



DRÅPEN

NR. 4 • 2013 • 12. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



• SCANDINAVIAN
STAR

• PERSONVERN PÅ
ARBEIDSPLASSEN

• FFFS GJØR DET IGJEN

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære medlem



Dette har vært en forunderlig høst på flere måter. Vi har vunnet og ikke vunnet i samme sak, og våre medlemmer har nå blitt «lovlydige mennesker». Eks. finansminister Sigbjørn Johnsen og hans kumpaner gjorde alt som sto i deres makt for at det ikke skulle skje. Heldigvis ble hans ønsker om diskriminering av andre enn hans egne venner fjernet. Nå kan **alle** fagorganiserte i Norge, med loven i hånd, trekke kontingentutgiftene av på skatten enten de er organisert gjennom fks. LO eller som medlem i det politisk uavhengige FFFS.

Vi vant over AP/Sigbjørn Johnsen på det juridiske plan, FFFS hadde rett, og det AP styrte Finansdepartementet, det motsatte. Samtidig med dette arbeidet, gjorde FFFS den nye Blå/Blå regjeringen oppmerksom på denne saken med en gang de tiltrådte. Om at FFFS hadde en ankesak som skulle opp i Borgarting lagmannsrett allerede 5. og 6. november, 11 dager etter de tiltrådte. VI forklarte innholdet i saken og ga samtidig beskjed om at de Rød/Grønne hadde lagt en felle for dem bygget opp på løgn og halvsannheter, noe vi selvsagt kunne/kan bevise. Les historien lenger bak i bladet.

Med tanke på det ovenstående, har vi i dette nr. av Dråpen reklame for en viktig bok som viser hvordan enkelte i Norge har klart å tilrane seg hele etterkrigshistorien. Mange av de uløste gåtene man har grublet på i årevis blir plutselig løst. Boken, «**Makt Myter Media** - *det er verre enn du tror*», er en utmerket julegave for den historieinteresserte leser, og fås kjøpt hos de fleste bokhandlere, den er utgitt på Kolofon forlag, og anbefales på det varmeste. Prisen er Kr. 349,- Er du medlem i FFFS og bestiller boken direkte fra forlaget eller gjennom oss er prisen KR. 249,-

Vi har nå begynt og få resultater på bakgrunn av saken vi vant i Europarådet. Et av våre medlemmer som ble oppsagt på grunn av alder i Color Line, så sent som mars i år, har nå fått jobben tilbake. 26.04 møttes FFFS og motparten hos byfogden i Oslo, hvor vi tapte. Vi anket naturligvis utfallet og saken ble berammet til 10. desember i Oslo Tingrett. Saken ble heldigvis avlyst på grunn av at Color Line så det helt innlysende i ESP dommen.

Dette er ikke bare viktig for de seilende, men i nesten like stor grad for FFFS. Vi har nå et viktig poeng i vårt arbeid med å få staten til å gjøre opp for seg. Det er ikke riktig at landets borgere skal betale, for at staten blir skolert i å bruke sitt eget lovverk. Når aktørene i arbeidslivet nå blir tvunget til å ta ansvar, i henhold til norsk lov, skal vi også påse at staten gjør det samme.

30 november hadde Stiftelsen oppklaringen av mordbrannen på Scandinavian Star (SS) og Støttegruppen for de etterlatte etter SS, fellesmøte i Grefsen menighetssenter i Oslo. Tilstede på møtet var også Ap's stortingsrepresentant Jan Bøhler, som har løftet mordbrannen på SS opp på et mye høyere nivå, han har tatt saken inn i Stortinget. I en samtale med meg forteller han at han er ganske overbevist om at saken nå vil få den oppmerksomhet fra politi og det politiske miljø, som den fortjener. Med andre ord at saken blir gjenopptatt og gransket. Vi i stiftelsen vil takke Jan Bøhler på det hjerteligste for det engasjement han viser i saken.

Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en riktig god jul og et fantastisk godt nyttår.



INNHold

Dråpen nummer 4 • desember 2013



Nr. 4 desember 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:
Lise Maria Strömkvist/Kystverket

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	2
Paradokset med seieren i Den Europeiske Sosialpakten	side	4-6
HR konserndirektør i Color Line har snudd helt	side	7
Ministerrådet i Den Europeiske Sosialpakt er ikke nådige i sin dom over Norge	side	8
Er dette bare et spill for galleriet?	side	9
Oppstarten av Den norske Amerikalinje	side	10-13
Fradrag for fagforeningskontigent	side	14-16
FFFS gjør det igjen	side	17
Personvern på arbeidsplassen	side	18-19
Er ikke skipsfart i Norge fint nok?	side	20
Norske sjøfolk trenger beskyttelse av myndighetene	side	21
Det norske rettsvesen er "utenpå blank, innenfra frank"	side	22-24
Human Factor	side	25
Fjord 1 bruker polske maskinister for å holde trafikken i gang	side	26-28
Er det nå fortidens synder skal tilbakebetales?	side	29
Atles kommentarer	side	30
Norwegian flagger ut noen av flyene sine - og takk for det!	side	31
Kort beskrivelse av brannene på Scandinavian Star	side	32-33
Til de som fremdeles lurar på om arbeidet "Stiftelsen for gjenopptagelse av mordbrannen på Scandinavian Star" virkelig har noe for seg	side	34
Medlemspleie	side	35
Har LO/AP alltid stått den norske sjømann bi?	side	36-37
Kosmisk dramatikk og skjønnhet	side	38-39
NIS-flagg på kysten kan bli en trussel	side	40
Javel hr. statsråd (Yes minister)	side	42-43
Leserbrev	side	44-48
Kun to av dem er norske	side	49
Det er for sent å snyte seg når hele nesen er borte	side	50
Norske sjøfolk forsøkt truet til taushet	side	51
Kryssord	side	52

Strasbourg, 17 July 2013

Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) v. Norway Complaint No. 74/2011

Paradokset med seieren i Den Europeiske Sosialpakten (ESP) i 62-års saken, er at vi på en merkelig måte står i takknemlighetsgjeld til NSF, NSOF og DNMF.

Hadde de hjulpet sine medlemmer, hadde de fått æren på et ærlig vis for ganske mye. Om medlemmene hadde fått den hjelpen de har krav på, hadde de andre forbundene også spart riksadvokaten for ydmykelsen det er å bli avslørt for urent trav i Strasbourg. Og Norge ville fremdeles hatt et mer eller mindre plettfritt rulleblad internasjonalt, men nå er uærligheten avslørt.

ikke var noen tvil om at FFFS hadde rett i sin påstand om at staten Norge hadde gjort våre medlemmer, og alle andre som mistet jobben på grunn av alder, urett. Saken vi fremmet ble behandlet av 13 dommere fra forskjellige land i Europa, alle er med i Europarådet. Ikke alle dommerne var nødvendigvis fra EU.

Vår klage var rettet til Europarådet og dets domstol, Den Europeiske Sosialpakt, og alle dommerne var som man ser - enige.

Etter at vi tapte Nye Kystlink saken i vår egen høyeste domstol, Norges Høyesterett, anket vi saken inn for Europarådet for brudd på den europeiske sosialpakt, for å høre deres mening i saken vi fant helt meningsløs. Regjeringsadvokaten

vår anke førte frem skriver dommerne blant annet at; FFFS har tidligere vunnet frem i Norsk høyesterett i forbindelse med den frie fagforeningstilhørigheten, dette sammen med det faktum at FFFS fremstår som det eneste alternativ til de tre andre sjømannsforbundene som har den samme adresse og felles kontonummer for kontingenten. Det domstolen ikke hadde fått med seg er at de også deler det samme medlemsbladet. Med andre ord; det finnes ingen internkonkurranse mellom de tre. De fører bare avtalt spill. Domstolen avviser derfor avvisningsbegjæringen, og sier blant annet:

Vår klage ble registrert så tidlig som 27. september 2011, det er et viktig faktum. Regjeringsadvokatens anstrengelser for å få saken avvist, både med ærlige og mindre ærlige påstander, bygger nemlig på feil begrunnelse. Hun sier faktisk i et av brevene til Strasbourg, at utvalget som skulle utforme ny Sjømannslov var nedsatt før 27. september, med andre ord før vi sendte anken. Det som er korrekt er at den bestemmelsen ble tatt to måneder senere, og proklamert av daværende industriminister Giske, den 27. november, fra Stortingets talerstol.

Vi ser også at domstolen avviste Regjeringsadvokatens påstand om å avvise saken den 23. mai 2012.

I punkt 5 ser vi at domstolen har innvilget Norge utsettelse til 8. september med å komme med ytterlige kommentarer. Om vi er veldig snille, så kan vi forstå regjeringsadvokatens spørsmål om utsettelse. Norge har nemlig rettsferie i hele juli. Men likevel ligger det en liten mistanke hos oss om at dette var en strategisk uthalingstaktikk.

CONCLUSION

For these reasons, the Committee concludes:

- unanimously that there is a violation of Article 24 of the Charter;
- unanimously that there is a violation of Article 1§2 of the Charter.



