



DRÅPEN

NR. 1 • 2013 • 12. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● HØYRE NEI TIL HOTELLANSATTE
TIL SJØS

● 29 HAVARIER I NORGE
DE SISTE 40 ÅRENE

Info fra skatteetaten:

Spesielt for sjøfolk

(For offshore arbeidere (Rigg/plattform) - se FFFS hjemmesider. www.ffffs.no)

Kostnad	Fradragsrett	Ikke fradragsrett
Kost	Du har krav på fradrag for kost når du har opphold på arbeidsplassen mer enn 48 timer sammenhengende, på grunn av: * skiftordning, og * oppholdet inngår som en del av den ordinære arbeidstiden, dvs. at du er forpliktet til å oppholde deg på arbeidsplassen Hvis du har utbetalt hyretillegg kan det kun gis fradrag for underskudd dersom du dokumenterer faktiske kostutgifter. Må du bo utenfor hjemmet mellom vakter om bord, vil du ha krav på fradrag for kost for de døgn arbeidsgiver ikke dekker kosten.	Når det utbetales hyretillegg, er utbetalingen ment å dekke utgifter til kost om bord, og du vil ikke ha krav på fradrag for kost etter skatteetatens fradragssatser.
Småutgifter	Det kan gis fradrag for småutgifter til telefon og avis ved siden av utbetalt hyretillegg.	Det gis ikke fradrag for småutgifter hvis utgiftene er dekket av arbeidsgiver.
Losji	Det gis fradrag for faktiske utgifter til losji på arbeidsstedet.	* Det gis ikke fradrag for losji nå boligen på hjemstedet er utleid * Det gis ikke fradrag for losji betalt av arbeidsgiver * Det gis ikke fradrag for losji dersom du er bosatt i foreldrehjemmet, med mindre du betaler leie for egen selvstendig boenhet i foreldrehjemmet.
Besøksreiser	Hvis du selv betaler hele kostnaden for transport, gis det fradrag for besøksreiser etter vanlige regler dersom kostnaden overstiger bunnfradraget på kr 13 950. Hvis du betaler deler av transporten som arbeidsgiver besørger, gis du fradrag for faktisk betaling, begrenset oppad til avstandsfradraget.	Det gis ikke fradrag for kostnader til besøksreiser som er dekket av arbeidsgiver.



Skatteetaten

OM UTFYLLING AV SELVANGIVELSEN:

Du **må** levere selvangivelse (gjærne elektronisk via www.skatteetaten.no) hvis du:

- krever fradrag for merkostnader i forbindelse med kost, losji, småutgifter og besøksreiser til hjemmet (altså kostnader som ikke er dekket av arbeidsgiver)
- har andre endringer i selvangivelsen

Du trenger **ikke** å levere selvangivelsen hvis du:

- ikke krever fradrag for merkostnader
- ikke har andre endringer i selvangivelsen

Hvis du krever fradrag for merkostnader i post 3.2.7 bør du i tillegg opplyse om følgende i merknadsfeltet, post 5.0:

- Beregning av merkostnader til kost og losji må settes opp.
- Det bør opplyses om kostnadene kan dokumenteres.

Hvis du krever fradrag for besøksreiser i post 3.2.9 må du fylle ut spesifikasjonsfeltet for avstand og antall turer under post 3.2.9.

Du skal ikke sende inn dokumentasjon før du eventuelt blir bedt om det.

Du kan lese mer om reglene ved å gå inn på www.skatteetaten.no og søke på ABC. Velg arkfane "Lignings-ABC" og klikk på "Lignings-ABC 2012/13". Her vil du finne det som her er omtalt under "Merkostnader".

Leveres selvangivelsen på papir får du skatteoppgjør tidligst i august. De fleste som leverer elektronisk får oppgjør i juni. Har du fortsatt spørsmål rundt selvangivelsen?

Ring Skatteopplysningen på telefon 800 80 000 – velg tilbakering dersom det er telefonkø.

Fra utlandet kommer du til Skatteopplysningen ved å ringe +47 22 07 70 00.

Med hilsen Skatteetaten

Komplett info på: www.ffffs.no



DRÅPEN

NR 1 • 2013 • 12. ÅRGANG • FELLESTORBUDET FOR SJØFOLK



• HØYRE NEI TIL HOTELLANSATTE TIL SJØS

• 29 HAVARIER I NORGE DE SISTE 40 ÅRENE

INNHold

Dråpen nummer 1 • mars 2013



Human factor side 27



Kometer kan kollidere med mars side 28



Nagenbilder ønskes side 31



Noen glimt inn i vår eldste sjøfartshistorie side 48

Nr. 1 mars 2013 - 12. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 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:
Are Martin Sandvik
Kystverket

Trykk
Molvik Grafisk

Info fra skatteetaten - Spesielt for sjøfolk	side	2
Leder	side	4
Er man ansatt i rederiet eller en bestemt båt?	side	5
Det er flere dødsfall med livbåtmanøver enn redninger med livbåter	side	6
Høyre nei - til hotellansatte til sjøs	side	7
Fordeler og ulemper med aldersgrenser	side	8
Har rasjonalisering bare vært til det gode?	side	9
Heldigvis er det valgår	side	10
Det er trist å lese at flere og flere norske sjøfolk må forlate jobbene	side	11
Går daglig opp og ned langs norskekysten	side	12
Hei FFFS	side	13
Var det dette vi ønsket da vi reiste til sjøs?	side	14-16
29 havarier i Norge de siste 40 årene	side	17
Hvis det blir slutt på bekvemmelighetsflagg	side	18
Er man usikker, les kontrakten en gang til	side	19
Vi har tatt oss den friheten at vi har lest og fundert litt	side	20-23
Hva er det luftfartsforbundet PARAT har som ikke sjømannsforbundene	side	24
Velkommen etter	side	25
Har vi kommet frem til maskefall?	side	26
Human Factor	side	27
Komet kan kollidere med mars	side	28-30
Nagenbilder ønskes	side	31
Tilgi dem Herre, de vet ikke hva de gjør	side	32-33
Kronikk, FFFS-oppfordring	side	34-35
Hurtigruten ASA hjelper FFFS i sin kamp for å få nye medlemmer	side	36
Dette er en tenkt historie	side	37
FFFS håper inderlig	side	38-39
Det er rart hva man finner om man vet hvor man skal lete	side	39
Leserbrev	side	40-44
Hvorfor står sjømannsfradraget på stedet hvil?	side	45
Tidligere i Dråpen skrev vi at vi er blitt premissleverandører	side	46
Når blir egoet stort nok for enkelte?	side	46
Kan det tenkes at arbeidsforholdene har noe å si?	side	47
Noen glimt inn i vår eldste sjøfartshistorie	side	48-50
Kryssord	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære medlem/leser

Endelig vår, mørketiden er over og alt ser lyst ut. Medlemstallet kryper sakte oppover og vi, som forbund blir tatt mer og mer på alvor. Motparten i de sakene vi fører tar det ikke som en selvfølge lenger at vi bare kan oversees, at vi er noen lettvektene, som det er enkelt å dytte av banen. De har fått erfare at så ikke er tilfelle, de sakene vi tar opp er vel overveid og juridisk gjennomtenkte.

Det samme skal de ansvarlige for etterforskningen av Scandinavian Star saken snart få erfare. Nå har blant andre politietterskere som Leif A. Lier, sagt rett ut at behandlingen av Scandinavian Star saken rett og slett var skandaløs. Med bakgrunn i dokumenter vi sitter inne med, mener de at det er minst like viktig å etterforske etterforskene, som det er å etterforske ildspåsetterne. Lier bør vite hva han snakker om, han var nemlig leder for varslingsgruppen, et arbeid han har fått mye ros for, av de pårørende. Andre etterforskere sier i dag at de ble direkte motarbeidet av daværende sentrale ledere innen politiet. Vi mener at de ansvarlige for etterforskningen nå vil få det travelt med å forklare hva de egentlig har bedrevet. Parallelt med at etterforskerne skal bli konfrontert med elendig etterforskningsarbeid, skal vi vi også gjøre vårt beste for avsløre drapsmennene.

Vi er takknemlige for alle leserbrevene/kronikkene vi får inn til Dråpen, beklageligvis er det enkelte vi dessverre ikke kan bruke. Noen på grunn av innholdet, andre på grunn av at de ikke er relevante som stoff i et maritimt magasin. Men for all del, fortsett å sende inn dine meninger og tanker til oss. Det er ikke bare oss i redaksjonen som setter pris på leserbrevene, det viser responsen vi får fra dere seilende.

Vi har lenge frontet byggingen av en tunell gjennom Stadt, men hva har vi gjort galt? Nå har de ansvarlige svart med å fristille 1 milliard kroner til formålet. Tunnelen vil totalt koste, i følge 18 utredninger, 1,7 milliarder kroner for en tunnel som er stor nok for at hurtigrutene kan bruke den. Det som er bevilget er ikke nok til det minste alternativet, noe som gjør at det kun er mindre fartøyer som kan bruke tunnelen. Vi vet ikke om vi skal le eller grine. Se side 38.

Apropos ansvarlige mennesker, i dette nr. av Dråpen sponser vi en annonse for en frivillig organisasjon som arbeider for å hjelpe folk som på grunn av uheldige omstendigheter har havnet i klammeri med det offentlige, det være seg NAV, rettsvesenet eller tilsvarende etater. Noen har kanskje vært utsatt for vold i hjemmet eller andre steder, enten fysisk eller psykisk. Det kan være barnefordelingssaker, urettferdig behandling på arbeidsplassen, urettferdig behandling av forsikringsselskap, banker osv. uansett kommer mange opp i ting de ikke er i stand til å komme ut av, eller ordne opp i, på egen hånd. Her er det Rettssikkerhetsforbundet kommer inn med en frivillig hjelpende hånd. Vi håper at flest mulig tar en titt på hjemmesidene deres og setter seg mer inn i hva de arbeider med.
www.resf.no (post@resf.no).

Ha en riktig fin vår

Er man ansatt i rederiet eller på en bestemt båt?

Om man kikker etter i kontrakten er dette ganske klart, men likevel får vi inn flere saker der dette er kjernen i problemet.

Normalt kan rederiet beordre deg til tjeneste på ethvert av rederiets skip. Følgende unntak finnes:

1. Dersom din arbeidsavtale sier at du er ansatt på et særskilt skip, og det ikke er inntatt noe unntak i kontrakten.
2. Dersom gjeldende tariffavtale gjør unntak.

Med andre ord: Om du ikke er mønstret på et bestemt skip, kan rederiet, om det ikke foreligger medisinske årsaker, beordre deg til tjeneste om bord i det skipet som rederiet finner mest tjenlig for dem. At det i noen tilfeller kan se ut som om rederiet bare er interessert i å vise muskler, er hevet over enhver tvil. Det er

heller ikke tvil om at det i enkelte tilfeller er vrangvilje fra mannskapene som blir beordret.

Vi har en betraktning av Høyesterettsdommer Jens Edvin Skoghøy (se under) på det juridiske aspektet ved sjøfolks ansettelse. For å gjøre det lettere for alle parter oppfordres alle til å lese Skoghøy's betraktninger.

§ 3. ⁽²⁵⁾ Avtale om ansettelse.

1. Sjømann ansettes i rederiets tjeneste.⁽²⁶⁾

Note (26)

Ved Jens Edvin A. Skoghøy. Noten er sist hovedrevidert 21.06.2011.

Før lovendringen i 1985 ble sjømenn som hovedregel ansatt til å gjøre tjeneste om bord i et bestemt skip, og ikke i rederiet, se Andreassen s. 29. Ved lovendringen i 1985 ble denne ordningen avskaffet, se prp. 1985 s. 6-7, jf. s. 18-

19. Sjømenn må nå ansettes i rederiet, jf. Dalheim m.fl. s. 74. Om en sjømann skulle bli ansatt om bord i et bestemt skip, vil en slik avtale ikke være gyldig, og sjømannen vil – til tross for hva ansettelsesavtalen bestemmer – måtte anses som ansatt i rederiet.

At sjømannen er ansatt i rederiet, innebærer bl.a. at «ansettelsesforholdet består, selv om sjømannen fratrer tjenesten ombord, inntil han lovlig blir oppsagt/avskjediget eller slutter frivillig», se prp. 1985 s. 7.

I tilfeller hvor rederiet overlater til et «management»-selskap å sørge for bemanning av skipet, vil «management»-selskapet kunne komme i arbeidsgiveransvar overfor sjømannen og bli å anse som arbeidsgiver dersom «management»-selskapet ved ansettelsen ikke sørger for å gjøre det klart det er rederiet, og ikke «management»-selskapet som er arbeidsgiver, se ND 1993 s. 444 (Rt. 1993 s. 490).



Illfoto: Morten Vika

Maersk Laser



Det er flere dødsfall med livbåtmanøvrer enn redninger med livbåter

I en artikkel på Travelmole.com hevdes det at livbåtmanøvrer tar flere liv enn redninger med livbåter. Det er et paradoks at det går med flere liv enn det rednes i forbindelse med redningsmateriell.

Under en livbåt øvelse om bord i Thomson Majesty ved kai i Santa Cruz i La Palma - Kanariøyene, gikk det katastrofalt galt. Fem ble drept og tre skadet. I den forbindelse sier pressetalsmann i foreningen Nautilus International Andrew Linington at «This is just ridiculous. There have been dozens of fatalities in the last few years alone due to these drills». («Dette er bare latterlig. Det har vært flere dusin dødsulykker de siste årene i forbindelse med slike øvelser» Red. oversettelse).

Man må være enig med Linington i at dette er latterlig, men personlig synes vi også at det er langt mer alvorlig enn som så. At redningsmateriell skal være årsaken til dødsulykker, ser vi på som et virkelig stort og alvorlig problem. Man kan ikke bare lage livbåter og daviter/oppheng og si; «vær så god, dette er godt nok». Noen i IMO må setter seg ned og diskuterer hva som skal gjøres med dette problemet.

"The International Maritime Organisation has been moving on this issue but as ever in the shipping industry, it seems to move very slowly. There isn't a unified approach on it."

(«Den internasjonale maritime organisasjonen har arbeidet med disse problemene, men som alltid innen shipping går alt veldig sakte. Det er ingen enhetlig tilnærmings måte til det» Red. oversettelse).

Det er på tide å standardisere redningsmateriell, slik at det er gjenkjennelig på alle skip, og at brukermanualene er på språk som besetningen forstår. Slik det

er i dag er det en babelsk forvirring, og vedlikeholdet er heller ikke det beste, i henhold til Linington. Han sier også at det finnes noen iboende farer i det å arbeide i høyden (hvor livbåtene er plassert), men han understreker at det verste er ulikhetene på redningsmateriell fra båt til båt.

Les hele artikkelen her: <http://turl.no/n9k>

Illfoto: kystverket.no

Høyre-nei til hotellansatte til sjøs

- Vi skal støtte utvikling av maritim kompetanse, men ikke gi statlig støtte til hotell- og cateringarbeidsplasser til sjøs.

(Stavanger Aftenblad)
<http://turl.no/n9m>

Dette sier Erna Solberg til Stavanger Aftenblad (følg linken), men det hun egentlig sier, er at hun ikke vil ha noen skipsfartsindustri i Norge, eller så vet hun ikke hva hun snakker om. Når hun nå vil stoppe nettolønnsordningen for de cateringansatte i de store fergerederiene, på grunn av at de tar arbeidsplassene fra hotellnæringen på land, må vi få lov til å stille Erna Solberg spørsmålet: Når tid var du på restaurant sist?

Sist gang vi var ute og spiste, var det nesten ingen norske servitører, kun utlendinger. Sist vi var i Oslo var alle som hadde sitt arbeid innen servering, som vi traff, svenske. Norske hotell og restauranter har tilsynelatende tilpasset seg dagens situasjon.

(Nettolønnsordningen er en støtteordning til norske rederier med båter registrert i NOR – Norsk Ordinært Skipsregister. Staten refunderer deler av beløpet sjøfolkene betaler i skatt. Rederiene betaler i virkeligheten bare nettolønnsen. Støtteordningen for norske sjøfolkene har blitt endret et tjuetall ganger siden 1996 (wikipedia))

Det hun heller burde tenkt litt på er konkurransen mot norsk skipsfart, ikke det motsatte. Skipsfarten har aldri konkurrert med hotell og restaurantnæringen innenlands, men konkurransen med utenlandske redere har så absolutt vært til stede, og det er der problemet ligger.

Helt gratis skal Erna få noen gode råd fra oss. Legg forholdene til rette for å få mer gods over på kjøp. Bygg ut havner som er tjenlige for både skip og landtransport. Skjerp også inn kabotasje reglene betraktelig, eller enda bedre, innfør proteksjonisme i norske farvann. Hotellnæringen på land lider ikke under de få

cateringansatte på norske fartøyer. Tvert i mot er de catering ansatte på skip med på å generere nettolønnsordning til sin arbeidsgiver, og de er med på å holde norske rederier norske.

Argumentet til Solberg holder ikke mål i det hele tatt. Det eneste hun og høyre oppnår er at Color Line og Hurtigruten flagger ut og fjerner, ikke bare catering ansatte, men også flesteparten av de andre sjøfolkene. At hun vil opprettholde nettolønnsordningen for offiserer, motormenn og matroslæringer, sier litt om hva hun vet om sjømannsyrket. Om hun får det som hun vil, tar det ikke lang tid før vi ikke har flere skip med norske offiserer og læringer igjen. Man trenger ikke være spåmann for å se hvor dette bærer hen. De maritime skolene vil bli lagt ned av mangel på studenter.

Høyre ville i forhold til dagens budsjett kutte i nettolønnsordninga med 500

millioner kroner av i alt 1,6 milliarder kroner. Det blir dermed et rent lotteri for framtiden til nettolønnsordningen dersom de borgerlige partiene kommer i regjering. (SA)

I stedet for å høyne nettolønnsutbetalingene til et ansvarlig nivå, går Erna for kutt. Dette er populisme uten substans, hun vil tekkes rederne i håp om valgkampmidler, slik vi og de fleste andre som har sitt virke til sjøs, ser det. Resultatet av en slik ugjennomtenkt politikk er at flere tusen sjøfolk risikerer å miste jobbene.

Lovfesting av nettolønnsordningen, slik Frp og Ap foreslår, sier Erna Solberg har ingen hensikt. (SA)

Siden det er valgår i år, håper vi at alle som har et forhold til sjø og skipsfart vet hvem de skal stemme på.



Foto: CF Wesenberg / kolonihavnen.no

Fordeler og ulemper med aldersgrenser

Det er sagt og skrevet mye om aldersgrenser i arbeidslivet, både for og i mot, og alle er like sikre i sitt standpunkt. Det som er et faktum, er at folk lever lenger, er friskere, reiser mer og har bedre råd i dag enn før.

Slik pensjonsalderen praktiseres i dag, differensieres pensjonsalderen ut fra yrket. En ballettdansere kan for eksempel ta ut pensjon fra de er 41 år, noe som er den laveste pensjonsgrensen i landet, mens buss/transportsjåfører, etter søknad, kan stå i arbeid til de blir 75 år. Men generelt er pensjonsalderen 67

år for de fleste, det er også da man får folketrygden utbetalt. Det man kan lese ut av dette, er at pensjonsalder ikke har noe med helse å gjøre. Aldersgrensen var maks 70 år, dermed basta. For noen ganske få år siden var det ikke lenger så basta allikevel. Man hadde plutselig mangel på buss- og lastebilsjåfører, det man gjorde for å løse det problemet, var ganske enkelt at man ga denne yrkesgruppen dispensasjon fra 70 årsgrensen. Dette viser bare at det er kunstige aldersgrenser man opererer med, det har ingenting med helse å gjøre. Har man bruk for tjenestene til en spesiell yrkesgruppe, forandrer man bare lovene.

