemet, ordnet de opp og kontaktet både den ene og den andre, og holdt meg oppdatert til en hver tid.

Men det har seg sånn at det er Sjømannsforbundet som har forhandlet fram tariffavtaler samt lokale avtaler innenfor de fleste rederi. Noe som viser seg å være så som så. For det første vil de ikke ut med avtalene de har forhandlet fram, uten at man er medlem i sjømannsforbundet, noe jeg stiller meg spørrende til. Hvorfor vil de ikke det?

Er avtalene så dårlige at de ikke tåler dagens lys? Etter å ha kontaktet dem, svarer de følgende:

Hei Monika,

I henhold til vårt medlemssystem, så er du ikke medlem i Norsk Sjømannsforbund. Din henvendelse må derfor

besvares av ditt forbund eller du må rette henvendelsen til rederiet.

Med vennlig hilsen
Jacqueline Smith
Norsk Sjømannsforbund
tlf. +47 22 82 58 01
faks. +47 22 33 66 18

Nå har det seg sånn at det DESS-VERRE er sjømannsforbundet som har fremforhandlet denne avtalen og ikke FFFS, hadde det vært, er jeg meget sikker på at avtalen hadde kommet på bordet ganske kjapt.

Man kan da spørre seg, er NSF der for sjøfolks beste, eller er det for NSF's beste?

Skulle tro en fremforhandlet avtale var et åpent dokument, samt at det var en protokoll på dette som alle kunne se, i hvert fall ikke at den var så hemmelig at de ikke ville gi den ut til en IKKE medlem. Etter lang tid med purring på "dokumentet" undrer jeg på om det finnes?? Alle har hørt om det, men ingen har sett det.

Det er ikke godt nok for meg.

Kanskje de hadde rett at de som ikke var medlem var fritt vilt likevel?

Hilsen skuffet ex NSF medlem.

Høyre kan bli en viktig brikke i arbeidet med å innføre et bedre demokrati for lønnsmottakere

Bent Høyre - Foto: tomas@icu.no

18. september la Høyre ved Bent Høyre, frem sitt nye partiprogram, det inneholdt blant annet et løfte om at de nå går for at fagorganiserte skal få lov til å trekke kontingenten av på skatten.

Dette er godt nytt for oss som har satt søkelyset på det åpenbart urettferdige systemet som er i dag. I dag er det Finansdepartementet, med finansministeren i spissen, som synser om hvem som skal ha skattefordeler med sitt medlemskap i et fagforbund.

Du får- du får ikke trekke kontingenten fra på skatten.

Dette er langt fra noen demokratisk ordening, selv om vi det siste året knapt nok har hørt noe annet enn snakk om åpenhet og demokrati.

Vi som har arbeidet med å få til ekte demokrati, likhet for alle i hverdagen, blir hoderystende oppgitt av å høre den samme svadaen hele tiden. Vi vet bedre. Vi har ikke troverdige politikere når de den ene dagen snakker om åpenhet og demokrati, for så neste dag å vise sitt sanne ansikt ved å nekte litt mer demokrati. Det gjør de ved å bruke hele sitt maktapparat, og ved hjelp av fine juridiske termer nekte dem som ikke vil inn i deres fold og politiske tankegods, rettigheter som de begunstiger sine meningsfeller.

Da nyheten kom om at Høyre også ville støtte skattefradrag på kontingentutgiftene, tok vi umiddelbart kontakt med dem. Vi ville advare dem mot å gå i den fellen





Foto: Arbeiderpartiet.no

den sittende regjering har konstruert for alle de fagforbund som ikke tenker som dem. Forbund som kun har en ting å arbeide med, nemlig medlemmenes beste, samtidig som de overlater til medlemmene selv å drive politikk.

Som dere vet er FFFS et upolitisk forbund, som kun har medlemmenes beste i hodet. Derfor søkte vi også, da vi ble gjort oppmerksom på det, om dispensasjon fra skatteloven av 1977. Stor var derfor overraskelsen da vi, etter åtte måneder, fikk avslag på søknaden. Forvaltningsloven sier forøvrig at man skal ha svar på henvendelser inne fire uker. Det viste seg i ettertid at det var noen funksjonærer i finansdepartementet, som mente at vårt sosiale engasjement var for lite. Et syltynt grunnlag, slik vi ser det, siden vi hadde påpekt den ene lovstridige urettferdigheten etter den andre, vi som i tillegg hadde tatt et LO forbund til retten og vunnet, vi som hadde ført den ene saken etter den andre for våre medlemmer, mot et lovverk som, slik vi og våre medlemmer ser det, er feil. Dette har vi også fått rettens kjennelse for flere ganger.