Jarna RETMAN
Rapporteur



Luis JIMENA QUESADA
President



Régis BRILLAT
Executive Secretary

KONKLUSJON

På denne bakgrunn konkluderer Komiteen:

- **enstemmig** at det har vært en krenkelse av artikkel 24 av charteret
- **enstemmig** at det har vært en krenkelse av artikkel 1 § 2 av charteret.

Det dommen sier er at det ganske enkelt

forsøkte seg med mange utspill for å få saken avvist av sosialpakten. Avvisningsbegjæringen ble forkastet med 12 mot 1 stemme. Så å si enstemmig der også. I sin 25 siders redegjørelse for hvorfor

5. In accordance with Rule 26 of the Rules of the Committee, the Committee set 12 July 2012 as the deadline for the Government to make its submissions on the merits. At the Government's request, this deadline was extended until 8 September 2012. The Government's submissions on the merits were registered on 7 September 2012.

PROCEDURE

1. The complaint submitted by the Fellesforbundet for Sjøfolk ("the FFFS") was registered on 27 September 2011.
2. The complainant trade union alleges that the Norwegian Seamen's Act (*den norske sjømannslov* of 30 May 1975 (No. 18); "the Seamen's Act"), which stipulates retirement for seamen upon reaching the age of 62 years, is to be construed as an unjustified prohibition of employment and a discriminatory denial of seamen's right to work as such, in breach of Article 1§2 (right to work) and 24 (right to protection in case of termination of employment) read alone or in conjunction with Article E (non-discrimination) of the European Social Charter ("the Charter").
3. The Committee declared the complaint admissible on 23 May 2012.

Vårt forlangende var at retten til beskyttelse mot oppsigelse, må forlenges utover en aldersgrense på 62 år. Som man kan lese over, har FFFS og den norske staten helt motsatte meninger om behandlingen av norske sjøfolk. Staten mener at sjøfolk kan behandles akkurat som staten/riksadvokaten finner det for godt, og de har jo hele tiden hatt støtte i de andre sjømannsforbundene til dette. FFFS mener derimot at man må følge norske og internasjonale lover. Heldigvis mente retten i Strasbourg det samme.

ESP kom til at 62-års alders grense er diskriminerende og i strid med sosialpaktens artikkel 1, hvor det tydelig kommer frem at «alle skal ha mulighet til å tjene til livets opphold i et yrke han eller hun fritt har valgt», samt i strid med artikkel 24, hvor det fremgår at staten plikter å anerkjenne «alle arbeidstakers rett til ikke å få sitt ansettelsesforhold avsluttet uten gyldige grunner for dette, knyttet til deres arbeidsevne eller opptreden eller basert på foretakets, virksomhetens eller tjenestens operative krav.»

I premiss 19 understreker domstolen at på bakgrunn av Priggedommen avsagt i oktober 2011 (Helikopterpiloter) at piloter som gjennomgår rutinemessige legeundersøkelser ikke er for gamle til å fly ved fylte 60 år. Derfor mente domstolen at det å frata sjøfolk oppsigelsesvernet ved fylt 62 år, var ulogisk og diskriminerende.

I premiss 26 sier retten blant annet: «A persons's age is no longer an indicator of health, wealth or social status» (En persons alder er ikke lenger en indikator på helse, rikdom eller status). Dette står i grell kontrast til det norske myndigheter mener. De sier underforstått at; sjøfolk kan vi diskriminere.

Samtidig sier premiss 27 at Stortinget på samme tid mener at «demografiske utfordringer for sosialt samhold», fremmer aktiv aldring ved å gi dem som fremdeles har god helse og som selv ønsker det, skal få jobbe lenger. Men dette er tydeligvis ikke sjøfolk. Regjeringsadvokaten har også vist at hun ikke gikk av veien for litt kreative utsagn, til støtte for sin mening, men ESP er bemannet med oppegående dommere, som har sett litt av hvert. Påstander riksadvokaten kom med var blant annet; Vervik har ikke lov til å signere på vegne av FFFS - FFFS er alt for liten organisasjon til å bli tatt på alvor -

FFFS har ikke vist stor nok iver i sosiale sammenhenger.

Selvsagt er alt dette bare vrøvl. Vervik har, sammen med visformann Prytz, prokura og kan på den bakgrunn skrive under på ting relatert til forbundets arbeid. At vi er for små til å bli tatt på alvor, er bare ønsketenkning. Domstolen mente i alle fall det stikk motsatte. Den siste

påstanden virket helt fjern for ESP, for hadde FFFS vært så lite sosialt opptatt som Riksadvokaten påsto, hadde ikke FFFS allerede vunnet to saker i Høyesterett og hatt en klage til behandling i ESP (den første noensinne mot Norge).

Som retten skriver i de følgende premisser har de behandlet mange klager angående aldersdiskriminering, men de fleste har dreid seg om alder over 62 år. EU domstolen har gjentatte ganger sagt at det ikke er lov å diskriminere på grunn av alder. Dette vet medlemslandene, lignende saker har vært opp i både 2004, 2005, 2008, 2009 og 2010 og hver gang blir medlemslandene godt informert om utfallet - inkludert Norge.

Dette er også grunnen til, tror vi, at det er lagt et taushetens lokk over saken i fire måneder. 18. juli ble saken avgjort i Strasbourg. På grunn av en sak vi skulle ha oppe i Oslo Tingrett på samme grunnlag som denne saken, fikk vi offentliggjøre dommen tidligere enn forutsatt, og 16. oktober ble den offentlig. Det er med trist hjerte at vi noterer oss at Norge som hvert år deler ut Nobels fredspris, ikke er ærligere enn at de forsøker å begå bevisste justismord selv.

Den tidligere nevnte Prigge dommen ble siden brukt i norsk høyesterett i forbindelse med at noen norske helikopterpiloter også følte seg diskriminert. De vant frem. Til tross for dette lar staten Norge seg forføre av politikere som på vegne av noen få vil nekte sjøfolk oppsigelsesvern til de går av for aldersgrensen. Det er det dette har dreid seg om hele tiden, at OPPSIGELSESVERNET ble

A – The complainant trade union

8. The complainant trade union asks the Committee to find that the situation in Norway is not in conformity with Article 1§2 and 24 of the Charter read alone or in conjunction with Article E due to Section 19§1, subsection 7 of the Seamen's Act, stipulating that seamen may be given notice of termination of employment solely on the basis of them having reached the age of 62 years.

9. The FFFS claims that this age-limit set out in domestic legislation amounts to an unjustified prohibition of the seamen's right to work and disproportionately restricts their protection in case of termination of employment.

B – The respondent Government

10. The Government asks the Committee to declare the complaint unfounded in all respects.

11. The Government submits that the contested provision of the Seamen's Act is in compliance with the relevant international legal instruments, the Charter included, and therefore asks the Committee to rule that there is no violation of the said Articles.

fratatt våre medlemmer og andre sjøfolk ved fylte 62 år, de som fremdeles seilte var nå overlatt arbeidsgivers lune. De hadde ingen sikkerhet for arbeidet sitt. De kunne når som helst bli sparket fra jobben, om rederen mente at det var på tide å bytte vedkommende ut. Nå er den muligheten fjernet, selv om vi vet om redere som tror de står over loven.
- Se faksimilen under.

Dommen som er avsagt av ESP, er særdeles godt fundert, ikke bare har de benyttet seg av egne dommer og erfaringer. Nei de har gått mye lenger, de har benyttet seg av dommer avsagt både i Menneskerettsdomstolen i samme by, og

FNs menneskerettskomite. I premiss 34 for eksempel, skriver ESP om en tilsvarende dom avsagt i Australia i 2001.

Videre henter de i premiss 37 et eksempel på brudd av samme årsak fra Uruguay. Diskriminering er, som vi ser ikke ett særnorsk problem. Det vi hadde forventet av Norge var at de ikke oppførte seg som de gjør i land vi ikke liker å sammenligne oss med.

ILO- den internasjonale arbeidstaker unionen har sammen med sin søster organisasjon NSF/LO for lenge siden gått god for at:

Som man ser har dette vært gangbar politikk i mange år allerede. Slik sett hadde man ikke hatt det akutte behovet for ny Skipsarbeiderslov. Man kunne brukt allerede godkjente lover. Det vi mistenker er at regjeringsadvokaten ikke viste at disse lovene var ratifisert (godkjent) av Norge. Videre ønsket de heller ikke at ESP skulle oppdage tabben de hadde gjort. Derfor forsøket på avvisning.

At regjeringsadvokaten gjorde et stort nummer av at det lå en ny lov på trapene, kommenterer komiteen i premiss 52 på denne måten.:

«The committee will therefore base its decision on the Seamens Act as in force at the moment of its decision.» (Komiteen vil derfor basere sin avgjørelse på at det er Sjømannsloven, som er grunnlag for sin konklusjon)

Som man ser prøvde regjeringsadvokat Fanny Platou Amble seg på mange måter for å få saken avvist, men hun ble ettertrykkelig avslørt i Strasbourg.