Med dette i bakhodet burde mer av pensjonsansvaret vært tatt fra politikerne og overlatt til den enkelte arbeidstaker og til legestanden. I de land hvor man ikke har

aldersgrenser, går man av når man mener at man har slitt lenge nok. Forstår man ikke dette selv, blir det opp til legene å fortelle vedkommende at nok er nok. Til sammenligning er det meningsløst at friske 62 år unge sjøfolk tvinges på land ved å frata dem rettigheter som for eksempel oppsigelsesvernet.

I mange tilfeller har sjøfolk ikke en gang råd til å gå av som 62-åringer, sjømannspensjonen er ikke akkurat noen luksuspensjon. Det verste er at vi har mange eksempel på at sjøfolk har blitt nektet å seile på grunn av alder. Nå jobber for eksempel en av disse «gamle og ubrukelige» sjømennene med å kjøre buss både sommer og vinter og på all slags føre, for i det hele tatt å klare seg økonomisk. Muligens kjører han også barna til de som nektet ham å jobbe til sjøs.

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, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

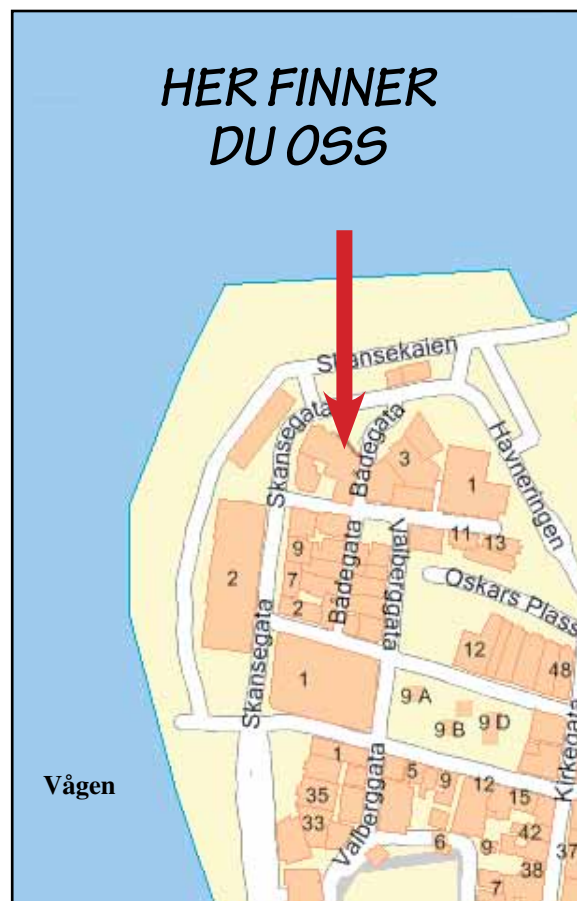
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





Illfoto: Morten Vika

Har rasjonalisering bare vært til det gode?

Det er flere år siden vi første gang påpekte at utviklingen kanskje gikk i feil retning. Færre mannskaper og mer automatikk er ikke det samme som større og bedre sikkerhet.

Når Sjøfartsdirektoratet hevder at de er urolige for alle skadene i sjøfarten, er det ikke bare rederne og de seilende som må bære ansvaret. Sjøfartsdirektoratet har selv en stor del av skylden for at det er som det er. Det er de som godkjenner bemanningsplanene for skipene, som senere figurerer i statistikken.

Om ikke direktoratet hadde vært så slepphendt med dispensasjoner og lave bemanningsplaner, er vi sikre på at situasjonen hadde vært adskillig bedre. Direktoratets overvåkningsrolle må ikke bare være på papiret, den må være reell. Når skip skal bemannes, er det tvingende nødvendig at det er kvalifisert personell med relevant fartstid, som fysisk kom-

mer om bord og besiktiger skipet, før bemanning på det aktuelle skip fastsettes. Etter mange år på havet, er vår erfaring at så ikke alltid har skjedd. Direktoratet får tegninger av nybygget og forslag fra redere om hvor stor bemanning det enkelte skip bør ha. I de fleste tilfeller signerer direktoratet, og skipet får gå. Normalt tar det ikke lang tid før det første uhellet er et faktum. «Barnesykdommer» blir det kalt. Det er bare en ansvarsfraskrivelse, om man går inn i hendelsesforløpet, viser det seg ofte at det er enten for få mann om oppgaven, eller for ukyndige mannskaper som står for operasjonen.

Vi er derfor veldig glade for de inspeksjonene direktoratet faktisk gjør. Et problem er at det kan se ut for at også Sjøfartsdirektoratet er underbemannet, derfor blir det i minste laget med foretatte kontroller.

Tall som Sjøfartsdirektoratet har registrert viser at antall personulykker økte til 267 i fjor, det høyeste tallet siden 2009. Antall dødsulykker på skip i nasjonal og

internasjonal fart gikk samtidig ned fra 13 til 11.

- De siste årene har vi hatt en meget god utvikling når det gjelder personulykker, og vi håper denne utviklingen fortsetter i 2013, til tross for en svak økning i fjor. Rederiene har et ansvar for fortsatt å fokusere på forebygging av personulykker, noe de har vært flinke til de senere årene, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen.

Direktoratet registrerte totalt 261 skipsulykker i fjor, som er omtrent på samme nivå som året før (269).

Akselsen uttrykker i en pressemelding bekymring for at antallet ligger på et høyt nivå.

- Jeg skulle ønske at statistikken hadde vist en mer tydelig tilbakegang. Dette forteller oss at rederiene fremdeles har en jobb å gjøre i sitt sikkerhetsarbeid, sier Akselsen.

<http://turl.no/n0h>



FAKTA OM NETTOLØNNSORDNINGEN FRA REGJERINGEN:

- * Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er på 1,75 milliarder kroner.
- * Ordningen omfatter om lag 11 500 og om lag 430 skip registrert i norsk skipsregister.
- * Ordningen er statsstøtte godkjent av ESA etter Eus retningslinjer for statsstøtte til skipsfart.
- * Formålet med tilskuddsordningen er å tilrettelegge for maritim virksomhet og å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til konkurransedyktige vilkår for norske rederier.

Foto: Senterpartiet

Heldigvis er det valgår

På denne tid frir politikerne til en velgergruppe som bare blir trukket frem en kort tid hvert fjerde år: Sjøfolkene. Denne gang er det SP sin tur til å fri!

SP-politiker Irene Lange Nordahl vil gjøre norske sjøfolk mer konkurransedyktige.

Vi må forbedre den såkalte nettolønnsordningen, sier stortingsrepresentant Irene Lange Nordahl (Sp) til Avisenes Nyhetsbyrå (ANB).

– Taket for dette tilskuddet må enten heves eller fjernes, sier hun og viser til at taket i dag er på 198.000 kroner. Nettolønnsordningen gjelder i dag for skip som er registrert i det norske skipsregisteret, men Sp-talskvinnen mener at også skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister bør omfattes.

Det er fantastisk flott at Irene Lange Nordahl vil at alle sjøfolk skal få net-

tolønnsordning, problemet er bare at om hun får det som hun vil, er vi redde for at NOR som register vil forsvinne og vi blir sittende igjen med et skipsregister; NIS. Det ville vært katastrofalt for norske sjøfolk. Selv om hun har sympati med sjøfolk (eller er det valgflesk?), vil resultatet bli at innen veldig kort tid blir den norske sjømann å finne blant permer på museum.

Får NIS-skip generell nettolønn, vil det si at staten må betale langt mer en 1,75 milliarder kroner i nettolønn som i dag. Det som vil skje da er at halve Filipinene og nesten halvparten alle andre utenlandske seilende vil bli statssubsidierte fra Norge. Dette vil selvsagt ikke skje, men får hun viljen sin, er det over og ut for alt som har å gjøre med norske sjøfolk. Mitt råd er; ikke tull med restene av en stolt næring, finn heller på noen nye fristelser for å lokke velgere.

– Men det viktige er at vi beholder systemet slik at alle sjøfolkene får støtte. Høyre vil utelukke nøkkelpersonell, sier hun som opptakt til høstens valgkamp. Irene Lange Nordahl vil kjempe for å

styrke den maritime næringen. Det vil være hennes budskap både overfor den rødgrønne regjeringen og Senterpartiets landsmøte i april.

– Vi må styrke den maritime næringen slik at vi står bedre rustet til å takle konkurransen, spesielt den som kommer fra våre naboland. I et bredere perspektiv må vi styrke vår posisjon i forhold til Kina, sier hun.

Når hun snakker om å styrke konkurransen, og spesielt den fra våre naboland, hadde vel innføring av minimum samme statlige støtte som de har, vært lettere å gjennomføre. Hva konkurransen fra Kina har å si i denne sammenheng, er ikke lett å se, men vi er uansett enig.

SP-representanten fra Troms ønsker å lovfeste ordningen med nettolønn til sjøfolk slik at det ikke blir så lett for et eventuelt nytt stortingsflertall å endre politikken.

Dette er vi hundre prosent enige i.

Les hele artikkelen her: <http://turl.no/nhe>

Det er trist å lese at flere og flere norske sjøfolk må forlate jobbene sine, til fordel for utenlandske sjøfolk

Lettere å fordøye blir det ikke når vi leser at norske redere er de som bygger flest båter og investerer mest av alle redere i hele verden. Hvem er det som skal bemanne alle disse skipene, tenker rederne i det hele tatt på norske sjøfolk?

Det har vært en økning i investeringer på 83 prosent bare det siste året. Det er formidabelt når vi vet at året før var investeringen på hele 9,5 milliarder dollar eller i overkant av 52 milliarder kroner. I fjor var det på ufattelige 96 milliarder kroner. Dette er selvsagt ikke bare penger til nybygg, men også til oppjustering av seilende flåte, og andre ting.

Det som er vanskelig å akseptere er at svært få av alle disse kronene kommer norske sjøfolk og norsk kompetanse til gode. Det er lett å ta ordet strutse-

politikk i munnen når vi vet at rederne etterlyser norsk sjømannskompetanse, til bruk både på havet og kontoret, men ansetter stort sett bare utlendinger på skipene sine. En annen ting som står i kontrast til investeringskapitalen er alle klagene vi har hørt om hvor dårlig det står til i norsk maritim næring, samt at det er nesten umulig å få tak i skikkelige sjøfolk. Er alt syt og klagingen bare et røykteppe - for hva?

Vi har maritime skoler som skriker etter oppjusteringer, ikke bare i bygningsmassen, men også med det bygningene skal huse. Både lærere og moderne utstyr, som simulatorer og nytt datautstyr. Med en eneste milliard kroner hadde de fleste av disse problemene vært løst, og rederne kunne fått en del av de skikkelige sjøfolkene de er på jakt etter.

Solveig Røkenes (leder Maritimt Forum) er svært kritisk til at de maritime elever på videregående trinn VG2 ennå ikke har læremidler. Det må lærerne lage selv.

<http://turl.no/ne3>

Nå skal rederne som sier at de har skrikende behov for norske offiserer, bruke 96 milliarder kroner på nye skip samt oppjustering av eldre skip. Dette skurrer. «Problemet» for rederne nå, er at de må ut på markedet å finne billige mannskaper, noe de selvsagt ikke ønsker, for de vil jo egentlig, etter eget utsagn, kun ha norske mannskaper.

Staten har sovet i timen i mange år i forhold til utviklingen av norsk skipsfart. De har hørt på klager og syt og gitt etter hele tiden. Man har ikke hatt en samordnet politikk. Har rederne sagt at politikerne skal hoppe, så har de gjort nettopp det. Hvorfor ikke starte med å lovfeste nettolønnsordning, for alle som har sitt virke på havet?

Er det rart at rederne har råd til å flutte seg? De gjør det jo på andres bekostning.

Administrerende direktør Sturla Henriksen i Norges Rederiforbund sier at rederiene posisjonerer seg for en ny oppgangsperiode ved å bestille nybygg til lave priser.

<http://turl.no/ne4>



Ilfoto: Berge Everett - BW GAS

Færøyske, Danske og Bahamas registrerte
- samt skip fra et drøss andre nasjoner,

går daglig opp og ned langs norskekysten

Om noen tror at de er bemannet med norske sjøfolk, tar de feil.

Vi har sagt det før og vi sier det igjen, vern norskekysten og norske sjøfolk. Vi har også sagt hva vi mener om (u)ansvarligheten til norske myndigheter hva angår miljøet langs kysten. I fine forsamlinger og i festtaler sier man at man har gått meget langt i å beskytte miljøet langs kysten.

Sannheten er at vi knapt nok har gjort noe. Vi slipper inn skip fra hele verden, skip vi ikke har den minste kunnskap om, annet enn det de papirene som befinner seg på brua kan fortelle oss, om de blir sjekket. Hva vet vi om ektheten av disse dokumentene? Det vi vet er, at de like gjerne kan være falske som ekte. Vi sier slett ikke at det alltid er slik, men hadde disse skipene vært norsk registrerte så hadde vi også hatt mye bedre kontroll både med skipet og at mannskaperne hadde de papirene som det ble stilt krav om.

Vi har hørt fra forskjellige kanter om folk fra andre land som har mønstret ombord på norske skip med falske dokumenter. Styrmenn uten den minste erfaring med navigering, maskinister

uten peiling på maskineri. Dette er saker vi har hørt om flere ganger, og problemet er sikkert ikke løst enda.

Om vi hadde strammet inn på kabotasje reglene*, og gjort kysten norsk, hadde mange av de ulykkene man har sett de siste årene, med utenlandske skip muligens vært unngått. Det er heldigvis ikke for sent å gjøre noe med dette.

**Kabotasje, (oppr. innenriks kystfart),^[1] transport hvor en transportør fra et land driver transport mellom forskjellige destinasjoner innenfor et annet lands grenser. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge. Transportører fra EØS-land kan utføre midlertidig kabotasje i Norge.^[2]*

Midlertidig kabotasje defineres av samferdselsdepartementet som at en utenlandsk transportør som har utført en godstransport til Norge, skal kunne utføre opptil tre kabotasjeturer med det samme kjøretøyet/motorvognen. Dette må skje innen syv dager etter godstransporten som førte transportøren inn i Norge. Transportøren må dessuten være innehaver av en fellesskapstillatelse, i tillegg til en førerattest, dersom føreren er fra utenfor EØS. Transportøren må kunne legge fram klart bevis for alle transportoppdragene, inkludert den

inngående transporten til Norge.^[3]
Fra Wikipedia, den frie encyklopedi.

Om vi bestemmer oss for å innføre proteksjonisme i norske farvann ville vi fått kontroll med papirene til den enkelte, både norske og utenlandske sjøfolk. Kort sagt vi hadde hatt kontroll med kystfarten. Vi ville med andre ord ikke gjort annet enn det andre land har gjort for mange år siden.

Vi har selv vært i den situasjonen at vi har vært nødt til å vike plassen for andre lands sjøfolk. Det var selvsagt ikke hyggelig å bli utsatt for slik forskjellsbehandling, men det er dagens virkelighet. Hvorfor kan ikke Norge beskytte sine sjøfolk, når det går så greit i andre land? Norske redere hadde klart seg mye bedre i konkurransen og norske sjøfolk hadde hatt arbeid.

I det siste har vi også sett at bruken av norske offshore relaterte fartøy har kommet på vikende front vis a vis utenlandske fartøy. Har oljeselskapene endret politikk, og i tilfelle hvorfor. Er det mer å tjene på å chartre utenlandske fartøy? Er det ikke norsk politikk at det skal være norsktalende mannskaper med nettolønnsordning, på norsk sokkel? Skal det ikke lenger bestrebes best mulig kommunikasjon, på sokkelen?



*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*

Hei FFFS!

Hører at det er mange som lurar på tryggheten i FFFS vs. sjømanns, maskinist og sjøoffisersforbundet, angående loss of lisence. Er dette forbundsavhengig? Kan dere kan klargjøre litt om dette?

Mvh Medlem.

Hei Medlem.

Når det gjelder Loss of Lisence (LoL) har det ingen betydning hvor du er medlem, eller om du ikke er medlem noen steder. Det viktige i dette er om du har hatt sjømannsyrke som hovedinntektskilde de siste fire år- pensjonsgivende fartstid. Loss of Lisence beregnes etter folketrygdens grunnbeløp. Har du seilt åtte år eller mer får du maksimum 8 G, forutsatt at du er under femti år. Er du eldre blir antallet G redusert. Ved fylte 51 år for eksempel, og du har nok pensjonsgivende fartstid, blir utbetalingen ca. 7,2 G. LoL og opphører ved fylte 58 år.

Om du har hørt at det har noen som helst betydning hvilket forbund du tilhører, kan du bare slappe av og glemme det. Om noen forbund gir inntrykk av at slik er det, kan du bare gi dem beskjed om at de lyver. For å få utbetalt LoL har det kun med din ansettelse til sjøs og gjøre, og om hvor lang fartstid du har, ingen ting annet.

For øvrig har vi omtalt dette før, senest i Dråpen nr. 1- 2012



Illfoto: Forsvarets mediesenter /Sjøforsvaret

Var det dette vi ønsket da vi reiste til sjøs

- et fartøy med væpnede vakter om bord?

Det som trakk meg og andre som valgte sjøen som arbeidsplass var slett ikke å være om bord på «krigsskip», men fredelige handelsskip for å se verden

og tjene penger. Krig og pokkerskap overlot vi til andre. Og lovverket tok ansvarlige politikere seg av, som for eksempel SOLAS:

«SOLAS er en konvensjon som omhandler sikkerhet til personell og skip på sjøen. Det står for Safety Of Life At Sea, og er en konvensjon underlagt IMO. SOLAS kan spores helt tilbake til forliset av Titanic i 1912, men det er gjort stadig endringer og forbedringer innenfor regelverket. Mye av dagens SOLAS re-

gelverk stammer fra en versjon som ble kunngjort 1. november 1974. SOLAS består av forskjellige kapitler om hvordan ting skal og bør gjøres på sjøen for å oppnå høyest mulig sikkerhet. Det gjelder blant annet branninstrukser, riktig radiokommunikasjon, tiltak for sikker håndtering av farlig gods, sikkerhetstiltak for forskjellig type båter og håndtering av livredningssituasjoner.» Wikipedia

Hele konvensjonen kan leses på her:

[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)

Som man kan se, har loven bare en eneste oppgave; sikre sjøfolks sikkerhet i utførelsen av arbeidet sitt. Den er preventiv i utformingen, og ikke på noen måte aggressiv. Med andre ord legger den opp til at myndigheter og internasjonale organ (FN) skal sikre at sjøfolk og andre som ferdes på havet skal kunne utføre sitt yrke på sikrest mulig måte. Når det gjelder situasjonen i Adenbukta og somaliske sjørøvere, er egentlig saken på en måte grei. Der har FN i resolusjon av 2008 nr. 1851 slått fast at det internasjonale samfunn kan intervensere (se Dråpen 1-2011 side 50). Vi har altså de fullmakter som trengs, det eneste vi mangler er politikere som har mot og kunnskap til å handle.

I stedet for å gjøre noe selv skyver politikerne sjøfolkene foran seg og toer sine hender. De tillater heller å sette noen væpnede private leiesoldater med AK-47 eller tilsvarende om bord.

I følge SOLAS er ikke dette tillatt – fordi det ikke er tillatt å utsette sjøfolk for fare. Sjøfolk blir satt i fare om man beveger seg inn i soner som betegnes av myndighetene som krigssoner. De samme som sier at det er ulovlig å utsette sjøfolk for fare, tillater nå, på permanent basis å sette væpnede vakter om bord i skipene.