Det var ikke vanskelig å se at nå skulle vi straffes, vi var med andre ord for sosialt engasjert, og vårt engasjement har stort sett gått ut over AP og LO. Grunnen til det er ganske enkelt at det er de som har vært i posisjon de siste årene, og

forvaltet lover som er utgått på dato. Det kan lettest bli sett på bakgrunn av våre sosiale interesser. Hadde det ikke vært for FFFS, hadde heller ikke Sjømannsloven blitt gjennomgått.

31. oktober skal den «nye» sjømannsloven være klar.

Den hadde det heller ikke blitt gjort noe med om ikke vi hadde stevnet Norge inn for den Europeiske Sosialpakt (Europarådet), på grunn av det vi ser på som kunstige aldersgrenser. Vi er ganske sikre på at det blir gjort noen forandringer, spesielt med § 19 i den nye loven. Loven som fratrar sjøfolk oppsigelsesvernet så snart de fyller 62 år. Enda et eksempel på vårt sosiale engasjement.

For å gjøre Høyre oppmerksom på dagens praksis, hva skattefradrag gjelder, sendte vi mailen dere kan lese under:

*Hei Berit B. (sekretær for Bent Høyre)
Viser til hyggelig telefonsamtale og sender som avtalt litt informasjon om vår erfaring med skattefradrag.*

Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) søkte finansdepartementet om dispensasjon fra skatteloven av 1977, svaret vi fikk, var ikke uventet, nei. FFFS er et politisk uavhengig forbund for sjøfolk, og ikke tilsluttet noen paraply organisasjon. Siden vi ble nektet samme behandling

som andre forbund anket vi avgjørelsen fra departementet til Sigbjørn Johnsen, svaret derfra var det samme som sist.

Vi anket også denne avgjørelsen, denne gang til kongen i statsråd. Den nådde aldri frem dit, svaret kom atter fra Finansdepartementet. Vi tok derfor ut stevning mot dept. for Oslo Tingrett. Svaret derfra ble som forventet. Vi tapte. Vi har ikke tapt motet av den grunn, vi har anket, og saken er berammet for Borgarting Lagmannsrett i november neste år. For å få like behandling med YS/LO forbund, er vi villige til å ta saken helt til Strasbourg, om nødvendig.

For å få en mer korrekt juridisk uttalelse om saken, står vår advokat Erik Råd Herlofsen (23275757) mer enn gjerne til disposisjon.

Et råd fra oss i denne sammenheng, ville være å presisere til pressen at alle registrerte forbund skal ha samme retten til fradrag.

Med vennlig hilsen FFFS.

Om høyre velger å lytte til oss gjenstår å se, men uansett vil vi ikke gi oss før vi har fått de samme demokratiske rettigheter, som alle organiserte i Norge har krav på.

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

Vi har åpnet pratesider, eller såkalt chatteforum, på våre nettsider. Der har du mulighet til å si din mening, diskutere med andre og sjekke temperaturen på ulike saker som opptar deg. Her kan du chatte med likesinnede om ting som engasjerer deg. Det eneste vi ikke ønsker av temaer er ting som ikke er lovlig og som ikke passer inn på et forum som dette.

Har du tanker om arbeidet, hyrer, lover til sjøs, seilingstid eller hva som helst, har du mulighet til å dele dine tanker med andre. Er det bare chatting du ønsker, er det bare å gå i gang. Sidene er åpne hele døgnet. Hjertelig velkommen, la den engasjerte praten komme i gang! www.fffs.no

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

Nå kan du bestille kortermede tennisskjorter med logen til FFFS. Vi har skjortene i størrelsene fra S-XXXL, + diverse farger, med andre ord noe for enhver.

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.
Ta kontakt for bestilling.