Selv om FFFS nå har rettet opp i norsk juridisk rot, blir vi nektet å få våre saksomkostninger på mange hundre tusen kroner dekket. Det er med andre ord duket for ny sak, denne rettledningen i juss skal ikke staten få gratis.

b. The International Labour Organization

38. Article 4, paragraphs 1 and 2 of the Convention concerning the Medical Examination of Seafarers (adoption: 29 June 1946, entry into force: 17 August 1955; ratified by Norway on 17 February 1955) includes the following provision on the medical examination of seamen:

"1. The competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organisations concerned, prescribe the nature of the medical examination to be made and the particulars to be included in the medical certificate.

2. When prescribing the nature of the examination, due regard shall be had to the age of the person to be examined and the nature of the duties to be performed."

39. Article 2 paragraph 1 of the Convention concerning Continuity of Employment of Seafarers (adoption: 28 October 1976, entry into force: 03 May 1979; ratified by Norway on 24 January 1979) reads:

"1. In each member State which has a maritime industry it shall be national policy to encourage all concerned to provide continuous or regular employment for qualified seafarers in so far as this is practicable and, in so doing, to provide shipowners with a stable and competent workforce."

40. The provisions of the International Labour Organization ("the ILO") on medical examinations of seafarers have been revised and consolidated into the Maritime Labour Convention of 2006 (adoption: 23 February 2006). The Convention has been ratified by Norway on 10 February 2009 and will enter into force on 20 August 2013.



HR konserndirektør i Color Line (CL), har snudd helt rundt i forhold til sine direktiver til de ansatte

I forrige utgave av Dråpen la vi med en kopi av et direktiv sendt om bord til alle CL skip fra HR sjef Einar Monstad. Der var han helt klar på at han var Capo di tutti Capi, og sto over norsk lov.

Heldigvis er det fortsatt hold i det gamle norske ordtaket: «hovmod står for fall». Etter at vi hadde hatt det første møtet i en sak vi har for et medlem i Oslo, fikk CL medhold av dommeren i rettsmøtet, men han hadde ikke ventet at vi anket. Ca. en måned etter at vi hadde hatt rettsmøtet i Oslo, fikk vi dommen fra en identisk sak som vi to år tidligere hadde hatt oppe i Norsk Høyesterett og tapt. Den ble, som alle nå vet, anket til Den Europeiske Sosialpakt i Strasbourg hvor FFFS vant over Norsk Høyesterett.

Selv om Einar Monstad visste resultatet på dommen, som klart og enstemmig fortalte at norsk rett hadde behandlet oss og vårt medlem feil, ville HR sjefen vise at han sto over norsk og internasjonal lov. Hvor hovmodig er det mulig å bli? Selv med vissheten om at de ville tape i en ny rettsak, brukte han tid og resurser på å vise at han ikke var til å røkke.

Etter at direktivet var sendt ut til alle skipene, kontaktet vi TV2 journalist Asbjørn Leirvåg, som mente at her måtte det være noe riv ruskende galt, han tok kontakt med rederiet og HR sjefen. Svaret Leirvåg fikk fra CL og NSF, og som han sendte oss, kan dere lese under. Det man og kan se av svaret, er at NSF ikke har medlemmer som følger presset. Hvordan kan det ha seg at det bare er FFFS medlemmer som gjør det? Er det for at de vet at de får hjelp om de kontakter forbundet sitt?

Fra: Asbjørn Leirvåg]

Sendt: 23. september 2013 13:46

Til: Leif Vervik

Emne: Color Line

Har fått opplyst at HR-direktøren trakk tilbake presiseringen og at CL dermed innser at de ikke kan stå over norsk lov. Sjømannsforbundet har tatt det opp med CL, og hevdet (på en sur måte) at de ikke hadde medlemmer som var utsatt for dette presset. Har dere noen som kan fortelle noe annet?

Vanskelig å gå videre med saken uten at vi kommer opp med eksempler på at praksisen er en annen etter at HR-direktøren trakk tilbake presiseringen.

I tillegg kan vi nå opplyse at CL har trukket seg fra saken mot oss i Oslo tingrett. De vil ta vårt medlem inn igjen i jobb, og erstatte tapt arbeidsinntekt. Slik vi nå ser det er 62 års saken endelig løst.



Ministerrådet i Den Europeiske Sosialpakt (ESP) er ikke nådige i sin dom over Norge

Jeg vedlegger til orientering en resolusjon som i går ble avsagt av Ministerrådet i Den Europeiske Sosialpakt. Kort fortalt er saken relatert til Kystlink-dommen (Høyesterett i 2010) hvor Høyesterett under dissens kom til at oppsigelsen av en norsk sjømann grunnet sjømannslovens aldersgrense på 62 år, var lovlig.

Fellesforbundet for sjøfolk, som bisto sjømannen i Kystlink-dommen, valgte deretter å innklage Norge for brudd på Den europeiske sosialpakt.

Forbundet mente at sjømannslovens 62 års grense er diskriminerende og i strid med sosialpaktens artikkel 1, hvor det fremgår at «alle skal ha mulighet til å tjene til livets opphold i et yrke har eller hun fritt har valgt», samt i strid med artikkel 24, hvor det fremgår at staten plikter å anerkjenne «alle arbeidstakers rett til ikke å få sitt ansettelsesforhold avsluttet uten gyldige grunner for dette knyttet til deres arbeidsevne eller opptreden eller basert på foretakets, virksomhetens eller tjenestens operative krav.»

KOMITÉENS VURDERINGER

Klagen ble avgjort enstemmig i favør av Fellesforbundet for sjøfolk den 17. juli 2013 og komitéen vektla følgende:

- Aldersdiskriminering er forbudt, med mindre forskjellsbehandlingen har et saklig formål og ikke er uforholdsmessig inngripende.

- Oppsigelse av ansatte må være saklig begrunnet enten i arbeidstakerens eller arbeidsgiverens forhold. Oppsigelse utelukkende begrunnet i alder er usaklig, med mindre man oppnår et lands generelle øvre «aldersgrense/pensjonsalder»; i Norge 70 år.

- I og med at et rederi kan si opp en sjømann utelukkende begrunnet i at vedkommende har fylt 62 år, er loven i utgangspunktet i strid med konvensjonen.

- Personalpolitikk, hensynet til rekruttering og helse og sikkerhet er saklige formål, men spørsmålet er likevel om en aldersgrense på 62 år er nødvendig for å oppnå rederienes uttrykte formål.

- I forhold til helse og sikkerhet viste komitéen til at Norge har tiltrådt en internasjonal konvensjon om sjøfolk, hvor det i forbindelse med de regelmessige helsesjekkene blant annet skal tas hensyn til sjømannens alder og at det derved ikke er nødvendig å sette noen bestemt aldersgrense for utstedelse av helseattest.

- Statens argument om at enkelte redier tillater sjøfolk å arbeide etter fylte 62 år, illustrerer at 62 års grensen er unødvendig.

- I og med at nordsjøarbeidere og flyvere

kan arbeide til fylte 65 år, er 62 års grensen for sjømenn uansett uforholdsmessig lav.

- I tillegg viste komitéen til at Norge og øvrige medlemsland har forpliktet seg til å verne eldre arbeidstakers rett til å forbli i arbeidslivet og derved aktivt hindre utfrysning og diskriminering.

- Da staten ikke kunne dokumentere at 62 års grensen hverken var nødvendig av hensyn til helse og sikkerhet eller hadde direkte betydning i forhold til rekruttering, økonomi etc., kom komitéen til at aldersgrensen hverken var nødvendig for å oppnå et saklig formål eller forholdsmessig overfor den enkelte sjømann.

KOMMENTARER

Selv om Norge 20. august i år hevet aldersgrensen for sjøfolk fra 62 til 70 år, og således allerede har tatt selvkritikk, er avgjørelsen fra Den europeiske sosialpakt en alvorlig «smekk på fingrene» til den norske stat. Europarådet har nå konstatert at Norge gjennom sjømannslovens 62 års grense i en årrekke har brutt med fundamentale menneskerettigheter ved å diskriminere eldre sjøfolks rett til å arbeide.

Avgjørelsen vil etter min oppfatning dessuten kunne få betydning for enkelte statlige særaldersgrenser og bedriftsfastsatte aldersgrenser under 70 år. Med mindre arbeidsgiver kan dokumentere at en lavere aldersgrense faktisk er nødvendig, vil den ansatte heretter kunne kreve å stå i stillingen fram til fylte 70 år.

Slakter ny E39-rapport

Ferjeavløsning på E39 er svært ulønnsomt

Fire av sju ferjeavløsningsprosjekter på E39 mellom Stavanger og Trondheim er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomme uansett hvordan man regner, mener Transportøkonomisk institutt (TØI).

En transportøkonomisk analyse som konkluderte med at en ferjefri E39 mellom Stavanger og Trondheim ikke er økonomisk lønnsomt ble i går offentliggjort. Selve rapporten er laget av Transportøkonomisk Institutt på oppdrag fra Sjømannsforbundet, skriver Aftenbladet.no.

- Det står at denne rapporten ville vært lik om den hadde hatt en annen bestiller, men den går i en helt annen retning enn andre rapporter, sier Friar Årnes.

Er dette bare et spill for galleriet?