Når Giske sier at: *Så langt har vi gode erfaringer med ordningen. Det var ikke et ønsket mål at vi skulle begynne med bevæpnede vakter, men det var nødvendig på bakgrunn av den sikkerhetssituasjonen norske skip var i, og vi har nå sett en kraftig nedgang i antall kapringer, sier nærings- og handelsministeren.*

Selvfølger har man sett en kraftig nedgang i kapringsforsøkene, det var ikke uventet, men fortsatt går man inn i farlige farvann. Dette fører selvsagt ikke til at det blir slutt på denne virksomheten. Piratene blir bare mer forsiktige og går på de som ikke skyter tilbake på grunn av at de ikke har råd til å ha væpnede vakter på skipene sine.

NTB Publisert: 04.feb. 2013 17:34

Oppdatert: 04.feb. 2013 18:08

Tankeren Gascogne antas å ha blitt kapret av nigerianske pirater, melder International Maritime Bureau.

<http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/Fransk-skip-kapret-utenfor-Elfenbenskysten-7111395.html>

Les også:

** Fire sjømenn bortført av nigerianske pirater*

Fire sjømenn ble bortført da væpnede pirater angrep forsyningsskipet MV Asso Ventuno utenfor kysten av Nigeria i helgen. Pirater stormet oljetanker utenfor Nigeria <http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/Fire-sjomenn-bortfort-av-nigerianske-pirater-7077575.html#>. UU100xdBTCK

Tungt bevæpnede sjørøvere har stormet en oljetanker utenfor kysten av Nigeria og kidnappet fem indiske medlemmer av besetningen.

<http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/Fransk-skip-kapret-utenfor-Elfenbenskysten-7111395.html#>.UU11vxdBTCK

West Africa Pirates Kidnap 3 From UK Ship

Original Source: Herald Sun

PIRATES off the coast of Nigeria and Cameroon have attacked a ship and kidnapped three sailors in the increasingly dangerous waters of the Gulf of Guinea.

http://www.nytimes.com/2013/02/09/world/africa/nigeria-pirates-kidnap-3-sailors-off-coast.html?_r=0

Som man ser, er det langt fra slutt på kapringer, det har bare avtatt bestemte steder.

Sjøfolk blir fremdeles tatt som gisler og utsatt for grusomheter. Med en gang beredskapen og beskyttelsen svekkes utenfor Øst-Afrika, blomster den opp igjen, og vi har ikke oppnådd noe. Om vi setter inn de samme tiltak utenfor Vest Afrika og i Malakkastredet, som i Adenbukta, med andre ord en samordnet internasjonal aksjon alle steder vi vet pirater opererer, har vi muligens en sjanse for å stoppe uvesenet.

Det er på land sjørøveriet må stanses, ikke med noen leiesoldater til havs.

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/sjomanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjomanns-/offshorelege

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

De landene som har dette problemet mangler stort sett det meste. Demokrati, infrastruktur, skoler, sykehus, maktapparat, militære og sist men ikke minst; et regjeringsapparat som fungerer. Det er dette FN må få etablert i Somalia, hvor vi har sanksjonstillatelse. Det blir for enkelt og ansvarsløst å bestemme at dette tar en håndfull leiesoldater seg av.

Regjeringen åpnet i juli 2011 for at norske rederier fikk ha bevæpnede vakter om bord til beskyttelse mot pirater når de seiler i risikofylte farvann. Ordningen var midlertidig, og skulle evalueres etter et år. Sist uke konkluderte Regjeringen med at ordningen har vært så vellykket at den gjøres permanent.

Tryggere: Aftenposten skrev sist uke at norske skip ble angrepet av pirater 30 ganger i 2012, noe som er en nedgang fra 2011. Ifølge Næringsdepartementet har antallet kapringsforsøk falt fra 230 i 2011 til 73 i 2012.

http://www.fvn.no/okonomi/siste_nytt/Regjeringen-videreforer-omstridt-bevapning-pa-skip-2356766.html

Den 12. februar skriver Oceanus org. com blant annet følgende:

"At its 486th plenary session, held on 16 and 17 January 2013 (meeting of 16 January), the European Economic and Social Committee adopted the following opinion by 147 votes to 1 with 8 abstentions.

Conclusion

The seriousness of the maritime piracy plague has not come to the full awareness of European civil society. The EESC wishes to increase the sensitivity of civil society and European public opinion in order to mobilise Member States and the EU institutions for concrete action aiming at eradicating it. In 2011 the World Maritime Day was dedicated to the fight against piracy. Its multifaceted nature will require a holistic action and not an ad hoc piecemeal one. Piracy is not a remote issue taking place somewhere in the Indian Ocean affecting only vessels attacked and their seafarers. It is affecting European consumers and taxpayers in many respects and is not "a symptom that we can live with".

The EESC advocates a concrete political will from the EU institutions and Member States to work out a permanent solution for piracy."

Nå ber EESC alle medlemslandene i EU om større oppmerksomhet rundt problemet, og en fastere og mer resolutt reaksjon mot dette problemet. Det er ikke lenger bare sjøfolk som er opptatt av dette, nå har EUs økonomiske sosialkomité tatt saken på alvor.

Med denne viten i bakhodet burde ikke rederiene stille seg vanskelige overfor mannskaper som ikke vil reise inn i piratbefengte områder. Vi vet at de som har sitt virke på på sjøen ser på seg selv som stridsmenn/kvinner. Derfor mener vi at saker som den vi har overfor et av landets største offshorerederi i disse dager med dette aktuelle problemet som bakteppe, bør være storsinnet nok til å oppføre seg på en mer moralsk måte. Det skulle ikke være nødvendig å ta en slik sak til retten, men det synes tydeligvis ikke mannskapsavdelingen i dette rederiet.



RS Sjømann

Illfoto: Anders Ödman
Redningsselskapet

Ilfoto: Ramnfjord på grunn ved Hustadvika.
Foto: Kystverket.

29 havarier i Norge de siste 40 årene

Dette er i gjennomsnitt 1,3 skipsforlis per år, noe som selvsagt er alt for mye. Spørsmålet er likevel om det skal det rettferdiggjøre at utenlandske fartøy får avgiftsfritak på brennstoff?

29 havarier med til dels store miljøkonsekvenser har vi hatt de siste 40 år (se linken under). Selvsagt er vi glade for at havnekontrollene gjør at verstingene blir skremt bort fra våre farvann, men Norge er jo, for mange, rene honningkrukken. At kontrollene er med på å redusere antall ulykker og miljøskader, tviler vi ikke på, problemet er heller at vi ikke har en helhetlig sjøfartspolitik. Staten påser og sjekker at skip som kommer til norske havner holder en akseptabel standard, men staten gir også avgiftslette på drivstoff. Det er det, samt gode priser på last, som er lokkemiddelet som trekker useriøse befraktere til Norge. Det er også det som er grunnen til at det blir lengre og lengre mellom norskregistrerte fartøy. Norske redere må ikke bare betale avgifter, de har også mye høyere mannskapsutgifter. Enkelte ganger blir

man fristet til å tro at det er en bevisst politikk, der målet er at norsk skipsfartsindustri skal fjernes. Om det er målet, hadde det vært mer redelig og sagt det fremfor å seigpine næringen slik det blir gjort i dag.

Om stortingspolitikerne hadde tatt seg bryet med en tur ned til kysten for å se på flaggene på de passerende skipene, vil de snart sett at utenlandske flagg er overrepresentert i forhold til norske flagg. I hekken på de passerende skip kan man se forlokkende navn som Monrovia, Liberia, Freetown, Nassau og mange andre eksotiske byer. Det alle disse stedene har til felles, er at det er ekstremt billig å ha skipene sine registrert der, sammenlignet med i Norge.

Har det streift de som styrer og steller med skattene, at det kanskje kunne vært smart å prøve å gi norske redere de samme betingelser som utlendingene får? Færre redere ville flagget ut og flere norske mannskaper hadde fått jobb, noe som igjen ville bedret skatteinngangen. Om man også hadde fjernet avgiften for norske skip, til det nivået utenlandskregistrerte skip må forholde seg til, ville vi garantert hatt mange flere norske skip på kysten. Bonusen blir bedre kontroll med

de skip som ferdes langs kysten. Hva vil vel høyne sikkerheten på kysten mer enn lokalkjente mannskaper? Når Sjøfartsdirektoratet har gjennomført 532 uanmeldte inspeksjoner frem til desember i fjor, sier det noe om omfanget på problemet. Av disse 532 skipene ble ni holdt tilbake og i tillegg ble ett av dem tatt for regelbrudd to ganger. Det er godt å vite at noen tar oppgavene sine på alvor, men kanskje det hadde vært nødvendig med enda flere kontroller? Det som ekstra godt, er at andelen skip som holdes tilbake, er høyere i Sør-Europa enn i Norge. Det betyr vel at kontrollene i Norge har skremt verstingene vekk fra våre farvann.

Per Idar Smørsgård, som leder Sjøfartsdirektoratets stasjon i Trondheim mener standarden på skipene og forholdene om bord stort sett er bra.

– Tiden da såkalte rustholker trafikkerte norske farvann er forbi. Ulykkene i dag skyldes ofte at mannskapet er overarbeidet og ikke følger godt nok med. I noen tilfeller er det også for lite bemanning, sier han.

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nordland/1.10843624>

Hvis det blir slutt på bruk av bekvemmelighetsflagg, kan ikke norske trålere lengre seile under eksempelvis Mongolias flagg for å unngå skatt

”Med et bekvemmelighetsflagg i toppen av masta har det vært enklere for skipseiere å fiske ulovlig. Men nå kjempes det mot den bekvemme ordningen.”

Pia Tøhaug, NRK

Dette er slett ikke bare et problem vi ser blant trålere, selv om vi skulle ønske det var slik. Også norske stor-redere bruker det samme opplegget. I enkelte tilfeller, er vi sikre på at grunnen til at de har blitt stor-redere, nettopp er bruken av bekvemmelighetsflagg.

For ikke lenge siden, var jeg og min kone på cruise om bord i et norskeid skip (verdens største - se Dråpen 4-12), det var registrert på Bahamas. Besetningen var fra 72 forskjellige nasjoner, mange med hyrer langt under ILOs minstekrav. Det gjorde et uutslettelig uttrykk å se noen av disse flotte mannskapene, mer eller mindre tigge for at vi (passasjerene) skulle gi dem topp score på evaluerings-listene, vi måtte levere inn ved fullført cruise. Hadde disse skipene vært underlagt flaggstater som hadde et minimum av kontroll med dem, hadde ikke dette misbruket av mannskapene vært mulig. I det amerikanske maritime regelverket er det en lov som kalles The Jones Act, som sier at ethvert utenlandsk flagget fartøy, som opererer ut fra en amerikansk havn, minst må ha en tur til en utenlandsk havn i måneden. Dette forklarer at skipene ikke har hjemme/utseilings-havn i det landet de er registrert, men fra luksusstaten Florida. Det er mer stuerent å la cruisene starte i Miami enn i for eksempel fattigdommen i Monrovia. På denne måten maskerer man elendigheten i de fattige flaggstatene.

”Et bekvemmelighetsflagg gjør det mulig for en skipseier å registrere sitt skip i et annet land, og seile under dette landets flagg. Dermed blir det lettere å fiske ulovlig. Bekvemmelighetsflagget gjør det også mulig for skipseiere å unngå å bli dømt etter sitt eget lands lover.”

”Blant andre har land som Bahamas, Barbados, Kambodsja, Libanon, Luxemburg, Mongolia, Myanmar og Vanuatu siden 2003 tilbudt bekvemmelighetsflagg.”

”Veldig mange skip bruker flagget, men ordningen har skapt strid internasjonalt. – Vil ha slutt på bekvemmelighetsflagg. – Et skips flagg burde være et identitetsmerke. Vi ønsker at det skal bli vanskeligere å bruke bekvemmelighetsflagg, og dette er et ledd i kampen mot å bli kvitt muligheten, sier Hilde Ognedal, seniorrådgiver i Fiskeridirektoratet, til NRK.

– Når skip er registrerte i flere land, eller bytter flagg ofte, kan det være et tegn på at de driver med noe ulovlig. Dette vil vi også til livs”, sier hun.

I en pressemelding fra regjeringen heter det at bruk av bekvemmelighetsflagg for å unngå internasjonale forpliktelser er en utfordring i arbeidet med få bukt med ulovlig, urapportert og uregulert fiske.

Vi ønsker dem som skal gjøre et forsøk på å stanse denne uærlige praksisen, all mulig lykke i arbeidet sitt. Vi skulle også ønske at de fagforbund som påstår at de arbeider seriøst for medlemmene sine og som også har stemmerett i ILO/IMO, også gjorde en innsats. Det vet vi dessverre at de ikke gjør. Her har alle som har tale og stemmerett et stort ansvar. Les hele stykket på følgende link.

<http://turl.no/na>

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 rettssaken 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



Er man usikker - les kontrakten en gang til

«Rederiets holdning forandret seg etter at jeg nevnte at FFFS var kontaktet, og at de hadde sendt saken til advokat for vurdering».

Sitatet over er hentet fra en mail fra et medlem som opplever at det vi sier, det står vi for. Men nå har vi også fått det motsatte, etter mange år som forbund. Fra et av de medlemmene som lå etter med kontingenten fikk vi denne reaksjonen da vi minnet ham om at han skyldte forbundet penger.

FFFS er ikke seriøse, dere vet ikke hva dere driver med, dere skulle brenne et visst sted, skulle sendt motfaktura på beløpet, osv. osv.

Listen over hva han mente vi fortjente var lang.

Grunnen til denne utblåsningen kom som et resultat av at vi ikke kunne hjelpe han i en «sak» som det viste seg, etter at vi hadde snakket med en av våre advokater, ikke var noen sak. Vi prøvde å fortelle

ham hvorfor det ikke var noen sak, at han ikke hadde lest kontrakten han signerte, godt nok. Likevel nektet han å forstå. Han hadde malt seg selv inn i et hjørne han ikke kom seg ut av. Han var hellig overbevist om at han hadde rett, og resten av verden hadde feil. Når han hevder at hans egen advokat sier at saken nå mest sannsynlig er foreldet, er det bare for å trøste seg selv. Enten er en sak foreldet, eller så er den det ikke, en advokat sier ikke – mest sannsynlig er den det eller det.

Til å begynne med trodde vi at han hadde et reelt krav mot rederiet han hadde jobbet for, men det var bare inntil vi fikk hele saken, og alle papirene på bordet. Da viste det seg, beklageligvis for ham, at han hadde oversett noen viktige klausuler i kontrakten han hadde med rederiet. På grunn av eget slurv, beskylder han oss for at han har mistet flere måneders inntekt.

Å bruke medlemmenes penger for å støtte et annet medlems ego, kan vi ikke gjøre med god samvittighet. At enkelte medlemmer mener at vi ikke gjør jobben vår, må vi leve med. Det er som kjent vanskelig å gjøre alle til lags, og heldig-

vis er det langt mellom slike tilbakemeldinger som den over. Den er faktisk helt unik, det er derfor vi tar den med.

Takk til deg og FFFS- skriver han vi siterte i overskriften, til advokaten vår og oss. Han hadde en sak han kunne legge frem papirer på, og underbygge sin påstand. Derfor skrev vår advokat, Per Magnus Falnes, basert på hans fortelling og dokumentasjon, et brev til vedkommende, som han kun refererte til i et møte med rederiet, det var altså nok til at rederiet endret holdning.

Dette viser at om man blir sint for behandlingen et rederi gir ener det ikke sikkert at det er god nok grunn til å gå til sak. Det kan være at vedkommende som blir utsatt for noe, ikke har forstått alt fra rederiet eller ting i kontrakten, helt rett. Da er det viktig at man lytter til det forbundet eller forbundets advokat har å si. Ta en «time out», gå gjennom saken en gang til. Det kan være lurt.

Bare for ordens skyld, vi sender ikke betalingspåminnelser til folk som har meldt seg ut av forbundet.

info@fffs.no – www.fffs.no

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Vi har tatt oss den friheten at vi har lest og fundert litt over åpningstalen til Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen fra Haugesundkonferansen 6. februar 2013

(Fiskeriministerens tale i kursiv)

"En strategi for nærskipsfarten – hvor står vi?"

Den maritime sektoren er omfattende og består av flere næringer. Som kystminister er jeg opptatt av nærskipsfarten. Nærskipsfarten omfatter sjøtransporten som går mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og Europa. Nærskipsfarten er en viktig del av det samlede transporttilbudet. Virkemidler som skal borge for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet langs norskekysten, ligger i Nasjonal transportplan. Å legge til rette for at innseilinga til de kommunale og private havnene er problemfri, er særlig viktig. Likeledes må havnene ha et rammeverk som gjør at de kan utvikles til effektive terminaler og tjenesteytere for sjøtransporten.

Et av mine viktigste politiske mål i denne perioden har vært å få mer gods over på sjø. I fjor lanserte næringsministeren og jeg at vi ville invitere til å utforme en nærskipsfartsstrategi i samarbeid med sentrale næringsaktører. Det er i gang et samarbeid om en bredt forankret nærskipsfartsstrategi, der både myndigheter, havner, transportører, rederier og vareeiere bidrar.

Dette høres veldig fint ut, men hvorfor har det ikke blitt gjort før? Og hvorfor tas det opp akkurat nå - er dette valgforsk?

FFFS har skrevet side opp og side ned i lang tid om å fjerne gods fra veiene, og få det over på kjøll. Alle vet at det er en viktig samfunnsoppgave å gjøre veiene sikrere, hvorfor må det da vente til nasjonal transportplan for 2014-2023? Er dette å toe sine hender i tilfelle man taper valget og ansvaret blir overlatt til andre? Vi husker godt det som skjedde med løftet om gratis tannhelse for alle. Vinner man valget går det vel med dette som med tannhelsen.

Å få mer gods over på sjø er viktig for å nå regjeringas overordnede mål med transportpolitikken. Transportpolitikken skal tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Målet er å bidra til vekst og utvikling. Jo mer gods som fraktes på kjøll, jo mer vil vi kunne redusere transportkostnader, miljøutslipp og andre ulemper forbundet med transport.

<http://tinyurl.com/cjbl4ox>

Lange avstander innenlands og til markedene våre gjør at næringslivet i Norge har høye transport- og logistikkostnader. I noen tilfeller kan transportkostnadene være dobbelt så høye som gjennomsnittet i Europa.

Sjøtransporten har flere fortrinn fremfor veitransporten, og mer gods sjøveien er derfor et viktig element i arbeidet med å redusere transportkostnadene totalt sett. Det som gjør sjøtransporten til en miljøvennlig og kostnadseffektiv transportform er at den er mindre energikrevende, og har lavere klimagassutslipp pr. transportert tonn.

Når vi legger til rette for overføring av gods fra veg til sjø, reduserer vi også lokal forurensning og støy som følger med lastebiler.

Vi håper inderlig at dette er mer enn bare valgforsk. Det hun her snakker om er fremtiden til en hel næring og tusenvis av arbeidsplasser.

Sjøveien er i tillegg mindre sårbar for vinterføre, der den ligger ferdig salta og ferdig brøytet. Å velge sjøtransport er derfor både samfunnsøkonomisk og

bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Som vi ser dreier det meste seg om penger. Ser vi her at hun allerede er på vei tilbake til utgangspunktet? Det positive i det ministeren uttaler, er at det er en økning i behovet for transport i fremtiden, men om hun virkelig mener det, blir en annen sak. Vi har våre tvil.

Likevel ligger sjøtransporten ifølge prognosene, an til å miste andeler til veitransporten. Vil vi sikre at transportsektoren utvikler seg en miljøvennlig og effektivt, er det behov for å ta noen grep.