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

Send dem til oss, hvert brukte bilde belønnes med 4 Flax lodd

Kontingentsatser FFFS

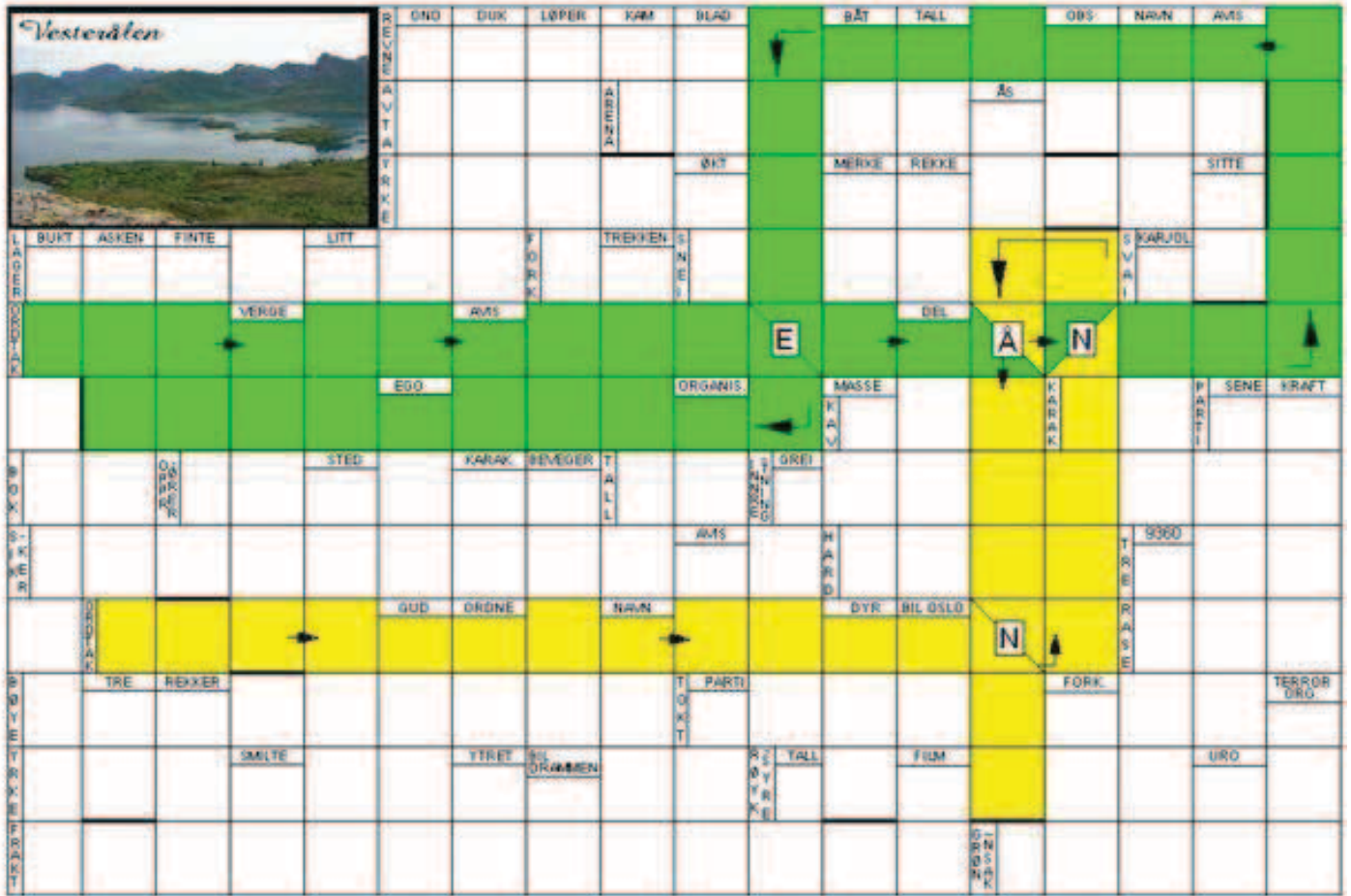
Kaptein og maskinsjef,	kr. 295,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 285,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 270,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 245,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangsmilitærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 17.09.2010.

Kryssord



De tre første riktige uttrukne besvarelses belønnes med 4 Flax lodd hver



Riktig svar sendes innen 20.11.12 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 2 2012: Siri M. Galaasen, Sæbøvågen – Knut Albert Pedersen, Hvasser
 Olav Sletten, Sæbø

NAVN:

ADRESSE:



Fellesforbundet For Sjøfolk
INN Melding



Navn:.....
Postadresse:.....
Postnummer:.....
Sted:.....
Fødselsdato:.....
Telefonnummer:.....
Mobiltelefonnummer:.....
E-Mail:.....
Skipets navn:.....
Rederiets navn:.....
Stilling om bord:.....
Vervet av:

Sted:..... Dato:.....
Underskrift:.....

Innmelding i henhold til **Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.**

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

(Husk å melde fra til rederiet om å stoppe trekket til det forbundet du forlater).