Vi har vanskelig for å tro at NSF er ærlige i sitt utspill om fergefri E39 mellom Stavanger og Trondheim. Det vi mistenker er at rapporten de bestilte fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) var et oppdrag med innlagt fasit eller konklusjon - NSF fikk det svaret de ville ha.

Joda, vi vet at det ikke er pent å trekke andres mening i tvil, men i denne saken tror vi at vi gjør rett. Hadde NSF gjort det de sier at de nå gjør, arbeide for sjøfolks beste, hadde vi ikke hatt grunn til å tvile, men med den kunnskapen vi sitter inne med, vet vi at dette bare er et spill for galleriet.

Om de virkelig mente det de sa, hadde de kommet på banen lenge før bestemmelsen om å bygge fergefri E39 hadde blitt vedtatt. De har i hele valgkampen reist med AP på valgkampmøter, de har klappet hver gang AP fremmet noe «nytt». Da ledelsen i den rød-grønne regjeringen fortalte at de nå hadde bestemt seg for å bygge broer og undersjøiske tunneler mellom Stavanger og Trondheim, druknet eventuelle protester fra NSF i deres egne klappsalver.

Nå har vi fått ny regjering, noe vi ikke skal ha noen meninger om her, men vi kunne ikke unngå å observere spådommene fra NSF/LO om hva som kom til å skje om det ble regjeringsskifte; alt ville gå rett vest. E39 som de selv var med å hilse velkommen, er nå plutselig blitt til en vederstyggelighet.

Dette er patetisk, selv gir NSF dispensasjon til kreti og pleti fra NIS-loven. Om

NSF hadde vært så indignerte som de gir inntrykk av, hadde de kanskje tatt konsekvensen av sine meninger og lagt ned mønstringskontoret på Manila og begynt å jobbe for at alle medlemmene hadde fått like rettigheter med norske tariffer. De har makten til det, men det kan se ut for at lysten på penger er større.

FFFS er, og har hele tiden, vært klar på at vi ønsker forhandlingsrett, men om det skal innebære at vi skal gå på akkord med vår egen integritet, er vi bedre tjent med å slåss for de seilendes rettigheter uten forhandlingsrett. Når vi ser på hva de gjør og sier, de som har denne retten, er vi glade for at det ikke er oss. Å spille for galleriet i en hver sammenheng, viser at de ikke fortjener andres tillit.



Kristianiafjord forlater Kristiania

Oppstarten av Den norske Amerikalinje

7. juni 1913, på Norges uavhengighetsdag, la Den norske Amerikalinjes Kristianiafjord ut på sin første ferd direkte fra Bergen til New York. Ferden hadde startet tre dager tidligere fra Kristiania (Oslo) med kong Haakon VII, statsminister, regjering, og store deler av Stortinget om bord. Oppstarten av Den norske Amerikalinje var en milepæl for sjøfartsnasjonen Norge og for forbindelsene mellom Norge og USA.

Imidlertid var prosessen fram til realiseringen av en langvarig norsk amerikalinje lang og kronglete og åpner en rekke spørsmål. Norge hadde verdens fjerde største handelsflåte. Norge var et av landene som sendte flest emigranter til USA. I 1910 bodde 900.000 mennesker i

USA med én eller to norskfødte foreldre, Norge hadde en befolkning på 2,5 millioner. Hvorfor kom da ikke en langvarig norsk amerikalinje i gang før helt på tampen av perioden med masseutvandring fra Norge til USA? Og hvorfor og hvordan kom den endelig i gang i 1913?

REISEN TIL USA FØR DEN NORSKE AMERIKALINJE

Den norske Amerikalinje var ikke den første norske dampskipslinjen til USA. Norsk emigrasjon til USA opplevde flere bølger, der de klart viktigste var i 1880-årene og tidlig på 1900-tallet. Tal-

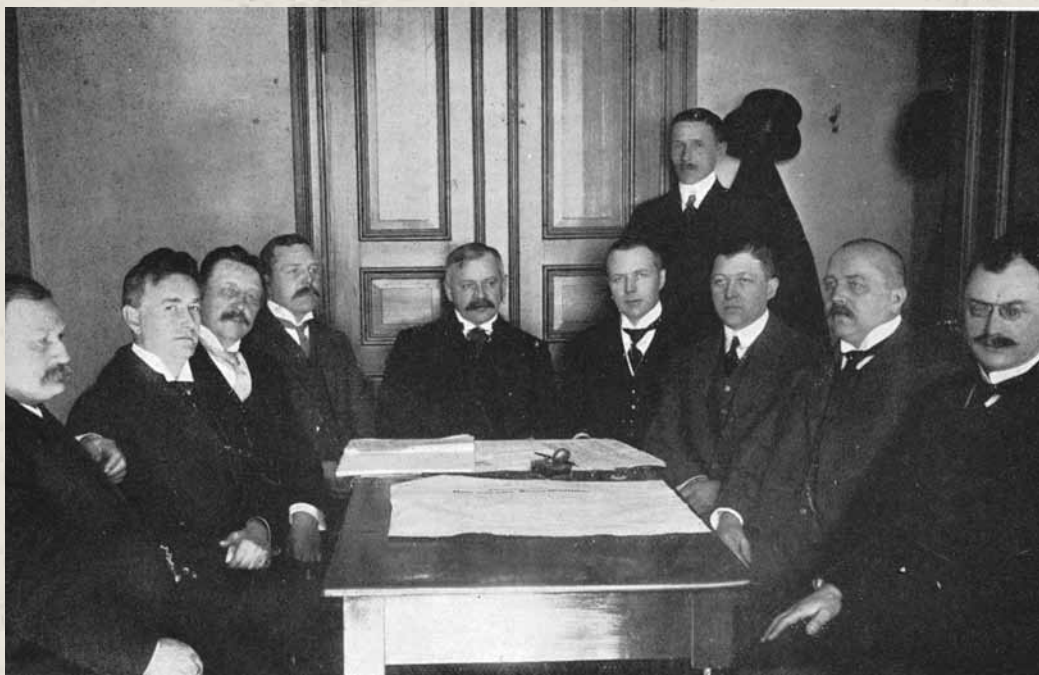
lene ble først av betydning i kjølvannet av den amerikanske borgerkrigen (1861-65). Den bergenske industrimannen Peter Jebsen øynet store muligheter i denne farten, og etablerte Det Norsk Amerikanske Dampskibs-Selskab i 1871. Tanken var å sende norske emigranter direkte fra Bergen til New York, som alltid var viktigste inngangsport for innvandrere til USA, og last fra USA til Storbritannia og videre til Norge på returen. Jebsen satte også flere store norske skip inn i ruten, blant annet *Kong Sverre* som var det største norske linjeskipet fram til Den norske Amerikalinjes *Kristianiafjord* stod ferdig i 1913. Imidlertid ble Peter Jebsens planer bare kortvarige. I 1874 falt antallet norske emigranter dramatisk, og allerede i 1876 ble Det Norsk Amerikanske Dampskibs-Selskab nedlagt.

De neste førti årene reiste norske emigranter kun med utenlandske skip. Det store flertallet dro til Storbritannia og derfra med britiske skip videre fra Liverpool til New York. Selv om det tok lang tid før en langvarig norsk linje kom på plass, var det mulig å reise direkte fra Norge. I 1880 åpnet danske Thingvallalinjen en rute fra København via Kristiania og Kristiansand til New York. Thingvallalinjen ble overtatt av det større danske rederiet DFDS i 1898. Brorparten av den danske linjens passasjerer var norske.

HINDRINGER FOR EN NORSK AMERIKALINJE

Selv om det på overflaten kan virke opplagt at Norge burde hatt en langvarig amerikalinje lenge før 1913, viser realitetene en annen. Amerikafart mot slutten av 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet dreide seg mer og mer om en nisjenæring som de færreste redere hadde kompetanse eller kapasitet til å holde på med. Den viktigste perioden for all transatlantisk emigrasjon var mellom 1890-årene og utbruddet av første verdenskrig i 1914.

I løpet av denne perioden ble virksomheten i praksis styrt av såkalte skipskonferanser eller kartellvirksomhet. Skipskonferansene var et samarbeid mellom dominerende aktører i markedet, fortrinnsvis britiske og tyske rederier, og regulerte det meste av amerikafarten, inkludert billettpriser, kvoter på hvor mange tredjeklassepassasjerer det enkelte rederiet kunne frakte og hvem, agentvirksomhet, m.m. Hensikten var



Direksjon 1911 inkl Mowinkel Richard With Gustav Henriksen

å begrense konkurranse og skape en viss forutsigbarhet i markedet. Samtidig skulle det motvirke nye aktører.

Transatlantisk passasjerfart var dessuten høyst kapitalkrevende. Det var store svingninger i etterspørsel både årlig og sesongmessig. Skipene ble stadig større, spesialbygde og kostbare i drift. Mens det største transatlantiske passasjerskipet i 1890 var på 10.000 bruttotonn (Inman Lines *City of New York*), hadde størrelsen femdoblet seg til 52.000 innen 1913 (HAPAGs *Imperator*). Norsk skipsfart spesialiserte seg på trampfart, og hadde verken erfaring med skipskonferanser, store og spesialbygde skip eller oversjøisk linjefart. Det største norske skipet før Den norske Amerikalinje, var *Themis* på 7400 bruttotonn. Det største passasjerskipet var Fred. Olsens *Scotland* på 1400 tonn som gikk i rute mellom Kristiania og Skottland.