Som man ser av talen på dette punktet har hun allerede begynt å ro, det er nødvendig å ta noen grep, sier hun, men å konkretisere hva dette er får vi ikke vite. I stedet forteller hun oss noe som ikke har med dette å gjøre:

Det er i tillegg gjort mer teoretiske beregninger som viser at det er rom for å overføre ca. 13 millioner tonn gods fra veg til sjø. Det er altså mulig å overføre godset, og det er åpenbart at det er et betydelig potensial. Jeg på min side vil gjøre mitt for å sørge for at vi får til dette!

Dette er et konkret løfte og vi skal være vaktbikkje og passe på at hun ikke slipper unna. Alle som ikke er politikere vet at gitte løfter skal holdes.

NÆRSKIPSFARTSSTRATEGIEN

Som jeg nevnte, er den maritime sektoren stor, og nærskipsfarten kun en del av bildet. Likevel er det helt sentralt at vi retter oppmerksomheten mot nettopp nærskipsfarten fordi det er store utfordringer i denne delen av sektoren. Store løft må til hvis vi skal klare å nå målet, og vi må sannsynligvis finne frem til nye virkemidler for å få realisert en godsoverføring.

Slik dette er formulert er løftet på god vei til å brytes. Store løft må til, sier hun, men hun sier ingenting av hva disse løftene består i, er det tekniske innretninger eller andre ting, hun snakker om? Hun sier videre at vi må sannsynligvis finne nye virkemidler for å få realisert en godsoverføring. Har ikke damen hørt om penger, vi trenger bare penger og godvilje for å realisere dette.

I dialogen med næringsaktørene har det kommet mange gode forslag til hva som kan gjøres. Mange er sammenfallende med forslagene i rapporten fra "Velg Sjøveien". Innspillene handler om alt fra at etat og departement må bli bedre til å planlegge, vurdere avgifter, intermodalitet, modernisere lostjenesten, forske og utrede de økonomiske virkemidlene bedre.

(Intermodalitet eller intermodale transporter betegner transport av gods i en sammenhengende kjede av minst to transportmidler, der godset er plassert i en og samme lasteenhet eller lastebil. Kun lastbærer, ikke selve godset, håndteres ved overføring i terminalleddet. (Fra Trondheim havns hjemmesider))

Her har politikerne tatt totalt overhånd, nå er nesten hele bakkekontakten borte. Her kommer løsninger på løpende bånd, men kan de brukes? Her dreier det seg bare om å bruke flest mulig flotte ord som kan sette tilhøreren litt på side-linjen. På den måten blir tilhørerne litt usikre, og spørsmålene de hadde tenkt å stille, legges til side. Ingen liker å virke dumme.

Forsknings og utredningsstadiet er passert for lenge siden, vi vet hva som trengs.

Næringa har alt i alt gjort en storstilt jobb med å formidle til oss hvilke utfordringer dere står ovenfor, og jeg er dypt takknemlig for det.

Om dette var virkelighet, hvorfor da uttalelsen i forrige avsnitt?

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

Samtidig sitter også andre aktører, slike som havner, kommuner, fylkeskommuner, rederier, speditører og vareeiere, på viktige virkemidler. Det er viktig at også disse aktørene bidrar på sine områder for at vi skal lykkes med å styrke.

Denne uttalelsen er total ansvarsfraskrivelse. Hvorfor skal private gå inn å garantere for en stat som i utgangspunktet har forsømt sine plikter? Hvorfor legges ansvaret på bedrifter og privatpersoner som, stort sett, ikke har hatt annet valg enn å sende varene sine landeveien? Disse aktørene, som hun sier, kan ikke gjøre noe annet enn å benytte de mulighetene de har for å sende varene sine dit de skal. Det er statens oppgave å sørge for at disse aktørene har fornuftige og ikke minst, miljøvennlige valg.

Innspillene til nærskipfartsstrategien er viktige i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Denne skal legges frem for Stortinget nå i vår. Som dere forstår, kan jeg ikke foregripe fremleggelsen av denne meldinga. Men det jeg kan si, er at sjøtransport har blitt diskutert hyppig de siste ukene.

Hva synes dere om dette? - hun kan ikke si så mye om dette. Alt det fine pratet og løftene hun startet innlegget sitt med, er her fjernet. Hun kan ikke si så mye, men **de har snakket** en del om sjøtransport de siste ukene. Helt sikker med det kommende valget i tankene.

Som dere sikkert er kjent med, har transportetatene i sitt innspill til NTP utarbeidet ulike investeringsforslag med ulike rammenivå. Et av forslagene er et svært ambisiøst alternativ som ligger 45 % høyere enn ramma i inneværende transportplan. Selv om det er for tidlig å si noe om hva den endelige rammen for NTP 2014-2023 vil bli, er det ingen tvil om at den rødgrønne regjeringa har store ambisjoner for samferdselssektoren.

Det er imponerende, de rødgrønne har svært ambisiøse planer hva transport angår. 45 % vil de øke investeringene med, i utgangspunktet høres jo dette flott ut, men hva er det 45 % av? Ingenting eller mange milliarder. Hadde hun fortalt hvor mye inneværende transportplan inneholdt an kroner og ører, ville vi visst hva hun snakket om, dette er bare et nytt tåkeleggingsforsøk.

Jeg skal ikke bruke så mye tid på fortida, for det er framtida vi skal rette oppmerksomheten mot. Men bare for at dere skal ha det i bakhodet; den rødgrønne regjeringa mener alvor:

Her kan det se ut som om hun vil kneble all diskusjon. Dette vil hun ikke snakke om, hun vil heller snakke om noe som er uangripelig, nemlig store planer. Det er først i ettertid de kan angripes.

NYE TILTAK I STATSBUDET FOR 2013

Regjeringa er utålmodig, og starter allerede nå i 2013 opp arbeidet med å løfte fram nærskipfarten. Økt kunnskap, økte planressurser og et redusert avgiftsnivå skal bidra til å styrke konkurranseevnen for sjøtransporten. Å styrke konkurranseevnen for sjøtransporten er en hovedprioritering i Fiskeri- og kystdepartementets budsjett for 2013.

Regjeringen er utålmodig, påstår hun, nå vi de løfte fram nærskipfarten etter at de har hatt makten alene i åtte år. Dette er bare svada, skipsleia har vi hatt i uminnelige tider. Havner med varierende standard også, men det er verre med logistikken i forbindelse med havnene. Ønsket om å få til tjenlige havner har det vært snakk om i mange år, men svært lite har blitt gjort. Nå er det heldigvis valg, kanskje vi kan få noen **bindende** løfter?

** Kunnskap om varestrømmene*

I arbeidet med nærskipfartsstrategien er det blitt klart at noe av det viktigste vi kan gjøre nå er å legge til rette for mer kunnskap og grundige analyser. Sjelden har jeg fått en så klar tilbakemelding om at mer utredning er nødvendig.

Det er behov for kunnskap om og analyser av hvor mye gods det faktisk er mulig å overføre fra vei til sjø, og det er viktig å finne ut hvordan overføringa best kan skje.

Vi trenger også mer detaljert informasjon om varestrømmene og kunnskap om hvilke forutsetninger som må være tilstede for å benytte sjøbaserte transportløsninger.

Mer politikerprat og svada. Dette har regjeringen visst i mange år, dette er slett ikke noe nytt. Når hun påstår at det trengs mer utredning er det kun for å hale ut tiden, mest sannsynlig til etter valget. Er de da fremdeles i regjering

kan de bruke de samme argumentene ved neste valg.

Regjeringa er svært opptatt av at politikkutvikling baseres på kunnskap. Og for å følge opp nærskipfartsstrategien har regjeringa satt av 25 mill. kr til blant annet å gjennomføre en varestrømsanalyse, slik næringsaktørene har etterlyst.

For at kartlegginga skal bli best mulig, er staten avhengig av, og forutsetter, at alle relevante aktører vil bidra med informasjon og kunnskap om hva som skal til for å flytte over godset. Det er viktig for oss å lytte til aktørene – det er de som vet hvor skoen trykker. Slik kan tiltakene bli målrettede og effektive.

Dette er på ny ansvarsfraskrivelse, og ministeren legger igjen ansvaret på private. Det er ikke de som har ansvaret for en god transportplan. De kan bare bruke det som er tilgjengelig. Det er politikerne som skal legge forholdene til rette for at ting i samfunnet fungerer. Det er ikke vanskelig å se hvor skoen trykker, det er bare å ta en titt på våre overbelastede veier for å se det.

Et annet, men beslektet område som er blitt lagt vekt på i arbeidet med nærskipfartsstrategien, er statens planleggingskapasitet.

Mange næringsaktører har etterlyst et sterkere statlig planleggingsapparat og mer planressurser, slik at interessene til sjøtransporten og havnene blir bedre ivarettatt i lokale, regionale og statlige planprosesser. Dette er en tilbakemelding vi tar på alvor, og området blir styrket i år.

Når næringen etterlyser en sterkere statlig planleggingskapasitet, er det helt naturlig. Næringen vil vite hvordan politikken er innen deres felt. Har det noen hensikt å satse innen kystfart, eller er det bortkastede kroner? Dette er viktig for næringen å få greie på, ikke bare å få kastet fine ord etter seg hver gang det nærmer seg et stortingsvalg.

** Kystavgiften er fjernet*

Regjeringa har også holdt løftet sitt om å avvikle kystavgiften fra og med 2013. Vi ser på avgifts fjerninga som et vesentlig bidrag til å styrke sjøtransportens konkurranseevne.

Med budsjettet for 2013 vil avgiftene rettet mot sjøtransporten være redusert med nærmere 125 mill. kr i perioden mellom 2010 og 2013

I tillegg er bevilgninga til navigasjonsinstallasjoner økt med 19,2 millioner kroner. Navigasjonsinstallasjonene er viktige for å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet på sjøen.

At regjeringen har holdt løftet om å fjerne kystavgiften, er vel bare rett og rimelig. Om andre enn regjeringen hadde krevd inn en avgift uten å gi noe i retur hadde de blitt anmeldt. Når man i samme åndedrag også nevner at bevilgningene til navigasjonsinstallasjoner er hevet med 19,2 millioner kroner, er ikke det så rart. Det er de som har ansvaret for at kysten er godt merket. Et eneste forlis på grunn av dårlig eller mangelfull merking, kunne ha generert en erstatning mange ganger denne summen, om det kunne bevises at staten hadde lurt seg unna sitt ansvar.

Nærings- og handelsministeren var her i går, og han fortalte at han er i gang med

å revidere regjeringas maritime strategi, "Stø Kurs".

Denne strategien vil også inneholde en rekke tiltak som har stor betydning for utviklinga av nærskipsfarten.

Oppsummert betyr dette at den endelige nærskipsfartsstrategien vil ha elementer fra en rekke pågående prosesser. Derfor vil strategien finne sin endelige utforming først etter at regjeringa har lagt fram NTP 2014 til 2023. Det kommer viktige grep i NTP. Hvilke får dere høre når NTP blir lagt fram. Men helheten kommer i etterkant.

AVSLUTNING

Vi som er her er alle opptatt av at gods-transport skal høyere opp på agendaen i samferdselsdebatten. Jo mer blæst vi klarer å skape, jo mer vind i seilene får vi. Dette til tross så er jeg likevel redd for at når NTP blir lagt fram, blir det bare asfalt og tog som vil dominere nyhetsbildet.

Hun er ikke så lite smart, her gjør hun

salen til sine allierte. Hun tar dem rett og slett som gisler, for at hun ikke skal få noen som helst opinion i mot seg. Dette er en velkjent strategi for dem som ønsker fred og ro rundt det de holder på med.

Jeg er overbevist om at det er mulig å tenke nytt, både når det gjelder nye transportløsninger og samarbeidsformer. En ny innfallsvinkel til transport og logistikk kan fort vise seg på bunnlinja til bedrifter og næringsliv, og vil samtidig bidra positivt til samfunnsutviklinga.

Jeg er overbevist om at vi sammen vil klare å få mer gods over på sjøen.

Som man ser av siste linjen er alle i salen nå gjort til samarbeidspartnere med samme mening som henne. Hun har elegant fjernet all motstand og mottar nå, etter hennes eget hode, velfortjent applaus for talen. Det skal hun ha, hun har vært dyktig med mange ord uten egentlig å ha sagt noen ting som helst, men var det noen som merket det?

Takk for oppmerksomheten!



Illfoto: Olav Helge Matvik/Kystverket

OV Utvær

Hva er det luftfartsforbundet Parat har som ikke sjømannsforbundene har?



Illfoto: sas.no

FAKTA:

Parat Luftfart ble stiftet 9. mai 2007, og er en sammenslutning av arbeidstakere i luftfartsbransjen som er medlemmer av arbeidstakerorganisasjonen Parat. Parat er tilsluttet Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS) og de internasjonale transportarbeiderorganisasjonene NTF, ETF og ITF.

Jan-Levi Skogvang leder for Parat luftfart, og Parats nestleder Vegard Einan deltar onsdag 20.02.13. på arbeidstakersiden i Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) sin Global Dialogue Forum on the Effects of the Global Economic Crisis on the Civil Aviation Industry.

De bruker ILO aktivt for å oppnå noe for sine medlemmer. De er ikke med bare for å få seg noen dager borte fra kontoret. Vi vet om andre forbund som har hatt muligheten til å fremme sitt budskap i ILO mye lenger enn Parat luftfart, men har ikke fått til noe for sine opprinnelige medlemmer.

Skogvang og Einan deltar i Genève for å påvirke organisasjonen til å få til ærlige forhold innen internasjonal transport. Som Parat er også FFES opptatt av at bekvemmelighetsflagg må forbys internasjonalt, og at utflagging av industrier må bli forbudt. Under kan dere lese hva de mener om konkurransen innen luftfart, det er heller ikke vanskelig å overføre dette til skipsfart.

– Målet er å få til likere konkurransevilkår mellom de forskjellige aktørene i luftfartsbransjen, sier Skogvang.

I Genève er de utfordringene norske arbeidstakere har stått overfor blitt lagt merke til.

– Det er en samlet enighet både mellom europeiske, amerikanske og asiatiske organisasjoner for piloter og kabinpersonale at bekvemmelighetsflagg ikke må tillates i internasjonal luftfart, sier Vegard Einan.

I Genève er også regjeringen representert med to deltakere fra arbeidsdepartementet, og to representanter fra samferdselsdepartementet. NHO Luftfarts direktør Torbjørn Lothe representerer arbeidsgiverne i norsk luftfart.

– Dette viser at alle partene i Norge tar ILO og trepartssamarbeidet seriøst, og spesielt positivt er det at norske myndigheter er så pass tungt til stede. Jeg håper det vitner om at norske myndigheter endelig har sett alvoret i de utfordringene Parat luftfart har adressert i flere år, sier Jan-Levi Skogvang.

Parat har klart å få med seg norske politikere på laget. Dette er noe vi har lurt på i flere år, hvorfor har ikke norske politikere vært med på lignende ting før?

Dette er jo ingen ny situasjon for oss sjøfolk, vi har vært utflagget i årtier, og forbundene har vært maktesløse, hevder de, men er det sant. Har de noen gang spurt norske myndigheter om å bli med å stoppe bruken av bekvemmelighetsflagg.

Vi blir litt mistroiske til at de har helt rent mel i posen. Vi vet hvor mange norske sjøfolk vi har totalt. Vi vet også hvor mye de betaler i kontingent i året til de forskjellige forbund. Derfor ble vi ikke så rent lite forbauset da tidligere forbundsleder Erik Bratvold i NSF, i Borgarting Lagmannsrett i Oslo i 28.03.08, kunne fortelle at forbundet året før hadde en kontingentinntekt nærmere 40 millioner kroner.

Når vi vet at vi har så få aktive norske sjøfolk totalt, må inntektene komme fra andre. Er det årsaken til at man har sluttet og sloss for sine norske medlemmer. Det er lettere å styre nesten helt rettsløse utenlandske sjøfolk, enn norske som tør(?) å heve stemmen? (les artikkelen om cruise i forrige utgave av Dråpen) Det vi har opplevd er i alle fall at størstedelen av norsk skid tonnasje er under fremmed flagg.

Parats kamp for rettferdighet kan leses i sin helhet på følgende link:

<http://turl.no/neb>

Velkommen etter

FFFS har tatt turen gjennom hele det norske rettssystemet, og tapt, men ikke gitt opp. I etterkant av dette kommer Aps pensjonstalsmann Steinar Gullvåg på banen med en god nyhet: «Fjern alle aldersgrenser».

Om AP går inn for å fjerne, eller i det minste heve, den generelle aldersgrensen til 75 år, må de også innføre oppsigelsesvern for alle yrkesaktive. Dette gjelder også sjøfolk! Problemet da er at de samtidig mister sitt viktigste argument i kampen som FFFS fører mot den norske stat i Den Europeiske Sosialpakten (ESP). Der kjemper nemlig Norge en kamp for å opprettholde aldersgrenser, eller, i det minste å frata enkelte oppsigelsesvern.

Etter at FFFS begynte kampen for rettferdighet for to av våre medlemmer i Skien Tingrett 28.08.08, etter først i lengre tid ha prøvd å få rederiet Nye Kystlink på bedre tanker, har vi gått på det ene nederlaget etter det andre, helt frem til nå. Det som er forskjellen nå er at vi har tatt saken ut av det norske rettssystemet og ut i Europa. Og der er signalene helt annerledes enn de vi har fått her hjemme. Dette har selvsagt også statsadvokat Fanny Platou Amble også fått med seg, og derfor har de nå begynt å ro.

Først fikk de dårlige nyheter i forbindelse med helikopterpilotsaken som Høyesterett avsa dom i, i januar i fjor. Der fikk de se at om vår sak, Nye Kystlink saken, hadde blitt behandlet da, hadde muligvis saken fått ett annet utfall. Når så staten ser at vi ikke har tenkt å gi opp saken for våre medlemmer, og tar saken til Strasbourg, samtidig som de vet utfallet av Priggedommen (Lufthansa

piloter), som tok pensjonsaldersgrensene opp med EMD, og vant.

Nå har de heldigvis begynt å ro, vi får bare håpe for deres del, at de har solide årer som holder helt inn. Det tviler vi sterkt på. Steinar Gullvåg hevder følgende:

*Torsdag 14.02.2013,
VEKK MED DEN: Steinar Gullvåg (Ap) mener det bør være mulig å fjerne pensjonsalderen fullstendig. Pensjonsalderen kan bli fjernet. Arbeiderpartiet vurderer å heve alderen for når man må gå av, til 75 år – eller kanskje fjerne aldersgrensen helt.*

– Mange land har ikke aldersgrenser i loven. Kanskje skal vi overlate dette til partene i arbeidslivet? Alder bør ikke være noe kriterium for å forlate arbeidslivet, sier Gullvåg.

Vi håper, og tror, at endelig har vi flere med oss, på vårt lag – som ser urimeligheten i aldersgrenser. Og ikke minst at oppsigelsesvern også må omfatte sjøfolk så lenge de er yrkesaktive!

<http://turl.no/na8>





Har vi kommet frem til maskefall?

I mange år har FFFS hevdet at norske sjøfolk taper i konkurransen med utenlandske sjøfolk. Endelig følger de andre forbundene etter. Problemet er bare at det er de samme forbundene som har solgt ut norske sjøfolk - på billigsalg. Hvem er det som har trålet hele Østen på jakt etter billige sjøfolk, om det ikke er dem?