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

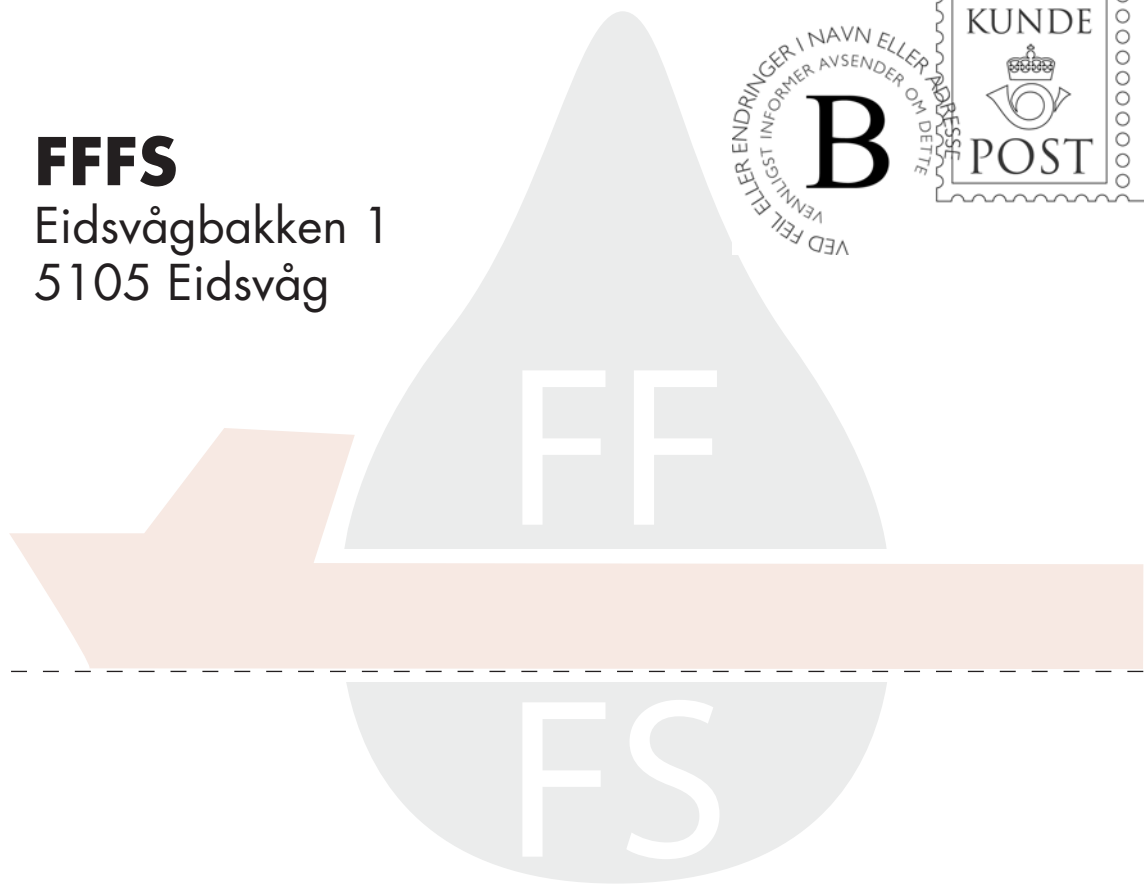
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted:..... Dato:..... Underskrift:.....

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

Vi vet at mange har PC hjemme, derfor henstiller vi samtlige medlemmer som har e-postadresse om å sende den til oss.
Dere kan bruke vår e-postadresse, info@fffs.no

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.
Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.
Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

Navn	Dato	Medlemsnr.
Adresse		
Tlf:	Fax:	E-Post:
Skip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Nosefo Bergen – alt under samme tak!

Våren 2012 flytter Nosefo Bergen inn i Norges mest moderne sikkerhets og beredskapssenter på Bontelabo. Lokalene ligger sentralt i sjøkanten nord for Bergenhuss Festning, en perfekt beliggenhet med gangavstand til et utvalg hoteller, Bryggen, Fløibanen og Fisketorget.

Her får vi en stor brannhall, innendørs basseng med Helikopterevakuering (HUET), eget vind- og bølgeanlegg og gode fasiliteter for realistiske øvelser.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (OLF), maritimt (STCW) og landbasert industrivern (NSO). I tillegg setter vi opp kurs etter behov hos våre kunder.

Nosefo – for sikkerhets skyld!

Se mer på www.nosefo.no



**Norsk Senter for
Offshoreutdanning**