PÅSKUDDET FOR EN NORSK AMERIKALINJE

Rammebetingelsene for en norsk amerikalinje ble vesentlig styrket ved inngangen til det tjuende århundre, blant annet som følge av et mer gunstig lovverk og flere strukturelle endringer i norsk skipsfart. Norge fikk nå sine første store kapitalsterke rederier. Første oversjøiske linje kom i gang i 1908 med Norge-Mexico Gulf Linjen (last), og flere fulgte etter i årene fram til første verdenskrig. Men allerede i 1905 inntraff en begivenhet som skulle få stor betydning for realiseringen

av en norsk amerikalinje, nemlig oppløsningen av den svensk-norske unionen i 1905. Å ha en egen amerikalinje var et ledd i nasjonsbyggingen, og det å plassere seg i det politiske og økonomiske landskapet internasjonalt. I tillegg til den politiske dimensjonen skulle Bergensbanen stå ferdig i 1909, etter en anleggstid på fjorten år. Den reduserte raskeste reisetid mellom Norges to største byer fra 48 timer til 14 timer. På den måten var det flere som anså en norsk amerikalinje fra Bergen nærmest som en naturlig forlengelse av Bergensbanen, ikke bare med henblikk på Norge men også tvers over den skandinaviske halvøy til Stockholm. Heller ikke Sverige hadde på denne tiden en egen amerikalinje, selv om antallet emigranter var enda høyere derfra.

NORSK VERSUS SKANDINAVISK ALTERNATIV

Høsten 1908 var det to alternativ for norsk engasjement i amerikafart: enten en egen norsk linje eller et samarbeid med danske DFDS og svenske interesser, eller det som ble kalt «Birmaplanen». De to alternativene skapte voldsom debatt i pressen, blant politikere og sjøfartskretser. Ikke minst vakte det harme at statsminister Gunnar Knudsen og utenriksminister Wilhelm Christophersen støttet «Birmaplanen». For mange virket det ubegripelig at norske, svenske og danske interesser skulle kunne samarbeide om noe så prestisjetungt som en amerikalinje, og ikke minst så tett opp mot unionsoppløsningen. Selv om «Birmaplanen»



Gruppe av Kongen, Storting, Regjering og indbudne Gjester

fikk solid støtte i Norge og Danmark, var det til slutt fra Sverige at motstanden ble størst. Svensk opinion og presse likte dårlig at til tross for at passasjertrafikken og handel var størst mellom Sverige til USA, ville den nye linjen innebære dårligst tilbud fra Sverige. Våren 1909 ble derfor «Birmplanen» skrinlagt og all fokus rettet seg isteden mot å få realisert en selvstendig norsk amerikalineje.

PROSESSEN FRAM TIL REALISERING

Selv om det norske alternativet stod alene igjen i 1909, gikk det fortsatt fire år før Den norske Amerikalinje endelig kom i gang. Utfordringene var mange. 27. august 1910 ble Den norske Amerikalinje A/S stiftet. Allerede samme høst stod det nye rederiet overfor sin hittil største prøve. Den første direksjonen forespeilte seg å overta det tyske skipet *Kaiser Friedrich* som stod ferdig i 1898 som en noe mindre utgave av datidens største og raskeste skip, men hadde siden stort sett lagt i opplag på

grunn av tekniske problemer. Imidlertid møtte dette forslaget økende motstand fra flere hold som mente at skipet var for gammelt og for dyr i drift. Til slutt ble *Kaiser Friedrich* oppgitt, men ikke før mesteparten av direksjonen hadde trukket seg nærmest i protest. En av de krasseste kritikerne til *Kaiser Friedrich* var den bergenske redere Johan Ludwig Mowinckel. Det var også han som ble en nøkkelperson for å samle tilstrekkelig nasjonal oppslutning og føre prosjektet videre. En ny direksjon tiltrådte i februar 1911, blant annet med Mowinckel og Hurtigrutens far, Richard With. Gustav Henriksen ble samtidig administrerende direktør de neste 28 årene.

Den neste store utfordringen var å sikre det økonomiske grunnlaget. Den norske Amerikalinje var avhengig av statsstøtte i form av subsidier. Våren 1911 sendte direksjonen en fornyet søknad om statsstøtte på 1,5 millioner på tre år. Hovedbegrunnelsen var post og at skipene kunne brukes som hjelpekryssere i

tilfelle krig. Dette var en vanlig ordning mellom regjering og redere i utlandet, ikke minst i Storbritannia. En nedsatt komité anbefalte til slutt en statsstøtte av «ekstraordinær karakter» på 1 million kroner i løpet av tre år. Forslaget ble vedtatt i Stortinget med klart flertall i juni 1912, dog under forutsetning at rederiet selv skaffet en grunnkapital på seks millioner. Dette klarte rederiet, og mer enn halvparten kom fra den store norske befolkningen i USA som dermed spilte en avgjørende rolle i å få den nye ruten i gang. Samtidig var det et klart avvik mellom begrunnelsen for søknaden om statsstøtte og grunnlaget for den endelige bevilgningen. Det som tilsynelatende gjorde størst utslag, var emigrasjon. På denne tiden var det økende norsk skepsis mot utvandring til USA. Komiteen som anbefalte statsstøtte, mente at en direkte forbindelse ville være et viktig redskap for å bringe norsk-amerikanere hjem til Norge. Dessuten ville det føre til bedre kontroll med dem som fortsatt valgte å dra til USA.

Det siste store hindret som stod i veien for å få i gang Den norske Amerikalinje, var en avtale med skipskonferansene. Det var lenge uklart hvordan de store britiske rederiene som hadde en dominerende posisjon i emigrantfart fra Norge, ville reagere overfor en norsk amerikalinje. De hadde midler og makt til å utkonkurrere nye aktører i markedet. Våren 1913 henvendte Den norske Amerikalinje seg til skipskonferansen Atlantic Conference med ønske om et samarbeid. Både DFDS og Cunard Line, som var den største britiske aktøren, støttet et slikt samarbeid, men på visse vilkår. Cunard Line mente det var viktig å unngå konflikt med norske interesser siden en ny norsk emigrasjonslovgivning var under overveielse som kunne skape problemer for de britiske rederiene i Norge. Avtalen som ble inngått i april 1913 mellom Den norske Amerikalinje, DFDS og de britiske medlemmene av Atlantic Conference, stipulerte blant annet at Den norske Amerikalinje kun fikk anløpe Kristiania, Kristiansand, Stavanger og Bergen, passasjerene på tredje klasse måtte kun være nordmenn, svensker og dansker, i Sverige var det kun tillatt med agent i Stockholm, og på tredje klasse skulle billettprisen til New York være 166 kroner for amerikanske statsborgere og 181 kroner for øvrige statsborgere.

SKIPENE, SKIPSNAVN OG MANN-SKAPET

Mens de siste avtaler ble fremforhandlet med norske myndigheter og utenlandske rederier, var arbeidet allerede godt i gang med å få ferdigstilt Den norske Amerikalinjes to første skip.

Høsten 1911 bestilte Den norske Amerikalinje to skip på 10.000 tonn fra verftet Cammell, Laird & Co. i Birkenhead ved Liverpool i Storbritannia. Dette var med klar margin Norges største skip. Ingen norske verft hadde kapasitet til å bygge så store skip. Hva skipene skulle hete, ble livlig diskutert på begge sider av Atlanteren, og forslagene strakk seg fra *Vinland*, *Eidsvold* eller *Haakon Konge* til *Adam* og *Eva*. Valget falt til slutt på *Kristianiafjord* og *Bergensfjord*. Dette var langt fra uproblematisk for pressen og opinionen. Kristianiafjord viste til et stedsnavn – det gjorde ikke Bergensfjord. Uansett ble Kristianiafjord sjøsatt 23. november 1912, mens Bergensfjord gikk på vannet 8. april året etter.

Det var lite som utmerket seg på Den norske Amerikalinjes to nye skip i forhold til skipene norske Amerika reisende vanligvis dro med. Skipene hadde tre klasser, slik som var vanlig på datidens transatlantiske passasjerskip. Det var plass til 105 passasjerer på første klasse, 216 på andre og 700 på tredje. Selv marsjfarten på 16-17 knop var lite imponerende i forhold til for eksempel Cunard Lines *Mauretania* som holdt en fart på rundt 25 knop. Det som kanskje utmerket seg mest på skipene, var standarden på tredje klasse. Fra rundt århundreskiftet begynte flere og flere amerikadampere å innrede tredje klasse med individuelle lugarer, framfor store sovesaler som lenge var standard. *Titanic* i 1912 var etter alt å dømme det første emigrantskipet med kun lugarer på tredje klasse. Året etter hadde *Kristianiafjord* og *Bergensfjord* likeså kun lugarer på tredje klasse.