NORSKE SJØFOLK TAPER KONKURRANSEN

Maritim næring krever tiltak
4.12.12 kan man lese i Skipsrevyen at personene under er bekymret. Vi synes at det er på høy tid at de finner ut av hva de har bedrevet i snart en mannsalder. De har støvsugd den 3. verden for billige og villige folk som kan tenke seg å erstatte norske sjøfolk. Folk som er så sultne og desperate at de takker ja til hva det skal være, bare for å få en brødbit de kan gi seg selv og familiene sine (se bla. artikkelen om cruisetrafikken i forrige Dråpen)

Hans Sande, Sjøoffiserforbundet; Jacqueline Smith, Sjømannsforbundet; Thomas

Saxegaard, Rederiforbundet; Klaus Værnø, NHO Sjøfart; Else-May Botten, Ap; Arnfinn Ingjerd, Maritimt Forum; Ronny Roksnæs, hovedtillitsvalgt hos Color Line.

Når denne forsamlingen står frem og sier de er bekymret, blir jeg redd. Når de nå har brukt årevis på å «styrke» norsk skipsfart, blir jeg urolig ved tanken på at det er de samme folkene som skal redde stumpene. Nå er sjøfolkene på det nærmeste fjernet, hva blir det neste? Skal de sende rederikontorene etter skipene, slik at også disse blir nedlagt.

En ny forskningsrapport fra Fafo viser at ansatte med erfaring fra sjøen utgjør kritisk kompetanse for landbaserte virksomheter i den norske maritime næringen. Syv av ti mener at ansatte med praktisk erfaring fra sjø er viktige for innovasjon og nytenkning i virksomheten. Næringen frykter en kraftig svekkelse fremover fordi rammevilkårene for norske sjøfolk ikke lenger er konkurransedyktige, sier styreleder i Maritimt Forum Even Aas.

Av Skipsrevyen - Morten Halvorsen

– Tilgang på praktisk kunnskap fra norske sjøfolk er helt grunnleggende for maritim næring både til havs og på land. Norske sjøfolk går i land i Norge og landbasert maritim virksomhet nyttiggjør seg denne kunnskapen. Vi har en rederi- og leverandørvirksomhet på land som

er verdensledende innen kompetanse og innovasjon. Disse virksomhetene peker på tilgangen på praktisk erfaring fra norske sjøfolk som en nøkkelfaktor for sin lokalisering i Norge. – Det er dette signalet de politiske partiene nå må ta på alvor, sier Aas.

Maritimt Forum ber om at rammevilkårene for norske sjøfolk bedres ved at det innføres en ny nettolønnsmodell i Norge basert på tilsvarende ordninger i Europa, bl.a. Danmark og Sverige. Velkommen etter sier vi.

– For å legge grunnlaget for stabile og konkurransedyktige rammevilkår for norske sjøfolk, ber vi om at det innføres en lovfestet nettolønnsordning for skip registrert i norske skipsregistre, sier Aas, og legger til;

– Dagens refusjonsordning for sjøfolk, som har maksimaltak som er holdt nominelt uendret fra 2008, kombinert med at konkurrerende land satser knallhardt på sine sjøfolk, vil kunne få dramatiske fremtidige konsekvenser for norsk maritim virksomhet. Som ansvarlige maritime aktører er vi nødt til å påpeke alvoret i situasjonen. En gradvis svekkelse av ordningen de siste fire årene har gjort at situasjonen for norske sjøfolk er ved et veiskille, sier Aas.

<http://www.skipsrevyen.no/artikler/artikler-5-2012/136798.html>

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Beslutninger og feil, to sider av samme sak

Tradisjonelt sett er feil-handlinger vurdert som en svakhet hos oss mennesker selv om det å gjøre feil er en helt normal del av vår adferd.

Det er ikke uvanlig at sjøfolk havner i situasjoner hvor man har dårlig tid og skal forholde seg til kompliserte prosedyrer, kommunisere med personer som ikke helt forstår hva som foregår og i tillegg er kanskje også værforholdene krevende.

Arbeidet om bord i skip i dag foregår ved bruk av prosedyrer, instruks eller det kan være situasjoner som utløser spesielle handlinger. En prosedyre kan være uklar, en instruks kan være omfattende

eller en situasjon kan skape stress.

Å gjøre feil betyr at noen har tatt en beslutning og utført en handling som førte til noe helt annet enn det som var forventet. Når det går galt så må personen som utførte handlingen stå til ansvar for det som skjedde og hvordan dette håndteres kommer an på hvor alvorlig utfallet ble. En alvorlig hendelse vil som regel innebære inndragelse av sertifikater, oppsigelse eller i verste fall fengselsstraff.

En beslutning tas på bakgrunn av erfaring, trening og kompetanse, men under stressende arbeidsforhold, tvedydig dokumentasjon og kulturelle variasjoner i besetningen vil det ikke være mulig å ta gode beslutninger. Da oppstår det feil. Dessverre er det utfallet av hendelsene som blir vurdert og ikke forholdene som utløste handlingen. Dette er et problem.

Dersom vi ønsker gode beslutninger må vi legge til rette for det. Og for å kunne gjøre det må vi se på forholdene som beslutningene blir tatt under og ikke automatisk gi sjøfolk skylda for feil som blir gjort.

Det betyr fokus på hvordan vi mennesker fungerer og ikke bare på prosedyrer og regelverk. Hvis vi fortsetter å lage dokumentasjon uten å ta hensyn til menneskene som skal bruke dem så vil nok overraskelsen bli stor over at antallet feil bare vil øke.

Å hindre at det blir gjort feil lar seg ikke gjøre, men det er mulig å minke effekten av de feilene vi gjør. Det krever riktig fokus. Feilhandling er en konsekvens, ikke en årsak.



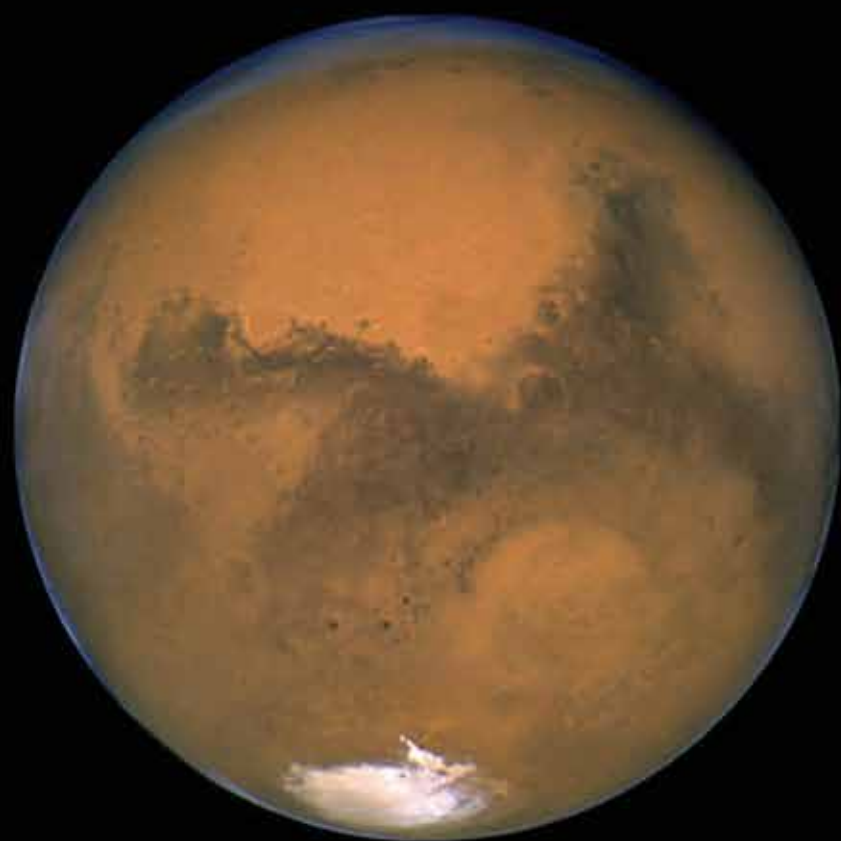
*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*

Komet kan kollidere med Mars!



En stor komet treffer Jorden og utløser en stor, global katastrofe. Noe slikt har skjedd noen få ganger på Mars og Jorden de siste 2-3 milliarder årene. Nå er det Mars som kan stå for tur!

Illustrasjon: NASA / Don Davis



19. oktober 2014 kan en stor komet kollidere med Mars og gi planeten et stort nytt krater.
Foto: NASA, JPL, montasje: www.astroevents.no

I 2013 kan tre kometer sees på himmelen i Norge. Det skjer svært sjelden, men blir likevel ubetydelig i forhold til det kanskje skjer på Mars om halvannet år. I januar i år ble det oppdaget en ny komet som skal passere svært nær Mars. Det er en liten mulighet for at den treffer planeten og forårsaker en av de største eksplosjonene som har forekommet der noen gang. Men selv om kometen skulle bomme, vil både planeten og romsondene som utforsker den bli kraftig påvirket.

Det går flere år mellom hver gang vi se kan en komet uten hjelp av kikkert. I år får vi trolig tre slike anledninger – den

første var komet Pan-STARRS i mars, deretter Lemmon i begynnelsen av mai og høydepunktet ventes å bli ISON fra



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

slutten av november da den sneier Solen og kan bli en av de flotteste kometene som er sett. Men siden ISON på det nærmeste er bare 1,1 millioner kilometer fra Solen, kan det hende at den nærmest koker bort. I så fall blir den en skuffelse.

Men astronomer over hele verden har begynt å rette blikket mot det som skjer ved Mars i oktober 2014. Komet Siding Spring (C/2013 A1) ble oppdaget av den erfarne kometjegeren Rob McNaught ved Siding Spring Observatory i Australia 3. januar i år. Astronomer ved Catalina Sky Survey i Arizona fant bilder tatt av kometen en måned tidligere. Dermed

Kan årets kometer bli et like flott skue som komet McNaught var i 2007?

Foto: ESO



har det blitt mulig å beregne en nøyaktig bane.

Beregningene viser at kometen vil passere ekstremt nær Mars 19. oktober 2014 rundt kl. 21.28 norsk tid. Når dette skrives, ser det ut til at kometen vil bomme med 53 000 km, men det er fortsatt en fare på opptil 1 til 600 for en direkte kollisjon med Mars!

Objektet kommer fra Oorts Sky, en kuleformet sky av kometkjerner aller ytterst i Solsystemet. Området strekker seg en fjerdedel av distansen til vår nærmeste nabostjerne, Proxima Centauri. De fleste kometer som kommer inn i det indre av Solsystemet, antas å stamme fra dette området.

Kometkjerner er skitne snøballer som hovedsakelig består av is, frosne gasser, støv og stein. Når en komet nærmer seg Solen, fordamper stoff og lager en 100 000 km bred sky som blir lyst opp av Solen. Stoffet i denne skyen blåses utover av solstråling og solvind. Dermed dannes komethalen som kan være mer enn 100 millioner kilometer lang. Når kometen nærmer seg Mars, vil den ha en fart på 202 000 km/t.

HVA KAN BLI RESULTATET?

Vi vet ikke sikkert hvor stor kometkjernen er, men estimerer basert på lysstyrken tyder på at den er et sted mellom 17 og 55 kilometer i utstrekning.

Dersom selve kometkjernen dunderer inn i Mars, vil vi være vitne til en av de største eksplosjonene som har funnet sted på denne planeten. Det er estimert at krateret kan bli opptil 800 kilometer bredt og 4-10 kilometer dypt. Nedslaget vil i tilfelle være blant de 10 største i planetens 4,6 milliarder år lange historie og trolig det største noen levende organismer på Jorden har sett oppstå i Solsystemet.

Hendelsen ville langt overgå det berømte bombardementet på Jupiter i 1994 forårsaket av komet Shoemaker-Levy 9 som opprinnelig hadde en diameter på 15 km. Mars er dessuten mye nærmere oss og lysstyrken under nedslaget – dersom det finner sted – kan bli blendende selv sett fra Jorden 243 millioner kilometer unna.

Sprengkraften vil svare til flere milliarder megatonn og langt overgå virkningen av alle verdens atomvåpen avfyrt samtidig. På Jorden har et slikt nedslag ikke funnet sted i nyere tid. For 65 millioner

år siden oppsto et 180 kilometer bredt krater da en asteroide traff bakken og utryddet dinosaurene.

Prøv også kollisjonskalkulatoren: <http://janus.astro.umd.edu/astro/impact/>

Selv om kometkjernen ikke treffer Mars, vil det likevel bli store konsekvenser. Kometen vil med all sannsynlighet passere nær nok til at Mars vil bli innhyllt i en sky av støv og gass. På Mars-overflaten vil det bli et ekstremt kraftig meteorregn og romsondene som går i bane rundt planeten kan bli pepret med partikler og risikerer å bli ødelagt.

Dersom nedslaget blir synlig fra Jorden, vil vi oppleve et usedvanlig kraftig lysblaff på Mars-skiven. Dette vil være så intenst at det lett kan sees selv midt på lyse dagen fra de områdene av kloden der Mars er over horisonten. Større teleskoper, og ikke minst romsondene rundt Mars, vil vise detaljene i den gigantiske eksplosjonen og hvordan planeten blir innhyllt i støv.

Mer om årets kometer og kometen som kan treffe Mars: www.astroevents.no



Nagenbilder ønskes

fått tebage nagenbildene mine, så hadde eg satt pris på det. Hadde det ennå vært sånne nagenbilder så e i blader og sånt, så sko eg ikkje sagt någe. Men dette e nagenbilder av meg sjøl.

Bildene e øve 20 år gamle, og då, hvis det e muligt, hadde eg ein ennå flottare kropp enn i dag. Tenk deg. Det e jo selfølgeligt heilt forståeligt at han eller hu (eg vil tro hu) så e i besiddelse av disse greske kunstverkå veldigt nødigt vil skilla seg av med sånne klenodier, og at hu bler opphissa bare ved tanken. Men, - de e mine.

Egentligt så e de ikkje mine, men Bjørn Aslaksen sine. Men..., det e gjerna best me tar det fra begynnelsen.

Det hadde seg nemlig sånn ser du, at i 1977, så va me ein gjeng på 15-20 lærarskolestudentar så blei tvangssende inn te Fløgstad skule på Sauda, for å undervisa ei uga der inne. Adle lererane på skolen sko nemligt på kurs.

Me bodde ikkje på hotell, eller hadde leilighedar, eller sånt någe luksus. Me fekk lov te å sova på selve skolen, i toppetasjen (loftet), i sovepåsar, i biologi- og naturfagsalen. Jojo, sovning og sovning fru Blom. Og ei nått, eller morning (det va sannsynligvis rett før me sko gå ner ein etasje eller to, for å undervisa), så fant unge Torkelsen någon plansjar og plakatar så inneholdt øvesikt øve kroppens indre organer, og sånt. Pluss et fiks ferigt og heilfigur skjelett, itte ein person så temmeligt sikker va nokså døde, eller jaffal jysla lealause. Eg innbilte meg at det va ei dama, så umiddelbart blei døypte te Anna. Med ittenavnet Tomi.

unge Torkelsen bestemte seg då heilt plutseligt for å improvisera ein slags time i seksualundervisning, med de øvrige lærarstudentane som elevar. På baggrunn av det me lerte på Lærarskolen følte eg meg sikker på at der va et enormt behov for elementær og inngående kunnskab på akkurat dette feltet. Og eg følte meg kalla te å bidra med mitt.

Eg tror timen va nokså vellykka, og litt utradisjonelle, kan me gjerna sei. Høydepunktet va visstnok då Torkelsen fant det nødvendigt å gå oppå kateteret og kle av seg, for derved på ein pedagogisk bedre måde kunna samenholda levande kroppsdelar med det me fant på plansjar og skjelett.

Herr Bjørn Aslaksen hadde, dessverre, som vanligt, fotoapparat, som han brukte flittigt i løbet av denne timen. Neste uga blei filmen leverte inn te Ellingsen Foto, for framkalling og kopiering. Då Aslaksen henta bildene viste det seg å ver 24 bilder fra ein komfermasjon. De hadde bytta om to filmar.

Nagenbildene fra Sauda blei ittelyste, men de har ikkje komt te rette ennå. Eg vett at det e mange år siden, og komfermanten e nå ei dama på minst 38 år. Eg bler ennå litt skjelven når eg tenke på det, og dette e siste sjansen du får, tror eg: Hvis dette kvinnfolket ønske bilder fra komfermasjonen sin så må hu få fingen ud og komma med nagenbildene mine! Ellers går eg te advokat Arvid Sjødén (det kan ver han har någon spennandes bilder).

Per Inge.

Tilgi dem herre, de vet ikke hva de gjør

Da jeg leste understående på Stortingets hjemmesider, kunne jeg ikke motstå fristelsen til å hente frem et sitat fra skriften.

Først er Erna Solberg dum/tøff nok til å foreslå, midt i løvens hule- fra talerstolen på selveste Skipsfartskonferansen i Havggesund, å fjerne nettolønnsordningen for cateringansatte på utenlands fergene. Nå foreslår Høyres Siri A Meling at uten-

landskregistrerte ferger skal ta med seg last fra en havn på kysten til en annen, som her- fra Bergen til Stavanger.

Hva med kabotasje reglene, hva med vår egen kystflåte?

Grunnen til at vi velger folk inn i landets nasjonalforsamling er ikke at de skal ruinere landets industri, men det motsatte. Det minste man må kunne forlange, i alle fall fra Høyre, etter eget sigende, industriens eget parti, er at de vet hva de holder på med.

Det er alvorlig at spørderen ikke vet hva hun spør om, men enda verre er det at svareren ikke vet hva han svarer på.

I denne situasjonen hadde vi forventet at finansministeren fra AP hadde konsultert NSF/LO og fått råd deri fra, de er jo på samme lag, og bør ha skipsfarten som sitt prioriterte interesseområde, og ikke ringe tollvesenet for å høre om man kan avgiftsbelegge et smørbrød og en kopp kaffe, eller ei.



Siri A. Meling - Foto: ©Stortingsarkivet

Spørsmål

Siri A. Meling (H): Mye tungtransport kjører på veiene mellom Bergen og Stavanger, og denne transporten kunne alternativt gått sjøveien med fergene til Fjordline. Med dagens regelverk har rederiet ikke anledning til å ta med vogntog og sjåfører på grunn av mulighet for taxfreehandel ombord. Dette synes å være begrenset til måltider siden kvotepliktige varer ikke selges på denne strekningen. Vil statsråden legge til rette for at tungtransport kan benytte denne fergestrekningen og således bidra til mål om mer gods fra vei til sjø?

Begrunnelse

Målsettingen om å få mer gods fra vei til sjø er en viktig bidragsyter både i forhold til våre miljø- og klimaforpliktelser samt ønsket om økt trafiksikkerhet. Strekningen mellom Bergen og Stavanger har mye trafikk langs veiene, og det ville være en fordel om noe av denne trafikken kunne gått sjøveien. Fjordline har seilinger mellom Bergen og Stavanger på sin rute videre til og fra Danmark. Slik regelverket er utformet, kan ikke tungtransporten benytte seg av dette fergetilbudet mellom Bergen og Stavanger. Jeg har forståelse for kompleksiteten bak vårt avgiftssystem og det faktum at fergene seiler internasjonalt, men samtidig er det gjerne mulig å lage en struktur og praktisk løsning som gjør at sjåførene må betale avgift på eventuelle måltider og andre kjøp ombord. Kanskje kunne en benytte seg av en form for bong-system som sikret at sjåførene betalte avgift?

På tross av alle målsettinger har dessverre den relative andelen til sjøtransporten av gods som fraktes innenlands sunket.

I en situasjon hvor pilene peker feil vei er det viktig å benytte seg av det mulighetsbildet som faktisk finnes i dag. Jeg tillater meg derfor å håpe at finansministeren ser verdien av å legge til rette for at Fjordline og fergestrekningen mellom Bergen og Stavanger også kan benyttes til innenlands tungtransport.

BIKS AS startet opp høsten 2003 med kurssenter 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 kompetansegivende 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 samarbeide 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

info@fffs.no – www.fffs.no



Sigbjørn Johnsen - Foto Arbeiderpartiet

Svar

Sigbjørn Johnsen: Jeg legger til grunn at spørsmålet gjelder regler om adgangen til avgiftsfri (merverdiavgift, toll og særavgifter) servering av mat og drikke om bord på ferger som dels er i innenriks og utenriks fart.

Finansdepartementet har hatt kontakt med Toll- og avgiftsdirektoratet om saken. Ifølge Toll- og avgiftsdirektoratet har ikke reisende som går om bord på fergen i Bergen og stiger av i Stavanger adgang til avgiftsfri servering.

En mulighet kan ev. være at rederiet sørger for avgiftsberegning av mat- og drikk-evarer som forbrukes mellom Bergen og Stavanger. Det forutsetter i så fall en ordning som er kontrollerbar for avgiftsmyndigheten. Det må i så fall rederiet ta kontakt med avgiftsmyndigheten om for å avklare spørsmålene nærmere.



Ilfoto: Kystverket

Kronikk

FFFS – OPPFORDRING

I Dråpen har det kommet oppfordring til oss lesere om å komme med artikler, leserbrev o.l. slik at vi kan være med å forme Dråpen, på en enda bedre måte enn vi gjør i dag.

PER HAGERUP

Ved et par anledninger har jeg i samtale med medlemmer i FFFS, fått høre at det er vanskelig å finne temaer, da mange mener at det meste er godt belyst tidligere gjennom Dråpen.

Det må jeg si meg enig i, det er et utfyllende og faglig informativt tidsskrift, som på en utmerket måte holder medlemmene godt oppdatert, men det er sikkert også mulig å komme med synspunkter som opptar mannen i gata, og som blir omtalt i nyheter og tidsskrifter i det ganske land, men som ikke nødvendigvis bør inneholde sjømannsrelatert stoff.

Jeg skal her prøve å vise noen eksempler som jeg tror opptar de fleste. En positiv konsekvens av å komme med dagsaktuelle og politiske beslutninger, som påvirker oss alle, kan være at ansvarlige myndigheter leser dine og mine kommentarer og meninger, og derigjennom

kan disse være med på å gi oss en bedre politikk.

Som de fleste vet, så blir Dråpen distribuert til de fleste steder i landet vårt, og deriblant hører også Stortinget, og jeg vet at Dråpen blir lest av mange der.

BOLIGPOLITIKK:

Veldig mange er opptatt av boligpolitikken her i landet. Etter min mening, så er den fullstendig feilslått. Min far kjøpte sin første bolig på Grefsen i Oslo, i 1947. Dette var en Obos leilighet på 99 kvadratmeter. 4 rom og kjøkken, bad, med badekar og dusj, og i tillegg tomt, avsatt til garasje. Garasje ble bygget først på begynnelsen av 50 tallet, men var med i byggeprosjektet, (Obos er et eiendoms-selskap, hovedkontoret ligger i Oslo)

Min far som den gang var bakermester, klarte å betjene utgiftene i forbindelse med lån og generelle utgifter, med ca. 1 ukes arbeide pr. mnd.

Jeg fikk medlemskap i Obos, som konfirmasjons gave, jeg har opprettholdt medlemskapet i alle år, slik at jeg fortsatt mottar medlemsbladet. Sist jeg sjekket, for ca. 4 mnd. siden, var den rimeligste obosboligen jeg fant, med samme boareal, avertert for ca. 4,5 millioner kroner. De fleste lå på ca. 5,5 millioner kroner.

Med en industriarbeiderlønn på rundt 440 000 kroner i året, så sier det seg selv

at man må ha 2 inntekter for å ha noen som helst mulighet til å betjene et sånt lån.

Jeg bor i Svelvik kommune, i Vestfold fylke, og har blitt kjent med en trivelig kar som bygde seg hus her i 1936. Hans timelønn var den gang på 80 øre. Det ble nærmest ramaskrik, blant allmuen i bygda, da det ble kjent at snekkeren, som oppførte huset hans, forlangte kr. 1,00 pr. time. Dette var uhørt, mente de fleste. Det er sikkert litt forskjell på timelønn hva gjelder tømmere, murere, elektrikere o.l. i landet vårt, men at man må minst betale det dobbelte av hva man selv tjener, i de fleste tilfeller er nok ikke å ta for hardt i.

Disse eksemplene mener jeg, klart viser hvilke utfordringer som hviler på førstegangs kjøpere av boliger i dag, i forhold til tidligere tider. Dette er feilslått politikk, som det etter mitt skjønn må gjøres noe med.

DET NYE SKIPSREGISTERET:

Jeg snakker om formann Leif R. Verviks innlegg i forrige medlemsblad Dråpen nr. 4-12

Jeg tør være ubeskjeden nok til å innrømme at jeg var klar over forholdene. Jeg har fulgt med i Lo's underavdelinger, og sett deres unnfallenhet ovenfor tvangsinnmeldte og noen andre medlem-

mer. Denne unnfallenhet og bakholdsangrep på medlemmer går helt fra krigens slutt, og frem til i dag. Noen store topper i så henseende har vi, Pensjonsdiskriminering, fraternisering med rederne i lønnsforhandlinger, sykemeldinger, (kjøpt sjømannslege). Manila-avtalen, m.m.

Det å vite om det, og å lese om det, nedskrevet med sort skrift på hvitt papir, gjør noe med en. Jeg spør meg, hvordan kan noen frivillig være medlem av en organisasjon som tillater slikt som er beskrevet av Leif om Cruise industrien.

De fleste lar vel bare trekket gå, og tenker ikke noe mer på det, de ser ikke konsekvensene før en selv står oppe i en situasjon hvor man kunne ha hatt bruk for en organisasjon som sto for juridisk og annen hjelp. FFFS har opplevd det gang på gang, at medlemmer i en av de andre sjømannsorganisasjonene ikke har fått hjelp, eller støtte, når det har vært påkrevd. FFFS har i veldig mange tilfeller allikevel trådt støttende til.

Fra meg, og sikkert mange andre også, har de fått anbefalinger om å slutte med dette. Hjelpen skal bare gå til betalende

medlemmer, og etter min anbefaling, først komme medlemmene til gode, etter 3 mnd. medlemskap.

Nå kommer Fjordline for fullt inn i Cruise og ferge trafikken på Østlandsområdet. Det er et dansk registrert rederi, og de vil operere med helt andre lønninger enn det Color Line gjør i dag. Jeg kan ikke se for meg at ledelsen i Color Line, rolig vil sitte og se på at en direkte konkurrent, operer med langt lavere driftskostnader.

I tråd med N.S.F. og de 2 andre sjømannsorganisasjonene underlagt L.O, så vil det ikke bli annet enn spill for galleriet, (tror jeg) når dere, som er medlemmer av disse, henvender dere dit for å få hjelp. Uansett om FFFS gjør et formidabelt arbeid så tror jeg løpet er kjørt, men en ting er sikkert, mener jeg, skal dere Color Lineansatte ha noen som helst mulighet til å opprettholde jobber å levestandard, så må dere melde dere inn i FFFS.

TEMAER Å SKRIVE OM:

Innlednings vis så kom jeg med oppfordring om å følge FFFS oppfordring om å komme med egne innlegg. Dette er ment

å være et eksempel på det. Det er også mange andre temaer som er aktuelle.

F.eks. fagforeningsledere og funksjonærlønninger og goder. Skal de være høyere enn medlemmenes lønninger?

Styreverv, skal det godtgjøres med gjennomsnittlig industriarbeider timelønn, eller skal det være på høyde med en minstepensjon?

Hva skal topplønner betales med i stats-eide bedrifter? 16 millioner, eller holder det med en grense på statsministerlønn. Husk du og jeg er medeiere.

Skal underslag i organisasjoner være beskyttet av vedtektene i organisasjonene, eller skal de behandles i henhold til norsk lov, som andre firmaer og privatpersoner må finne seg i?

Skal de folkevalgte stå i helsekø, som andre borgere, eller skal de prioriteres? Disse og mange andre ting hadde det vært fint å høre synspunkter på.

Berger
17 februar 2013.

RETTSSIKKERHETSFORBUNDET (RsF)



RsF arbeider med din rettssikkerhet og dine rettigheter i den offentlige forvaltning.

Vi ønsker å utvikle et sterkt og slagkraftig stemme for dine rettigheter.

NAV, Trygderetten, Helseforetak og Barnevernet mangler den brukermedvirkningen vi gjerne vil representere for deg.

Lovverket er uoverkommelig og din rettmessige medvirkning blir ignorert og oversett.

Ved vår deltagelse styrker vi den demokratiske medvirkning som vi må kjempe for hver eneste dag.

Gjennom våre arbeidende utvalg ønsker vi å påvirke, blande oss inn, bli hørt og sett og fremstå som kunnskapsrike og verdige represenranter for deg.

Ønsker du og støtte oss i dette viktige arbeidet?

Kan du bli støttemedlem, kr. 300.- pr. år?

**Bankkonto
3411.36.32641**

På forhånd takk

www.resf.no



Annonse sponset av FFFS

Hurtigruten ASA hjelper FFFS i sin kamp for å få nye medlemmer

Ledelsen i HRG ASA. Er så grundig lei av at FFFS tør å ta opp kampen, på vegne av våre medlemmer, at de nekter å videresende Dråpen til skipene de er adressert til. Dette tar vi selvsagt som et tegn på at vi har satt oss i respekt.

Toppledelsen i HRG har også gitt beskjed om at FFFS heller ikke er velkomne om bord i skipene. Dette har selvsagt ikke gått ubemerket hen, grunnen til at vi på kontoret får vite dette, er selvsagt at slik framferd ikke blir satt pris på av våre medlemmer i selskapet. De er faktisk så

irriterte over slik behandling at de har satt i gang med aksjoner for å verve nye medlemmer til forbundet.

Når man har en slik tankegang eller moral som ledelsen her viser, er det lett å se at de ikke har høye tanker om fagforeninger som gjør noe for medlemmene sine. Så vidt vi vet er de andre forbundene velkomne om bord, de har heller ingen problemer med å få levert sitt felles medlemsblad om bord. Er det på grunn av at de er snille gutter og jenter, som bukker og nikker når ledelsen i HRG sier noe?

Da er vi faktisk glade for den behandlingen vi blir til del.

Det er ikke så veldig lenge siden FFFS

vant over HRG i Høyesterett, vi har også hatt en del andre kontroverser med dem de siste årene. Dette har selvsagt ført til at ledelsen i HRG har fått en helt annen hverdag å forholde seg til. Nå blir de nødt til å følge spillereglene, hvis ikke er det noen som tar affære. Det er dette som gjør at ledelsen prøver å straffe oss med alle midler, slik vi ser det.

Posten skal fram. Om det viser seg at det er ulovlig å stoppe adressert post, skal vi finne et ekstra surt eple som de skal få bite i. Som en lovlig fagforening kan de heller ikke stoppe oss fra å besøke våre medlemmer på deres arbeidsplass. Hva enn ledelsen i HRG prøver å oppnå med sin strategi, så er den i alle fall ikke vel gjennomtenkt.



Ilfoto: Pål Are Lilleheim/Kystverket

Dette er en tenkt historie...

Tenk om Erna får viljen sin og fjerner nettolønnsordningen for sikkerhetsbemanningen blant catering- og hotellansatte i Color Line?

Vi vet at de ansatte i danskregistrerte Fjordline, et annet fergerederi som går mellom Norge og Danmark, har ca. halvparten av norsk tariff. Vi vet også at Olav Nils Sunde, eieren av Color Line, er forretningsmann og han vil tjene penger. Mye vil ha mer osv.. Dette vet vi, dette vet også Erna, eller hun burde i alle fall vite.

En tenkt konsekvens av hennes utspill, eller av andre årsaker, kan være at Color Line allerede er på trappene til å flagge ut. Tenk om det blir til virkelighet det som bare er lav hvisking i rederigangene i dag. Siden vi er inne på tenkte ting, vet vi forresten at det ikke bare er hvisking i gangene på Hjortneskaia i Oslo, men

også andre steder, ellers hadde ikke noen tenkt person hvisket oss noen ord i øret. Om andre forbund vet noe, skal vi ikke fundere i, men om det viser seg i etterkant at den tenkte personen som hvisket oss i øret, arbeidet i en av de andre organisasjonene, og fortalte at noen har visst om dette en tid og ikke sagt i fra. Vedkommende påstår til og med at de kanskje også har inngått avtaler og ofret medlemmene på Mammons alter - dette er alvorlig, i tillegg har vedkommende «hvisker», rådet ansatte i Color Line om å se seg om etter annet arbeid.

Tenk om Color Line flagger ut og bytter dagens besetning ut med lavlønnte folk fra Østen, for eksempel, da vil det være katastrofe for alle de mer enn 2000 mannskapene som jobber ombord i rederiets skip i dag.

Da håper vi at Erna, som har vært delaktig og stelt i stand denne tenkte historien, med sitt ønske om å fjerne nettolønnsordningen for de hotellansatte, også er i stand til å stoppe for eksempel dutyfree handelen

ombord og at hovedkontoret må flytte etter skipene, men det blir sikkert ikke tilfelle. Da vil det jo gå ut over henne og vennene hennes når de skal ha seg en billig flaske rødvin til den billige biffen, blant mye annet, som de handler ombord.

Hun kommer sikkert heller ikke til å bry seg om at rederiet får tilrettelagt alt de ber om i forbindelse med driften av rederihovedkontoret i Norge. Rederne vil selvsagt ikke flytte etter skipene sine, og muligens måtte bo i et land med dårligere sosiale kår enn i Norge. Da er det bedre å bo på Aker Brygge i en leilighet til noen hundre millioner kroner og få alt det staten kan by på, uten å yte noe. Det er bare å snakke med Erna så ordner det meste seg. Ser forresten i mediene at valgkampmidlene strømmer inn til Høyre, så nå blir det sikker gjort noe med den ufattelig høye rederiskatten på 0,6 %. Ja du leste riktig - rederiskatten er på null komma seks prosent. Ikke rart om enkelte redere flagger ut til land med mindre strenge skatteregler.

FAKTABOKS

Overenskomster og tariffavtaler

Det er mange som ringer FFFS, fordi at de ikke kjenner til hvilken overenskomst og tariff de er ansatt etter. Dette gjelder alle fartøystyper og størrelser. Det viser seg i mange tilfeller at ikke engang kapteiner kjenner til retningslinjene for mønstring i Sjømannsloven, som sier følgende:

§ 52. Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet.

Skipsføreren skal sørge for at et eksemplar av denne lov og av bestemmelser som er gitt i medhold av loven, finnes om bord og er tilgjengelig for mannskapet. Viser ansettelsesavtalen til en tariffavtale, skal skipsføreren sørge for at det om bord finnes et avtrykk til bruk for mannskapet.

Skipsføreren kan bli straffet med bot etter straffelovens § 419 annet ledd, ved brudd på denne paragrafen.

**DIESELDYR.NO**

**Unngå driftsproblem**

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.



I 2011 ble det solgt Bio Protect 2 nok til å forebygge 80 millioner liter diesel mot dieseldyr

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE**

www.maritim.as
post@maritim.as

FFFS håper inderlig at de som har tatt avgjørelsen om en tunnel gjennom Stadlandet, hører mer på DNV enn på professor Knut Samset ved NTNU

Dette var en god ide i gamle dager da båtene var små og passerte forholdsvist nær land der havet er farligst. I dag er båtene større og sikrere og går lengre ut. Alvorlige skipsulykker hører historien til, skriver professor Knut Samset, som leder forskningsprogrammet Concept ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU).

-Det er et program som forsker spesielt på effekter av store statlige investeringer, og som er finansiert av Finansdepartementet

-Alvorlige skipsulykker hører historien til, mener forsker Knut Samset som gransker nettopp store statlige investeringer <http://turl.no/n0h>

Den maritimkyndige(?) professor hevder at alvorlige skipsulykker hører historien til, men...

4. februar 1989: Fraktesfartøy «Coast Trader», 20. september 1982: Fraktesfartøy «Hico» av Stavanger. 9. januar 1983: Fraktesfartøy «Bebko», 25. september 1989: Smågasstankeren «Melrose» og i januar i fjor havarerte Costa Concordia i Middelhavet. Dette er bare et lite utsnitt av skip som har gått på eller har forlist i nær fortid.

Heldigvis vet de fleste som har levd en stund at en professor ikke er en allviter, men en mann som normalt er utrolig dyktig innen et snevert felt. Slik vi tolker hans innlegg i forbindelse med artikkelen i Aftenposten 7. januar i år, bør han ikke uttale seg om maritime saker, men holde seg til sin økonomiske forskning. Det er han sikkert suveren til.

Om man heller velger å følge rådene i DNVs grundige rapport (<http://turl.no/n0x>) om en eventuell Stad skipstunnel, er vi 100 % sikre på at antallet skipsulykker og skader på miljøet, både på kort

og lang sikt vil reduseres drastisk. Om professoren har fått i oppdrag fra «noen» om å uttale seg, mistenker vi dem for å be om en bestemt konklusjon. Ikke nødvendigvis fakta, men heller en grunn til å legge hele prosjektet på is. Hvilken grunn de har for det, kan etter det vi kan se, være prestisje. Kanskje kom ideen om en tunnel fra et politisk parti, eller en fagperson som ikke hadde den korrekte politiske fargen? Det kan i alle fall ikke være de 1,7 milliardene en tunnel er estimert til å koste, som er årsaken. Penger har vi nok av- mer enn 4000 milliarder kroner har vi på bok.

Nå når regjeringen har vedtatt at tunnelen skal bygges, er det kun avsatt 1 milliard kroner, med andre ord ikke en gang nok til det minste alternativet. Videre har de sagt at oppstart ikke vil bli før i slutten 2018. For oss ser dette ut for å være nok et «tannhelse løfte». Når regjeringen skyver et prosjekt som kan startes allerede i morgen – etter atten utredninger, så langt foran seg, begynner det å lukte.

Tunnelen som det nå er planer om å bygge blir for liten for hurtigrutene, nå blir det sagt at tunnelen bare er for hurtigbåter og fiskeflåten. Bergens Tidende bruker som ekspert uttalelse fredag 22. mars, administrerende direktør i Nor Lines, om hva de mener. Svaret er ganske enkelt, at for dem er det like gyldig om det bygges tunnel eller ikke. Hvorfor han er rådspurt forstår vi ikke. Slik vi ser det har han ikke talerett i denne diskusjonen i det hele tatt, hvert eneste av NOR Lines skip er registrert i utlandet.

FFFS legger DNV en mye større kompetanse en nevnte professor. For det første vet vi hvem DNV er, og hva de står for innenfor maritim virksomhet gjennom mange, mange år.

Hvem og hva den bolde professor bygger

sin maritime kompetanse på, har vi ingen peiling på, sikkert ikke han heller. Det vi vet er at Stadlandet er en bastant barriere på kysten. All ferge/hurtigbåt transport sørfra stanser i Måløy eller Selje. Likeledes stanser all tilsvarende transport nordfra i Ålesund, ved dårlig vær. Unntaket er hurtigruten, den går rundt staden om været er bra. Motsatt blir den liggende enten i Ålesund eller i Måløy for å vente på bedre tider. Om man hadde hatt et tilsvarende problem, som kunne løses til samme pris i, eller rundt Løvebakken for eksempel, hadde problemet vært løst for lenge siden, selv uten argumentet om at menneskeliv kan gå tapt.