Oppstarten av Den norske Amerikalinje var ikke bare en milepæl for norske den sjøfartsnæringen og norskamerikanske forbindelser, men også i høyeste grad for norske sjøfolk. Få norske skip hadde mer enn noen titalls besetningsmedlemmer, og få norske sjøfolk hadde erfaring med å jobbe på skip blant flere hundre passasjerer. *Kristianiafjord* og *Bergensfjord* hadde 250 besetningsmedlemmer hver. Blant disse var 40 i dekkavdelingen, 70 i maskinavdelingen, mens restaurasjonspersonale utgjorde hele 140. Det var stor rift om stillingen som kaptein på skipene. Sam C. Hjortdahl fra *Kristiania* som blant annet hadde erfaring fra store dampskip i Østen, ble tilsatt som første kaptein på *Kristianiafjord*, mens Kjeld Stub Irgens, fra Kvinesdal men bosatt i Fana ved Bergen, ble kaptein på *Bergensfjord*.

25. mai 1913 kom *Kristianiafjord* til Kristiania fra verftet i Birkenhead. Det hadde hele tiden vært meningen at Den norske Amerikalinje skulle ha sitt utgangspunkt i Bergen. Imidlertid var det mest last til og fra Kristiania og Bergen hadde ikke stor nok kai for skip på størrelse med *Kristianiafjord*. Derfor gikk ruten fra Kristiania rundt kysten til



Bergen via Kristiansand og Stavanger, og de fleste passasjerer fra Kristiania område tok toget til Bergen. I Bergen ankret skipene opp på Puddefjorden de første årene, og passasjerene ble fraktet på mindre båter til og fra Sukkerhusbryggen på Nøstet.

I løpet av de neste 58 årene fraktet Den norske Amerikalinjes skip mer enn 850.000 passasjerer til og fra Amerika, de aller fleste var nordmenn og norskamerikanere. Avganger og ankomster med Den norske Amerikalinjes skip i Bergen, Stavanger og Oslo var som regel minnerike begivenheter som mange husker den dag i dag. Fra 1960-årene hadde flyene sitt store gjennombrudd, og antallet passasjerer på transatlantiske passasjerskip gikk drastisk tilbake. Den norske Amerikalinje gjennomførte sin siste ordinære rute i 1971. Deretter var rederiet et rent cruiserederi fram til 1980, i tillegg til å drive med lastefart som hadde vært en viktig del av virksomheten helt siden første verdenskrig.

PER KRISTIAN SEBAK
førsteamanuensis, Bergens Sjøfartsmuseum

Ønsker du å lære mer om Den norske Amerikalinjes passasjerfart? Besøk utstillingen «En reise mellom to verdener – 7. juni 1913-7. juni 2013» på Bergens Sjøfartsmuseum. Utstillingen står fram til sommeren 2014.

Fradrag for fagforeningskontingent

av Henning Jakhelln

1. GJENNOMSLAG FOR RETTEN TIL Å VELGE FAGFORENINGS-TILKNYTNING

Finansdepartementet ga 25. okt. 2013 samtykke til at medlemmene i Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) gis fradrag for medlemskontingenten, fra og med inntektsåret 2013. Dette er et samtykke som er gitt «etter en fornyet vurdering av departementets praktisering» av dispensasjonsadgangen, og departementet «har kommet til at det vil være riktig å legge større vekt på arbeidstakernes valgfrihet enn tidligere», slik «at det nå er grunnlag for å samtykke» til dette fradrag.

Det standpunkt som departementet nå har lagt til grunn må kunne karakteriseres som en grunnleggende og prinsipiell anerkjennelse av at arbeidstakeres rett til å velge hvilken fagorganisasjon hun eller han ønsker å være tilsluttet som medlem skal respekteres, også i forhold til skattelovens regler om rett til fradrag for medlemskontingent, innen de maksimalsatser som er fastsatt i skatteloven.

Det må med andre ord være tale om et gjennomslag for **at arbeidstakeres organisasjonsfrihet skal respekteres**, også når det gjelder vedtak som treffes av de offentlige myndigheter som skal forvalte skattelovgivningens regler og den skjønnsutøvelse som i den sammenheng skal finne sted.

2. SNODIG OG BEMERKELSESVERDIG PROSESSUELL MANØVER

Da departementet traff sitt vedtak, 25. okt. 2013 hadde spørsmålet om rettmessigheten av det tidligere avslag av 16. april 2010 vært behandlet av Oslo tingrett 9. jan. 2012, og ankesaken sto for lagmannsretten. Der skulle hovedforhandlingen begynne 11 dager senere, 5. nov. 2013. Etter krav fra staten besluttet lagmannsretten i kjennelse av 1. nov. 2013 å heve «hele saken, ikke bare ankesaken», fordi «tilstrekkelig aktuell interesse i å få prøvd saken nå» ikke

lenger forelå. Dessuten ble kravet fra Fellesforbundet for sjøfolk om dekning av sakskostnader ikke tatt til følge for noen instans.

3. BEDRE SENT ENN - - - MEN, MEN, MEN

Det må uten overdrivelse kunne sies at departementets samtykke kom «lovlig sent». Samtykket kom også etter at manuskriptet til den omfattende artikkel som er nevnt i fotnoten til denne orientering, av advokaten for Fellesforbundet for sjøfolk var blitt lagt frem for lagmannsretten, og for staten som motpart. Det er i dette manuskriptet gjort utførlig rede for at skattelovens vilkår for fradrag «neppe er i overensstemmelse med de rammer for inngrep som følger av de internasjonale konvensjoner om menneskerettighetene, for så vidt gjelder arbeidstakeres rett til å velge fagforening».

På det prinsipielle plan må det kunne sies at departementets samtykke innebærer et gjennomslag for de synspunkter som det er gitt uttrykk for i denne artikkel, og – slik departementets samtykke er utformet – synes det som om departementet må ha vært kjent med manuskriptet.

Dersom det kan legges til grunn at departementet har funnet det ikke er usannsynlig at søksmålet fra Fellesforbundet for sjøfolk ville føre frem, kan det kanskje i og for seg være greit nok at departementet gir sitt samtykke, om enn på et meget sent tidspunkt, for å få saken ut av verden på en «elegant» måte.

Men hvor staten er motpart, i en sak om rettmessigheten av offentlig myndighetsutøvelse, fremstår det – ut fra en rettssikkerhetsmessig betraktning – ikke like greit, men snarere som mindre tilfredsstillende, at staten fremmer krav som innebærer at det blir borgerne – altså fagforeningen – som får bære de omkostninger som en slik rettssak har ført med seg. Slikt er ikke egnet til å styrke allmennhetens tiltro til rettsapparatet.



Henning Jakhelln er pensjonert professor (professor emeritus) i rettsvitenskap ved Institutt for offentlig rett, Universitetet i Oslo, og har stadig arbeidsplass der. Denne orientering er skrevet etter vår anmodning, på bakgrunn av den omfattende artikkel om dette tema som han har skrevet, og som er under publisering i festskrift til professor Frederik Zimmer: Høyt skattet (Universitetsforlaget, s. 317-343), og som vil være i bokhandelen fra mars 2014. Han har tidligere skrevet om dette tema i sin bok Labour Law in Norway (Klüwer forlag 2013), s. 363, og s. 404-411.

4. ORGANISASJONSFRIHETENS TRE ASPEKTER

På det prinsipielle plan nevnes først at organisasjonsfrihet er ikke bare den helt grunnleggende rett for arbeidstakere til å være fagorganiserte (den positive organisasjonsrett), men er også en rett til ikke å være fagorganisert (den negative organisasjonsrett), og en rett til å velge hvilken fagorganisasjon man vil være medlem i (den organisasjonsrettslige valget). Tilsvarende organisasjonsfrihet gjelder for øvrig også for arbeidsgivere.

Den positive organisasjonsrett er en grunnleggende forutsetning for hele den kollektive arbeidsrett, herunder fagforeningenes rett til å inngå tariffavtaler, og eventuelt anvende arbeidskamp i den anledning. Den negative organisasjonsrett bygger særlig på det prinsipielle syn at en arbeidstaker ikke skal være forpliktet til å være medlem av en organisasjon som ikke er i samsvar med den enkeltes holdning til det grunnsyn som fagorganisasjonen legger til grunn for sin virksomhet, eller på annen måte støtte denne virksomhet økonomisk, med mindre fagorganisasjonen tar vederlag for å utføre en tjeneste som direkte kommer den enkelte til gode, eksempelvis oppmålingsgebyr.

Valgretten bygger på grunnleggende demokratiske hensyn, som har nær sammenheng med prinsippet om politisk frihet, fordi forskjellige fagforeninger kan være bygget på temmelig forskjellige verdigrunnlag.

Arbeidstakeres organisasjonsfrihet bygger på prinsippet om at det er tale om en frihet for den enkelte arbeidstaker. Tradi-

sjonelt har den positive organisasjonsrett stått sentralt, men så vel i norsk nasjonal rett som i den internasjonale menneskerettslige sammenheng har det gjennom rettspraksis funnet sted en rettsutvikling slik at også den negative organisasjonsrett er fullt ut anerkjent, og det samme gjelder formentlig også valgretten. Retten til å føre forhandlinger inngår som en avledet del av organisasjonsfriheten.