Store deler av kysten er i gavnet landets seddelpresse, størstedelen av landets verdiskaping foregår her, men kun en liten del av pengene som genereres her, blir brukt til å bedre infrastrukturen langs kysten. Når man vet hvor pengene blir til, burde man ikke da legge forholdene til rette for at den produksjonen ikke bare fortsetter, men at den også økes? Jernbaneverket skriver om sitt prestisjeprosjekt InterCity- tog i det sentrale Østlandet, følgende:

Fakta og anbefalinger fra utredningen:

- Beregnet kostnad på **130** milliarder kroner inkluderer gjenstående kostnader på øvrige prosjekt som allerede er igangsatt eller planlagt.

- 230 kilometer ny jernbane for InterCity-tog, høyhastighetstog og godstog er utredet.

- For det meste 250 km/t som dimensjonerende hastighet.

- Mulighet for fire Intercity-tog i timen i hver retning.

Om man sammenligner disse to prosjektene, er ikke prisforskjellen vanskelig å

se. 1,7 milliarder for en tunnel gjennom Stad, mot 130 milliarder kroner for tog på Østlandet, for at de reisende skal komme frem fem- ti minutter tidligere. Derfor lurer vi på hvorfor «vårt» prosjekt blir avspist med kun en milliard kroner.

Under kan man lese konklusjonen DNV kom frem til etter å ha lagt ned veldig mye arbeid om prosjektet.

KONKLUSJON RISIKOANALYSE

Denne studien omfatter en analyse av sikkerhetsmessige forhold knyttet til for-seiling til, fra og i Stad skipstunnel hvor det er vurdert to tunnelalternativ, en liten tunnel og en stor tunnel der Hurtigruta er beregnet til å passere gjennom tunnelen. Hovedfunnene i denne analysen er som følger:

- *Forventet antall ulykker vil reduseres med tunnelalternativ med stor tunnel (Hurtigrute alternativet). Dette skyldes i stor grad at flere skip vil kunne ha en tryggere seilas for å komme seg forbi Stad, samt færre støt mot tunnelveggen. Selv om Hurtigruta har to passeringer om dagen, som bidrar til økt frekvens av støt mot tunnelveggen, har den økte*

bredden ført til at mindre fartøy har større klarering og dermed en enklere navigasjon i gjennom tunnelen.

- *Etablering av Stor Tunnel gir en betydelig reduksjon i sannsynlighet for alvorlige ulykker. Ved å etablere stor tunnel vil risikoen for ulykker med omkomne blant fartøyene som kan benytte en skipstunnel være tilnærmet neglisjerbar sammenlignet med seilas rundt Stad.*

I tillegg til det DNV skriver, er det også mange andre som mener at en Stadskips-tunnel bør bygges. Blant annet kan man lese hva leder for prosjektet Stadskips-tunnel Randi Paulsen Humborstad, og prosjektdirektør i SINTEF dr. ing. fra NTNU og siv. øk NHH Håkon Raabe, som skriver i BT 22. januar at:

*Stadhavet er det mest værutsatte og farligste havstykket vi har langs norskekysten og senest i 2011 var lastebåten **Molo Trader** nær forlis ved Stad.*

*I desember 2003 var man nær en nasjonal katastrofe da «**MS Midnatsol**» fikk motorstopp. Alle de 161 menneskene*

*på hurtigruten ble samlet på dekk med redningsvester på, klar til evakuering, men ordren om å låre kom aldri. «**MS Midnatsol**» var kun 100 meter fra land da ankrene til slutt fikk feste.*

Videre påstår de etter lang forskning at hele Vestlandet, med fiske, transport og utvikling av industrien i hele regionen vil gjøre en Stadskipstunnel lønnsom. De viser til det ene eksemplet etter det andre, og mener at det ikke bare er økonomisk, men også livreddende å bygge tunnelen. *Stad skipstunnel vil bety sikrere leveranser og mindre ventetid.*

Det er godt å se at det ikke bare er økonomiprofessorer ved SINTEF, men også andre oppegående forskere og med andre kvalifikasjoner, og meninger.

Til slutt vil vi takke LO- sjef Roar Flåt- hen for hans avklaring i Dagsrevyen 24. januar hvor han virkelig talte et språk vi likte. Hans uttalelse ble ganske sikkert tungen på vektskålen da regjeringen endelig besluttet å bygge tunnelen. Bare synd det er valgår i år, er dette et stort stykke valgflesk?

info@fffs.no – www.fffs.no

Det er rart hva man finner om man vet hvor man skal lete

På våre hjemmesider har dere muligheter til å si hva dere mener. Ikke bare aktive sjøfolk, men også andre. Som han som har kommet med hjertesukket nedenfor.

Well!

Jeg har lest gjennom en del kommentarer angående utflagging. Startet selv til sjøs i 1973. Det første jeg hørte var snakk om rasjonalisering og utflagging. Det er lenge siden! Det som pussig er, er at den diskusjonen foregår ennå, 40 år senere. Jeg tenkte den gangen at dette går til helvete og det

har stemt. Likeens som med vår industri som er flagget ut. Der pengene og makta rår, er det ingen hjelp. Sjømannsforbundet har aldri hvert noen god organisasjon for sjøfolk. Jeg har nå vert landkrabbe i mange år, men jeg følger fortsatt med dere få gjenværende sjøfolk.
Mvh DOD

Mange takk for dine kommentarer! Og jeg kan forsikre deg om at denne diskusjonen ikke kommer til å stilne så lenge det finnes norske sjøfolk. En annen ting jeg kan forsikre deg om er at så lenge det finnes norske sjøfolk, skal FFFS være der og slåss for deres rettigheter!



Leserbrev



Røyking på arbeidsplassen

Etter å ha jobbet mange år i land for så å begynne å jobbe på båt, er det noe jeg er meget forskrekket over. Jeg begynte på hurtigruta for ca. 10 år siden, og man kan begynne å lure på om den stolte norske sjømann fortsatt lever, og etter hvilke lover og regler han lever.

Det samme kan man spørre seg om når det gjelder arbeidsgiver. Mitt Inntrykk er, at så lenge det ikke koster noe, er alt greit.

For å ta litt historie først; for 50 år siden var det lov å røyke hvor man følte for det. De fleste røykte, både på sjø og på land og det var mer eller mindre en helt vanlig ting. De røykte på skolen, læreren røykte i klasserommet, det ble røykt på fest, rundt middagsbordet, i bilen, ja stort sett ALLE plasser. De som ikke røykte den gangen måtte bare finne seg i at folk røykte, sånn var det, og sånn ble det. Litt røyk skadet ikke.

I 2004 ble røykeloven innført i Norge, noe som skapte både rop og skrik, noen ropte fordi de var glad, andre skreik fordi at de var sinte og lei seg. De fleste ser i dag at dette var en god lov som skulle ivareta de ikke røykende, samt sørge for at de som røykte ble mer obs. på at det de dreiv med ikke var så sunt.

Da dette ble innført i 2004 jobbet jeg på hurtigruta, vi hadde et røykerom om bord, men det var ikke dør inn så all røyken drev ut i messa, der folk skulle innta alt av måltider, folk røykte overalt, på lugarer, i kontrollrom/maskin, i byssa og på broa.

Det står i røykeloven at:

Røykerom og røykepauser.

Arbeidsgiver kan innrede et særskilt røykerom. I disse tilfeller må ventilasjon og utforming av rommet sikre at røyken ikke siver ut. Standarden i de røykfrie lokalene må ikke være dårligere enn i de lokalene hvor røyking er tillatt.

Imidlertid er ikke arbeidsgiver forpliktet til å legge forholdene til rette for røyking. Arbeidstaker har heller ikke krav på egne røykepauser. Røykerom må ikke legges nær kantiner og brukes på en slik måte at kantinebetjeningen må rydde etter ansatte som spiser på røykerommet. Det kan være nødvendig med merking av røykerom og instruksjoner for å unngå å belaste for eksempel renholdspersonale og kantineansatte med tobakksrøyk.

Vi er i dag kommet til 2013, og dette er fortsatt ikke utbedret. De fleste båter har riktig nok fått dør inn til



røykerommet, men så lenge røykerommet er plassert som nærmeste nabo til spisemessa er det ikke til å unngå at spisemessa, samt tilstøtende områder, blir fulle av røyk.

Hvem skal vaske røyke rommet da, jo det er messejenta/mannen, om hun/han er ikke-røyker spiller ingen rolle, her må man gjøre jobben man blir satt til, ellers venter det både snakk og kanskje til og med avmønstring (om man er sesong ansatt). Ordrenekt er ikke lov. Er dette riktig?

Krav på røykfritt arbeidsmiljø.

Arbeidsgiveren har ansvaret for arbeidsmiljøet, også for at ingen utsettes for røyk på arbeidsplassen. Alle har krav på et røykfritt arbeidsmiljø. For arbeidstakere innebærer tobakkskadeloven at ekspedisjonslokaler, arbeidsrom hvor to eller flere arbeider, korridorer, trappeoppganger, toaletter og heiser på arbeidsplassen skal være fri for røyk.

Dette blir i hvert fall ikke overholdt.

På mange hurtigruter røyker man både på broa, i maskinen og i kokkemessa. Hva skal man si når for eksempel kaptein, maskinsjef eller hotellsjef sitter og røyker og ikke bryr seg om lov og rett?

Fremgangsmåte ved brudd på røykeloven:

Ta opp problemet med arbeidsgiveren, gjerne via verneombudet eller arbeidsmiljøutvalget. Det kan også være naturlig å kontakte bedriftshelsetjenesten, dersom virksomheten har dette. Dersom dette ikke fører fram kan Arbeidstilsynet kontaktes.

Det er så komisk at hver gang man får revisjon om bord, så fjerner man alle askebegre rundt om på båtene, men så raskt myndighetene har forlatt skipet kommer alt frem igjen. Hvorfor gjør ikke skipsledelsen noe med dette problemet?

Hva skal en arbeidstaker si når han kommer ombord til en lugar som er innrøket, eventuelt at vedkommende har brukt toalettet som røykerom? Kan man kreve full ned-vask samt rens av klær?

I 2012 hadde vi en episode på en hurtigrute der verneombudet stengte røykerommet pga. at røykerommet ikke var godkjent som røykerom, i henhold til røykeloven. Ikke var det egen avtrekksvifte som gjorde at røyken ikke kom sivende ut heller. Spisemessa som nærmeste nabo gjorde heller ikke saken noe bedre. Det endte med at vedkommende som stengte røykerommet ble uthengt og måtte bytte båt. Kapteinen syntes så synd i de som måtte stå ute å røyke at han åpnet røykerommet igjen. Da har man liksom lagt lista!

Lenge leve et røykfritt arbeidsmiljø!

FFFS Medlem.



Leserbrev



Hallo

I forhold til saken om å øke aldersgrensen for sjøfolk fra 62 år til 70 år, må jeg hoderystende si at nå må dere jaggu meg begynne å tenke litt. Jeg er selv 42 år og mener at 62 år er mer enn nok.

Det blir tyngre og tyngre jo eldre en blir, å rigge på seg brannutstyr, for eksempel, og attpåtil skal opp flere leidrer, så jeg vil tro at det ikke er så gøy når toppen er nådd og luft flasker er halvtom. Og hva med tankvask- vil tro det er ganske tungt, og ikke minst vanskelig, å krype rundt med 1,60 m takhøyde, samt rør og alt mulig ræl som ligger i veien, og attpåtil skal arbeide i en labyrint av huller og spant. Har dere tenkt på dette i forhold til rekrutteringa innen sjøfart?

Her er det folk som vil på sjøen, men slipper ikke til fordi den eldre garde skal gå rett fra båten og i grava. Det er så mye utflagging nå at det blir mindre og mindre jobber. Fortsetter det sånn, så må en vel bare komme seg på NAV og bli en av mange andre. Synes heller dere skal jobbe mere angående utflagginga og få rederiene på en bedre tankegang. Etter fylte 62 år er det kanskje på tide å møte alderdommen og prøve å finne på andre ting den tida en har igjen.

Synes det er litt egoistisk jeg, å holde på sånn, det gagnar i hvert fall ikke de som står på land med et dyrekjøpt sikkerhetskurs i handa og med håp i øynene og sender søknader til det ene rederiet etter det andre. Skal man inn i denne bransjen så må kurspermen være full, for flere års fartstid ser man meget positivt på, og da er det tøft for en førstereisgutt.

Hadde selv en runde da jeg gikk 1 år sykemeldt og 2 år med arbeidsavklaringspenger grunnet 3 prolapsoperasjoner. Samtlige kurs gikk ut (er på seismikk nå), og hva skal en gjøre da??? Jeg tok opp lån for å ta opp igjen sikkerhetskurs, lånte penger av min far for å kunne ta stroppekurs og måtte høre med et rederi om jeg kunne få en tur som ekstra mann på NAV sin bekostning for å sjekke om ryggen holdt. Etter en stund ringte de og tilbød meg en vikartur på supplybåt, med lønn, jeg takket naturligvis ja til det. Ga 110 % der for å gjøre inntrykk og det gjorde jeg tydeligvis, for skipperen skrev en gullkantet anbefaling til rederiet, som sa at denne mannen må vi holde på. Jeg fikk 2 vikarturer til og fast stilling på seismikk i Mexico-golfen. Fikk alle kurs betalt og er nå i arbeid som matros, kranfører, hlo. (helivakt) og frc. cox (hurtigbåt fører), men har måttet stå på for å komme meg dit. Sender en stor takk til Eidesvik som tok sjansen på meg, betalte det meste av kurs og fant en plass til meg på en av sine seismikkere.

Det jeg vil fram til er at det er ikke så enkelt å få jobb på båt som matros hvis du ikke har alle papirer i orden, derfor mener jeg at den eldre garde skal trekke seg tilbake og la den yngre garde få lov å slippe til mens det ennå er mulig å få jobb som matros på norskregistrerte båter.

Mvh. Knut Roger



Hei Knut Roger

Mange takk for mail.

Dette er et typisk eksempel på hva jeg mener med et flott leserbrev. Det at medlemmer og andre tar pennen fatt og sier «rett fra levra» det de mener, det er på den måten vi kan oppklare misforståelser og få frem det rette budskapet. Vi i FFFS arbeider ikke for segmenter innen medlemsmassen, vi arbeider for alle og ikke minst hvert enkelt medlem. Lovene gjelder alle uansett, og slik skal være.

Under er et litt mer utfyllende svar enn det Knut Roger fikk direkte fra oss. Vi har fått tillatelse til å bruke hans brev i bladet.

Først må vi få rydde bort misforståelsen om at vi arbeider for en høyere pensjonsalder for sjøfolk. Vi har aldri sagt at pensjonsalderen bør bli hverken den en eller den andre alder. Personlig ser jeg ingen hensikt i å ha noen pensjonsalder, så lenge vi har sjømannsleger som tar avgjørelsen for de som ikke selv forstår at nok er nok. Vi har utelukkende arbeidet for at samme rettigheter skal gjelde for alle som er mønstret. Når Knut Roger nevner 70 år, er det de som sitter utvalget for ny sjømannslov, som fremmer denne avgangsgrensen.

Det Knut Roger beskriver er det samme som så mange andre også tror, vi har sikkert ikke vært gode nok til å forklare hva vi arbeider for, det beklager vi.

Sannheten er nemlig den at sjøfolk i dag kan seile mye lenger enn 62 år. Vi kjenner aktive sjøfolk som er langt oppe i 70 årene. Det, det er snakk om, er ikke om de skal få lov til å arbeide til sjøs etter at de har fylt 62 år, det kan de allerede (men på rederens vilkår), men om de skal ha samme rettigheter som yngre kolleger, også etter at de har fylt 62 år.

Det vi arbeider for er at man som ansatt har man krav på samme oppsigelsesvern som alle andre. Pensjon og pensjoneringsstid ved oppnådd fartstid har ingen ting med dette å gjøre. Det vi arbeider for vil, med andre ord, ikke ha noe å si for når du kan gå av med velfortjent pensjon, om alt annet er på plass. Det vil heller ikke ha noe å si for størrelsen av pensjonstrygden.

Slik det er i dag kan man arbeide, men uten at man har det samme oppsigelsesvern som sine kollegaer, man er nemlig blitt fritt vilt og trynefaktoren slår inn for fullt. Det er det vi ønsker å rette på. I dag er det slik at mange av dem som vil fortsette å seile etter at de har fylt 62 år blir ansatt, i stor grad, som vikarer. Dette medfører blant annet at sjømannsfradraget mest sannsynlig forsvinner, man kan få problemer med lån i banken, på grunn av at man ikke lenger er i fast arbeid. I tillegg vet alle som mottar sjømannspensjon, at den ikke er mye å rope hurra for.

Om man ikke er, som Knut Roger beskriver, i stand til å utføre den jobben man er satt til, etter 62 år, har vi sjømannsleger som skal ta seg av dette, på lik linje som de gjør for dem under denne aldersgrensen. I tillegg har enhver kaptein et stort ansvar for sitt mannskap, om han oppdager at en eller annen ikke klarer de oppgaver han/hun er satt til, må kapteinen rydde opp. Vi er veldig glade og takknemlige for at vi fikk lov til å bruke «frustrasjons mailen» til Knut Roger til å oppklare disse spørsmålene.



Leserbrev



Er NAV til å stole på, bryter ikke dette mot menneskerettighetene?

Jeg vil prøve å belyse litt av de problemene som oppstår når man, som pensjonist, velger å fortsette i arbeid. Det snakkes jo så varmt om at myndighetene ser det som en fordel at folk står lengst mulig i arbeid når arbeidslysten og helsa tillater det. Derimot nevnes det ikke så mye om innskjerping av rettighetene en pensjonist blir utsatt for ved evt. skade i jobben. Her er det begrensinger i hvor lenge en har rett til sykepenger.

Etter fylte 67 år, får man ikke arbeidsavklaringspenger heller. Man blir kaldt og arrogant henvist til et firkantet regelverk som ikke er tilpasset dagens situasjon. Er det rart at man blir forbannet?

Dette er min situasjon: Jeg var uheldig og skled på dekk under arbeid, noe som førte til et hoftebrudd. Det man med andre ord kaller en yrkesskade. Hos legen fikk jeg beskjed om at det ville ta ca. tre måneder før jeg kom meg i arbeid igjen.

Jeg søkte på arbeidsavklaringspenger etter sykepengeperioden. Dette ble henlagt av NAV og begrunnet med «du har jo alderspensjon». Det ble derimot ikke nevnt at jeg var mønstret og full tids arbeidstaker i fast arbeid, og skulle tilbake til en jobb hvor jeg er ansatt. Pensjonen har jeg krav på i henhold til alder. Jeg kan også være i arbeid ved siden av, slik det står beskrevet i regelverket.

Burde man ikke bli behandlet som arbeidstaker, på lik linje med alle andre i Norge som er beskyttet av menneskerettighetene, i samme situasjonen? Jeg føler meg direkte diskriminert. Det er forbudt å diskriminere på grunn av, blant annet, alder. Jeg er ganske sikkert ikke alene om å ha opplevd sånt fra NAV. Jeg har også funnet ut at etter fylte 70 år, har man ikke krav på sykepenger i det hele tatt. Man er altså, etter et langt arbeidsliv, så lite verdt at vi ikke er noe å kaste bort penger på. Lurer litt på om dem det gjelder er klar over dette?

Det er jo mange i denne aldersgruppen som seiler, spesielt i sommerhalvåret. Skjevheten i regelverket om sykelønn for disse, bør gjøres noe med. Det vil nok ikke bli noen forandring på kort sikt. Men garantert vil det bli godt mottatt når den tid kommer. Jeg selv får neppe oppleve det, men jeg er mer enn gjerne med på å sparke denne saken i gang.

Ha det bra folkens.

Ottar
FFFS medlem

Hvorfor står Sjømannsfradraget på stedet hvil?

Hvor lenge skal sjøfolk holdes for narr? Hvert eneste år siden fradraget ble oppjustert i 2003, har det blitt litt mindre verdt.

Hvorfor kan man ikke bruke G systemet-grunnbeløpet som NAV og Skatteetaten bruker.

01.05.2003 var grunnbeløpet (1G) på Kr. 55 964.

01.05. 2012 var dette beløpet steget til Kr. 81 153, med andre ord en differanse på hele Kr. 25 189. Slik vi ser det, burde i anstendighetens navn, Sjømannsfradraget ikke lenger vært Kr. 80 000, men høynet til langt over 100 000 kroner, om man brukte en tilsvarende nøkkel som på G- systemet.

Under kan man lese Stortingets egen forklaring på sjømannsfradraget. Som man ser sier de ingen ting om indeks eller andre former for årlig oppjustering. Man vet at det ikke er nødvendig, for de får jo ingen problemer med de forbund som i stor grad representerer sjøfolkene.

Det er valg til høsten, la oss vise at vi mener alvor, la oss stemme inn en regjering, som vil sjøfolk og sjøfartsnærings beste. Hvem det skal være, må vi være så ærlige å si, at det vet vi ikke, men det vi vet er at de som har regjert i de siste 30-40 år ikke har regjert til sjøfolks beste. **Det vi uansett må kreve er at Sjømannsfradraget blir justert opp til et troverdig nivå.**

VILJE TIL VEKST – FOR NORSK SKIPSFART OG DE MARITIME NÆRINGER

6.3.3 Sjømannsfradraget

Sjøfolk har etter gjeldende regler krav på et særskilt fradrag i alminnelig inntekt med 30 pst. av inntekt om bord på skip. Fradraget er begrenset til 80 000 kr, reduserer dermed skatten med maksimalt 22 400 kr. Fradragsbeløpet økte fra 70 000 kr til 80 000 kr i 2003. Skattereduksjonen er uavhengig av om sjømannens faktiske ulemper er større enn andre lønnstakere har.

Selvangivelsesstatistikken for 2001 viser at om lag 21 000 skatteyttere krevet et sjømannsfradrag på vel 60 200 kr i

2001. Skatteutgiften knyttet til fradraget ble anslått til 340 mill. kr i 2003.

Sjømannsfradraget gis når arbeid som sjømann er skatteyderens hovedbeskjeftigelse i den tiden arbeidet pågår og når sjømannen har arbeidet om bord på et kvalifisert fartøy i til sammen minst 130 dager i inntektsåret. Villkåret om 130 dager er begrunnet ut fra hva som anses som normale seilingsperioder i løpet av et år for en sjømann som har sjømannsyrket som hovedbeskjeftigelse.

Fradraget gis ikke for inntekt ved arbeid om bord på ferger eller passasjerfartøy i rutetrafikk mellom norske havner når rutens distanse mellom første og siste anløp er under 300 nautiske mil.

Det siste, som er fremhevet, har vært retningsgivende i flere år, og viser at det ikke er nødvendig å ta sjøfolkene på alvor, det får ingen konsekvenser allikevel.



I en tidligere utgave av Dråpen skrev vi at vi var blitt premiss-leverandører for våre politikere

Nå bekrefter AP og FrP at så er tilfelle. Det er bare FrP som har bekreftet at de leser Dråpen offentlig, det har de til gjengjeld gjort fra stortingets talerstol, men dette er et klart bevis på at også AP leser den.

FFFS har i årevis sagt og skrevet at nettolønnsordningen bør lovfestes, videre har vi sagt og skrevet at nettolønnsordningen bør innføres i alle fartsområder, også på ferger langs kysten.

Nettolønnsordningen er et effektivt hjelpemiddel i konkurransen mot utenlandske redere, men den må ikke bare heves, den må være tidsriktig og oppjusteres. FFFS er veldig positivt innstilt til at begge partier fremmer dette forslaget. Vi mener at de burde gjort alt de kunne for å få denne saken igjennom i stortinget før valget, når vi nå ser at også SP er for å lovfeste nettolønnsordningen, ser vi ikke problemet. De rødgrønne har jo flertall i Stortinget. Etter valget er det ikke godt å si hvem som sitter i regjering. Vi håper inderlig ikke at dette er et nytt forslag i kategorien «hva var det vi sa», i etterkant.

Lovfesting av nettolønnsordningen, slik Frp og Ap foreslår, sier Erna Solberg

har ingen hensikt. (Stavanger Aftenblad)

Aps programkomité foreslår lovfestet nettolønn (kan man blant annet lese i Bladet Vesterålen).

Programkomiteen i Arbeiderpartiet foreslår å lovfeste nettolønnsordningen for sjøfolk og heve dagens tak på utbetalinger.

Løsningen skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at rederiene får konkurransedyktige vilkår sammenlignet med hva som tilbys i andre land, skriver Dagens Næringsliv.

– En samlet programkomité ønsker med dette å legge grunnlaget for gode og stabile rammevilkår som sikrer verdiskapende arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer langs kysten, sier medlem av komiteen, stortingsrepresentant Else-May Botten.

Alle sentrale skipsfartsland i Europa, blant annet Danmark, Sverige, Nederland og Storbritannia, har lovfestede nettolønnsordninger for sjøfolk, påpeker hun.

Daglig leder Hege Solbakken i Maritimt Forum roser forslaget. Dette er en avklaring som hele det maritime miljøet har ventet på, forteller hun. (©NTB) <http://www.blv.no/innenriks/article6472474.ece>

Når blir egoet stort nok for enkelte?

Noen seilende mellomledere i større rederier har trang til å blåse opp sin egen betydning, noe som kan få konsekvenser for de underordnede.

FFFS har gjentatte ganger vært nødt til og tre støttende til når våre medlemmer forteller om prinsippfaste mellomledere med et enormt ego.

Gang på gang har vi vært nødt til å fortelle rederiledelser om mellomledere, som tror de har grepet gud i foten, og ser på seg selv som eneheriskere, de eneste som forstår noe på sitt felt. Til og med når det gjelder syke kolleger tyr de til «retten til å styre». Enkelte bryr seg heller ikke om uttalelser fra leger. De står på sitt og forlanger at mannskapene gjør som de sier. Utgangspunktet for mange av mellomlederne er at de underordnede mannskapene alltid lyver.

Med en slik holdning er det aldri lenge mellom hver konflikt. Mellomlederne har alltid rett og de underordnede det motsatte. Med en slik innstilling må det, etter kort tid med slike folk, bli uholdbare tilstander på arbeidsplassen. Heldigvis er det ikke alle som er slik, men det har vist seg i flere av de saker vi har fått inn, at det gjerne er de samme lederne som gang etter gang lager problemer.

Vi ville nesten tro at når rederiene til stadighet får klager på sine ansatte, ville de gjort noe for å løse opp i problemene. Hvorfor det ikke skjer, må vi bare spekulere i, vi må bare fastslå at disse mellomlederne har rederiets støtte og lager mye unødvendig usikkerhet, og uro på arbeidsplassen.



Illfoto: Farstad shipping.com

Far Scout

Kan det tenkes at arbeidsforholdene har noe å si?

Media skriver om det, medlemmene våre skriver om det, folk i begge endene av sambandet skriver om det. Hva det er? - det er fergeer som må stanse på grunn av mannskapsmangel.

Avisa Nordland skriver 22. januar at:
Ferga slått ut av sykdom.
(<http://www.an.no/nyheter/article6456909.ece>)

Vi kunne hentet frem talløse tilsvarende artikler i andre aviser - bare i vinter. Det er litt merkelig at store fergeselskap ikke har nok mannskaper til å steppe inn ved sykdom. Eller kan det være at de mannskapene som blir spurt har lært av skade. De har til fulle fått erfare at utakk er verdens lønn. Vi har flere eksempler på at enkelte rederier bruker makt overfor sine ansatte. Blant annet at om du ikke er snill og gjør som du blir bedt om, blir du flyttet over på et annet samband. Som mailen (under) til oss forteller litt om:

Endring av jobbsituasjon - endring av samband.

Hei.

Saken er som følger; vi på hurtigbåten M/S xxxx går med mange timer utover et årsverk i henhold til skiftplan. Timene blir ført opp på en såkalt "fritidskonto", men pga. mannskapsmangel, har vi ingen mulighet til avspasering.

Vi har mulighet til å ta timene ut i normal timelønn, men siden dette er timer utover ett årsverk krever vi å bli kompensert med overtidsbetaling.

Dette hadde som sagt ikke vært noe problem, men når det ikke er muligheter for avspasering så må det da vær rett og rimelig med kompensasjon.

Vi har dialog med rederiet, men det fører ikke frem og blir i praksis trenert i alle ledd så derfor ønsker vi at dere ser på det juridiske.

Om rederiet hadde, som i over stående eksempel, vært litt på lag med sine slitere, hadde ikke dette vært noe problem.

Her arbeider mannskapene langt ut over tariff og takken er at de må krangle om helt opplagte ting. Disse opplagte tingene blir faktisk en forbunds sak. Når vi må ta denne og lignende saker til retten, er det rett og slett misbruk av både vår og rettsetatens tid og penger. Rederiet vil måtte bøye seg for det opplagte.

I stedet for å sette pris på sine ansatte, er det enkelte kontoransatte som for enhver pris må vise makt. Dette gjelder spesielt nyansatte på mannskapsavdelingene. Nesten hver gang en eller annen ny «leder» blir ansatt i et rederis mannskapsavdeling, ser vi ganske snart reaksjoner på at «nye koster» er ankommet.

Det hører til de virkelige sjeldenhetene at nye ledere kommer med hyggelige endringer. Hva er det som gjør at ledelsen tror at de blir mer effektive ved å bruke pisk i stedet for gulrot? Er de virkelig så gammeldagse at de tror at det går an å banke fornuft inn i skallen på folk? Da lever de hundre år for sent, minst.



Norge har en omfattende sjøfartshistorie, som strekker seg over mange tusen år. I det følgende skal vi se nærmere på den eldste delen av denne historien.

TEKST: LILLI M. INGVALDSEN,
BERGEN SJØFARTSMUSEUM
FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

En eskimoisk umiak – eller kajakk - også kalt konebåt. Trolig ikke så ulike båttyper brukt av steinalderjegerne her hjemme.

Noen glimt inn i vår eldste sjøfartshistorie

HVILKE BÅTER HADDE DE FØRSTE "NORDMENN"?

Steinalder (ca. 10 000-1 500 f. Kr.) er den eldste delen av vår forhistorie. Da de første mennesker kom til landet vårt for nesten 12 000 år siden, var det fortsatt istid. De kom til en smal kyststripe med bart land hvor isen hadde sluppet taket, oppdelt i øyer, holmer og skjær. Framfor dem lå havet, bakom lå isen fortsatt som en tykk kappe over innlandet. I strømer og sund var det rikelig med fisk. I tillegg kunne havet by på sel, hval og all slags sjøfugl - førsteklasses mat for landnåsmennene. Men for å få tilgang til jaktmarkene måtte man ha båt. Båten var et helt nødvendig i den daglige livsbergingen og til transport av mennesker og varer.

Det eneste vitnesbyrd vi har om steinaldermenneskenes liv og levnet, er det arkeologiske materialet de har etterlatt seg. Arkeologer som arbeider med Norges eldste båtbyggingshistorie, har ivrig diskutert hvilken bådtype som først var i bruk her til lands. Den ene hovedteorien går ut på at steinalderjegerne brukte skinnbåter, med et utseende ikke så ulikt de store, åpne eskimoiske konebåtene.

Dette er båter med et skjelett av bein eller tre, overtrukket med skinn. Andre mener at stokkebåten er den eldste. Stokkebåten er en uthult trestamme, ofte av store dimensjoner. For å lette uthulingsarbeidet kunne mye av treet først brennes ut med glødende stein. En slik båt kan stabiliseres med en uttrigger eller ved å forbinde den til en eller to tilsvarende båter. Det er funnet flere stokkebåter i Norge, men det later til at de har vært best egnet til bruk i innlandet, hvor båttypen faktisk har vært benyttet helt opp mot våre dager.

BRONSEALDERBÅTER I BERG OG JERNALDERBÅTER I MYR

I bronsealderen (1 500-500 f. Kr.) var også innlandet befolket, ikke bare ytterkysten. Livsgrunnlaget endret seg fra et erverv utelukkende basert på jakt, fangst og fiske, til mer blandede næringsveier med jordbruk i en sentral rolle. Også for denne perioden er det arkeologiske materialet vår eneste kilde til kunnskap. Imidlertid har vi en svært spennende funnkategori fra bronsealder, helleristningene, som finnes over hele landet. Disse gir et spennende glimt inn i bronsealderssamfunnet. Geometriske figurer

av ubestemmelig karakter, mennesker, dyr, redskaper og båter er noen av de mange motiver som opptrer på helleristningsfeltene, risset og hugget i berg av flittige hender. Man antar at ristningene kan knyttes til en rituell praksis, men vi vil nok aldri få det endelige svaret på hvilken rolle helleristningene hadde i sin samtid.

I vår sammenheng er det båtristningene som er interessante. Båter og skip i ulike former, mange så detaljerte at man kan se mannskapet sittende klar med padleårene. Det er imidlertid ikke helt lett å si hvilke båttyper det er snakk om, da de skjematiske strektegningene gir rom for mange ulike tolkninger. Ristningene har blitt tolket både som skinnbåter og stokkebåter, uten at noen kan gi et endelig svar.

En del av båtristningene viser imidlertid en påfallende likhet med en helt bestemt bådtype, kjent fra et dansk funn. Den såkalte Hjortspringbåten ble funnet i en myr, trolig nedlagt som offer til en guddom en gang på 3-400 tallet e. Kr. Båten, som er 18 meter lang, er lett og elegant i fasongen, med plass til



Forstavnen på den 4,4 meter lange helleristningen Bjørnstadskipet fra Navestad, Tune i Østfold.

20 padlere. Den er bygget av fem svært tynne båtbord av lindetre som er sydd sammen. Foruten likhetstrekk i formen mellom Hjortspring og enkelte helleristninger, er det særlig den karakteristiske dobbeltstavnen som gjør båttypene like. En stavn er normalt enkel, men i disse tilfellene forekommer doble stavner. Visuell likhet, samt

tilnærmelsesvis sammenfall i tid mellom Hjortspring og helleristningsbåtene, sannsynliggjør at det er nettopp denne type båter helleristningene gjengir.

På grunnlag av helleristningene er det nærliggende å tro at båter som Hjortspring også har vært i bruk her hjemme, selv om ingen arkeologiske

funn så langt har bekreftet hypotesen fullt ut. Vi har imidlertid ett funn, den såkalte Halsnøybåten fra Halsnøy i Sunnhordland, som har visse likhetstrekk med Hjortspring. Den fragmentariske båten, datert til 400-tallet e.Kr., har vært sydd sammen på tilsvarende måte som Hjortspring.

Våre hjemlige funn fra eldste del av jernalder er forholdsvis få, og vi må skue til våre naboland for å få vite mer om båtene i perioden. Men når vi kommer til yngre jernalder, dvs. perioden fra 600-1 050 e. Kr., blir funntilfanget langt større, og vår kunnskap om båtteknologien bedre.

LANGSKIP OG FÆRINGER

Ved Kvalsund i Herøy kommune på søre Sunnmøre ble det under torvskjæring i 1920 gjort et spesielt funn. Fram kom rester etter to farkoster, et stort skip og en liten færing, begge datert til 700-tallet e.Kr. Plasseringen i myr kan tyde på at disse, på samme måte som Hjortspringbåten i Danmark, var nedlagt som offer til en guddom. Skipet var 18 m langt og 3,2 meter bred på det bredeste, slank og skarpbygd. Det har trolig vært utrustet



Kopi av Halsnøybåten i full størrelse, tidligere utstilt ved Bergens Sjøfartsmuseum. På de mindre bildene ses detaljer fra båten.



A I forkant ses modell av Osebergskipet, bak denne en modell av Gokstadskipet og på veggen en spantemodell av et fartøy fra middelalder, en rekonstruksjon basert på funn fra Bergen og fra Kalmar i Sverige. Fra utstillingene på Bergens Sjøfartsmuseum.

B Fra utgravningen av Gokstadskipet i 1898.

C Modell av Hjortspringbåten. Legg merke til båtens dobbeltstavn, et trekk den deler med helleristningsskipet fra Østfold.

med 10 par årer, dvs. fullt mannskap utgjorde 20 roere pluss rormann. Det ble ikke gjort funn som indikerer at Kvalsundskipet har hatt mast og segl. Færingen (to par årer) har vært 9,56 meter lang og 1,5 meter bred, lang og slank, og er nok et typisk eksempel på småbåtene fra jernalderen.

I global sammenheng var nordboerne svært sent ute med å sette seil på sine farkoster. I Egypt var det seilfartøyer på Nilen mange tusen år før Kristus, og både grekerne og romerne brukte seil. Likevel var det først på 6-700-tallet e.Kr. at man i Norden fant tiden moden for denne nyvinningen. I Norge er det først med de kjente skipsfunn fra vikingtid (800-1 050 e.Kr.) at mast og seil dukker opp i det arkeologiske kildetilfanget. Det praktfulle Osebergskipet, funnet som en del av en usedvanlig rik kvinnegrav, var bygget i perioden 815-820 e.Kr. Skipet er 22 meter langt og 5 meter bredt, klinket sammen med jernnagler. Det var beregnet både til roing

– med plass til 30 roere - og seiling. Med et råseil på 90 kvm kunne farten komme opp i mer enn 10 knop.

Det noe senere Gokstadskipet, som også er del av et gravfunn, representerer imidlertid det fullkomne kombinasjonsfartøyet for seil og årer. Skipet er 24 meter langt, 5 meter bredt og har plass til 32 roere. Gokstadskipet, som er bygget ca. 890 e.Kr., er ikke så luksupreget som Osebergskipet, men er sterkere konstruert. Kjøl og mastefeste er kraftigere, skipssidene høyere og med et råseil på 110 kvm kunne skipet komme opp i en hastighet på over 12 knop. Ved utgravningen ble det funnet rester av 64 malte skjold av tre, som hadde vært festet på utsiden av rælingen, og vi kan regne med at skipet har vært benyttet både som handelsskip og krigsskip. Sjødyktigheten ble første gang demonstrert for oss da en kopi av Gokstadskipet ble seilt trygt over Atlanterhavet fra Bergen til verdensutstillingen i Chicago i 1893.

Et svært interessant trekk ved Gokstadgraven er at det sammen med skipet ble funnet tre småbåter, tre færingar. Færingene ligner svært mye på moderne vest- og nordnorske småbåter som har lange tradisjoner i norsk båtbygging. Det er nok nettopp denne type båter som har vært allemannseie for kystbefolkningen i denne perioden, for fiske og for transport. De store skipene som vi har lært å assosiere med vikinger og vikingtid, har vært for de ytterst få. Bygging av denne type farkoster har vært et stort økonomisk løft, og vi må regne med at det innebar stor sosial prestisje å eie et slikt skip.

Da vikingtiden gikk mot slutten og middelalderen gjorde sitt inntog, ses nye endringer i skipsteknologien. Handelen øker i omfang, og store, lastedrektige fartøyer kjennetegner perioden. Den interesserte leser anbefales et besøk på et av landets sjøfartsmuseer – gjerne Bergens Sjøfartsmuseum – for mer informasjon om emnet.



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 førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 17.09.2010.

[illegible]

*FFFS ønsker alle sine medlemmer
en fantastisk vår*

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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



FF

FS

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!

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

Her har vi inndørs øvingsanlegg for branntraining, HLO-øvelser, redningsøvelser og eget basseng med den mest moderne helikopterevakueringsunit (HUET) på markedet, som også kan trene piloter og co-piloter. Nytt og moderne beredskapsrom for trening av beredskapspersonell.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (Norsk olje og gass), 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