5. ORGANISASJONSFRIHET OG FORHANDLINGSRETT

Inngrep i arbeidstakeres organisasjonsfrihet vil bare være rettmessig dersom slike inngrep er nødvendige i et demokratisk samfunn, og terskelen for slike inngrep er høy. Derimot vil terskelen for inngrep i den virksomhet som en fagforening driver overfor arbeidsgiver og offentlige myndigheter ikke være like høy. Dette gjelder f.eks. fagforeningens forhandlingsrett.

6. FRADRAGSRETT SOM INVESTERING I SAMFUNNETS SOSIALE INFRASTRUKTUR

Skatterettslig innebærer fradragsretten at den skattepliktige inntekt reduseres, og

dermed også den skatt som skal betales, samtidig som skatteinntektene for kommune og stat blir tilsvarende mindre. Med dette utgangspunkt kan det for så vidt sies at organiserte arbeidstakere som tilkommer slik fradragsrett blir subsidiert av det offentlige. Tilsvarende gjelder arbeidsgivere.

Dette er likevel et nokså snevert synspunkt. Det gir et bedre og bredere perspektiv å se fradragsretten som en investering i landets sosiale infrastruktur, som kan bidra til og opprettholde en balansert samfunnsmessig stabilitet basert på avtaleverk og medvirkning. Dette kan igjen bidra til økonomisk stabilitet og bl.a. være en konkurransemessig fordel i internasjonal sammenheng. Ikke minst er det viktig å legge til rette for gode kommunikasjonsmuligheter mellom arbeidsgiver og arbeidstakersiden i ethvert løpende arbeidsforhold, med samarbeidstanken som den grunnleggende premiss, for dermed å bygge opp om den sosiale stabilitet som gode kommunikasjonsprosesser om lønns- og arbeidsforhold innebærer. Samfunnsøkonomisk vil derfor en styrkelse av grunnlaget for

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,

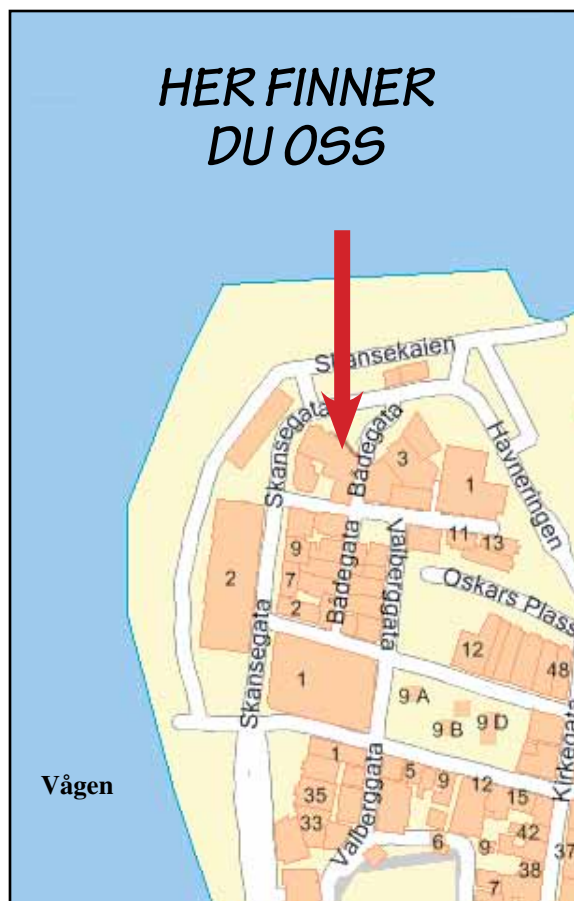
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



fagforeningenes brede virksomhet og mange funksjoner ikke bare forsvarlig, men direkte fordelaktig.

Menneskerettslig vil tiltak som stimulerer til at arbeidstakere organiserer seg i større grad være i samsvar med de intensjoner som disse konvensjoner gir uttrykk for, enn en ordning i annen retning, så som eksempelvis manglende fradragsrett for medlemskontingenten.

7. EN SAMFUNNSMESSIG FORSVARLIG LØNNS- OG PRISUTVIKLING

Samfunnsøkonomisk er det nødvendig at tariffoppgjør holdes innen de rammer som samfunnets økonomiske utvikling tilsier. Disse rammer trekkes gjerne opp forut for de sentrale lønnsoppgjør, bl.a. av Det tekniske beregningsutvalg, f.eks. slik at en nærmere angitt prosentsats antas å kunne legges til grunn. Hvorledes et lønnsoppgjør – sentralt og/eller lokalt – skal profileres innen denne ramme, blir imidlertid et påfølgende spørsmål, hvor de forskjellige fagforeninger kan ha forskjellig oppfatning. For så vidt kan de små og mindre fagforeninger ha begrunnede oppfatninger for sine medlemmer, på samme måte som de større og de helt store fagforeninger kan.

Hensynet til en samfunnsmessig forsvarlig lønns- og prisutvikling er derfor ikke nødvendigvis noe avgjørende argument for eller mot en fradragsrett for medlemmenes fagforeningskontingent.

8. MEDLEMSKONTINGENTEN – FORSIKRINGSSYNSPUNKTER OG DET FREMTIDIGE LØNNS-UTVIKLINGSASPEKTET

For den enkelte arbeidstaker har fagforeningskontingenten sterke innslag av forsikringsmessig karakter. Dels gir det en viss økonomisk sikkerhet i form av bidrag fra fagforeningens «streikekasse» ved eventuell streik og/eller lockout, hvor en arbeidstaker hverken har krav på lønn eller arbeidsløshetsytelser. Dessuten vil et medlem kunne få iallfall noe bistand av praktisk og økonomisk art i tilfelle spørsmål om urettmessig opphør av arbeidsforholdet, så vel under forutgå-

ende drøftelser mv. overfor arbeidsgiver, som ved et eventuelt oppfølgende søksmål, bl.a. ved påstått urettmessig midlertidig ansettelse, usaklig oppsigelse, urettmessig avskjed osv. Det er alltid en risiko for at et søksmål ikke fører frem, og idømte saksmkostninger vil i så fall kunne være betydelige. Arbeidstakernes behov for at hennes eller hans interesser overfor arbeidsgiverne knyttet til fremtidige lønns- og arbeidsforhold kan for så vidt fortone seg som mindre vesentlige.

9. SKATTELOVEN OG FRADRAGSRETT – ET GAMMELT STRIDSPØRSMÅL

Etter skatteloven av 1911 la Høyesterett i 1923 til grunn at arbeidsgivere kunne kreve fradrag for medlemskontingent i arbeidsgiverforeninger, fordi det var tale om en utgift til inntekts ervervelse.

Allerede i 1927 ble skatteloven endret slik at hverken arbeidsgivere eller arbeidstakere kunne kreve noe fradrag for disse kontingenter, og dermed ble det i 50 år. I tilknytning til det «kombinerte» lønnsoppgjøret i 1976/77, hvor hovedorganisasjonene – Landsorganisasjonen og Norsk Arbeidsgiverforening – var enige om at kontingentene måtte behandles som utgift til inntekts ervervelse, ble fradragsrett lovfestet for landsomfattende fagforening med tariffavtale, og – for fagforeninger opprettet etter 1. juli 1977 – med krav om tilslutning til en hovedsammenslutning om ikke departementet skulle samtykke i noe annet.

10. DEPARTEMENTETS VEDTAK – SIGNAL OM NY KURS, ELLER PRAGMATISK DEVIASJON?

De betingelser for fradragsrett som skatteloven fastsetter griper for sterkt inn i arbeidstakernes rett til å velge fagorganisasjon, og ut fra den internasjonale rettsutvikling som har funnet sted siden 1977, kan skattelovens betingelser neppe opprettholdes. Det samtykke til fradragsrett som departementet nå har gitt FFFS, fremstår derfor som en riktig og fornuftig beslutning.

Vedtaket er imidlertid begrenset til Fellesforbundet for sjøfolk. Ut fra den

nåværende internasjonale rettstilstand er det grunn til å oppfatte vedtaket som et signal om en ny kurs, og ikke bare som et rent situasjonsbestemt fravik fra departementets tidligere holdning til fradragsretten for en konkurrerende fagforening.¹

Forslaget i statsbudsjettet for 2014 om at dispensasjonsadgangen etter skatтелoven § 6-20 tredje ledd oppheves gir likevel uttrykk for en annen tendens. Blir dette forslaget vedtatt vil kontingent til fagforening opprettet etter 1. juli 1977 bare være fradragsberettiget dersom fagforeningen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Det fremstår som tvilsomt om dette forslag vil være i samsvar med den valgtrett som følger av de internasjonale konvensjoner som Norge er bundet av, spesielt i forhold til Den europeiske menneskerettskonvensjon artikkel 11.

11. LOVENDRING SYNES PÅKREVET

Tiden må nå være kommet til å trekke konsekvensen av den internasjonale rettsutvikling, og endre lovgivningen slik at fradragsrett kan kreves for medlemskontingent i enhver fagforening, uansett størrelse, forutsatt selvsagt at fagforeningen kan dokumentere at medlemmenes kontingent blir anvendt til fagforeningsformål.

¹ Regjeringen har nå trukket forslaget om at dette bare gjelder FFFS. Nå gjelder det alle frittstående forbund.

Fellesforbundet for sjøfolk 25. nov 2013



FFFS gjør det igjen

For andre gang i løpet av få måneder endrer FFFS norsk lov

Nå er det nemlig lov for medlemmer i det politisk uavhengige forbundet Fellesforbundet for Sjøfolk å trekke kontingentutgiftene av på skatten. De andre uavhengige forbundene som ble invitert til å stå sammen med oss i kampen om likestilling, kan nå glede seg over resultatet, uten at det kostet dem en krone.

Noe av det siste Stoltenberg II regjeringen gjorde før de overlot rattet til Erna og co., var å godkjenne et lovforslag de selv hadde utformet - nemlig at det skulle bli forbudt ved lov at uavhengige forbund skulle få denne rettigheten. Selv om det ikke sto i forslaget, var det egentlig et forlangende at det ikke skulle være mulig å starte nye fagforbund i fremtiden, de eksisterende fagforbund skulle ha monopol. Lovforslaget ble skrevet, fremmet og godtatt i de Rød/Grønnes siste statsråd 4. oktober 2013.

Dette fikk vi tilfeldigvis nyss om, og advarte den nye regjeringen om snubletråden som var lagt ut.

«Departementet har for øvrig kun

mottatt en søknad om dispensasjon etter denne bestemmelsen, og den ble avslått.»

Med denne setningen prøvde Stoltenberg II å lure den nye regjeringen til å innføre en lov som skulle beskytte NSF/LO for all fremtid. Både det oppgitte antall søknader, og påstanden om at saken var ferdig er løgn.

Om setningen hadde vært avsluttet med et komma og fortsatt med «men er anket til en høyere rettsinstans», hadde saken vært totalt annerledes. Da hadde de sagt at saken ikke var rettslig avklart. FFFS og vår advokat sitter også på kopi av flere søknader fra andre organisasjoner som har blitt avslått. Slik de rød/grønne presenterte saken, ble det til en snubletråd for den nye regjeringen.

De kunne lett ha stilt seg bak forslaget fra regjeringen Stoltenberg, og endret loven slik de ville. Heldigvis tok den nye regjeringen vår bekymringsmelding på alvor og undersøkte saken. På bakgrunn av dette er alle uavhengige fagforbundsmedlemmer blitt lovlydige borgere.

Den nye regjeringen reagerte lynraskt på våre opplysninger og tok kontakt med oss kun to dager senere og takket for at vi tok kontakt, og tilbød oss et forlik i stedet for rettssaken, som var nært forestående. De har gitt oss en uforbeholden fradragsrettighet med virkning fra inn-

tektsåret 2013, men det er ikke godt nok for oss. Vi skal også ha en garanti for at ikke noen av våre medlemmer risikerer å bli etterlignet bakover i tid. Vi skal også ha tilbakebetalt alle saksomkostninger, altså alle pengene vi har brukt for å endre loven.

12. november får vi denne mailen, se under.

Fagforeningskontingent - frittstående fagforening

Rett til fradrag for kontingent til fagforening opprettet etter 1. juli 1977 forutsetter blant annet at foreningen er tilknyttet en hovedsammenslutning for arbeidstakere. Finansdepartementet kan gi dispensasjon fra kravet om slik tilknytning. Regjeringen Stoltenberg II foreslo å fjerne denne dispensasjonshjemmelen.

Regjeringen trekker dette forslaget. Videre foreslår regjeringen at vilkåret om at foreninger opprettet etter 1. juli 1977 må stå tilsluttet en hovedsammenslutning, oppheves med virkning fra og med inntektsåret 2013.

<http://www.statsbudsjettet.no/Tilleggsproposisjon-2014/budsjettet-fra-A-til-A/>

Fagforeningskontingent---frittstaende-fagforening/#artikkel



ÅRETS JULEGAVE

«Legg sannheten om Norge under juletreet!»

«Valget er avgjort, men ikke kampen om historien»

Personvern på arbeidsplassen



Hvilke opplysninger kan arbeidsgiver kreve av deg, og hvilke opplysninger kan brukes mot deg? Kan arbeidsgiver lese e-posten din?

Den teknologiske utviklingen i samfunnet gjør det enklere for arbeidsgivere å overvåke sine ansatte enn tidligere. Både personopplysningsloven, arbeidsmiljøloven, diskrimineringsloven og likestillingsloven angir viktige begrensninger for hvilke opplysninger arbeidsgiver kan kreve av deg, og hvilke opplysninger som eventuelt kan brukes mot deg. I det følgende vil vi belyse noen sentrale og aktuelle regler.

Jobbintervjuet og innhenting av informasjon

På jobbintervjuet kan arbeidsgiveren som utgangspunkt spørre om den informasjonen som er relevant for stillingen du søker på. Her er både dine personlighetstrekk og dine kvalifikasjoner relevant. Arbeidsmiljøloven angir likevel viktige begrensninger om hva slags spørsmål som skal stilles på jobbintervjuet. Arbeidsgiver kan blant annet ikke be om at du oppgir opplysninger om seksuell orientering, hvordan du stiller deg til politiske spørsmål, eller om du er medlem av en arbeidstakerorganisasjon. Arbeidsgiver må heller ikke iverksette tiltak for å innhente slike opplysninger på en annen måte. Slik informasjon kan derfor ikke innhentes ved innsyn i sosial medier.

Disse begrensningene gjelder likevel ikke dersom opplysningene er relevant for stillingen. Eksempelvis dersom stillingen går ut på å fremme bestemte politiske syn, og din politiske stilling vil være av betydning for gjennomføring av formålet. Videre gjelder dette også for opplysninger om samlivsform. Dersom arbeidsgiver vil kreve at du oppgir slike opplysninger må dette angis ved utlysning av stillingen.

Arbeidsgiver står i utgangspunktet helt fritt til å «google» deg. Dersom du har en åpen Facebook profil, eller en profil på andre sosiale medier kan din potensielle arbeidsgiver fritt se på bilder og lese ytringer du har lagt ut. Arbeidsgiver bør i slike tilfeller utvise aktsomhet, og ikke lese slik informasjon ukritisk. Videre bør du selv også være kritisk til hva du og andre legger ut.

Fødselsnummer, helseopplysninger, politiattest eller egenerklæring omandel

Arbeidsgiver kan innhente ditt fødselsnummer uten samtykke fra deg. Arbeidsgiver kan likevel ikke videreformidle dine personopplysninger til en tredjepart.

Når det gjelder helseopplysninger kan ikke arbeidsgiver be om andre helseopplysninger enn de opplysninger som er nødvendige for å utføre de arbeidsoppgavene som knytter seg til stillingen. Medisinske undersøkelser kan bare utføres i særskilte tilfeller.

I enkelte yrker kan arbeidsgiver kreve politiattest, eksempelvis i skole eller barnehage. Arbeidsgiver kan normalt ikke be deg hverken fremlegge politiattest, eller om å avgi egenerklæring om at du har rent rulleblad.

Publisering av informasjon om deg på internett

Arbeidsgiver kan med hensyn til hvilken jobb du har og bedriftens behov legge ut informasjon om deg på bedriftens nettsider. Slik informasjon vil som oftest være navn, ansvarsområde og kontaktinformasjon. Derimot krever et portrettbilde, informasjon om alder, sivilstatus, privatadresse etc. ditt samtykke.

Innsyn i e-post, personlig område og over besøkte nettsteder

Det følger av personopplysningsforskriften at arbeidstaker kun har rett til innsyn i arbeidstakers e-post når det enten er nødvendig for å ivareta den daglige driften eller andre berettigede interesser i virksomheten, det foreligger en begrunnet mistanke om at den ansattes bruk av e-posten innebærer grovt brudd på de plikter som følger av arbeidsforholdet eller bruken kan gi grunnlag for oppsigelse eller avskjed.

Disse reglene gjelder også for innsyn i dine personlige filer, og din logg over nedlastede internettsider.

Dersom innsyn blir aktuelt, skal arbeidstakeren som hovedregel varsles, og arbeidsgiver må begrunne sitt krav. Arbeidstaker skal få anledning til å uttale seg før innsynet gjennomføres, og skal så langt som mulig gis anledning til å være tilstede under selve kontrollen. Arbeidstakeren har rett til å la seg bistå av tillitsvalgt eller annen representant. Dersom varslings ikke skjer skal arbeidsgiver opplyse om innsynet så snart det er gjennomført. Herunder skal det foreligge informasjon om hvor og hvordan innsynet ble foretatt, hvilke rettigheter arbeidstakeren har etter personopplysningsforskriften, hvilke dokumenter som ble åpnet, samt resultatet av innsynet.

Din e-postkasse mv. skal slettes innen rimelig tid etter at arbeidsforholdet er opphørt, så langt innholdet ikke er nødvendig for den daglige driften i virksomheten.

Arbeidsgiver står fritt til å gi sine ansatte instruks som angir retningslinjer for bruk av internett på arbeidsplassen. For at arbeidsgiver skal kunne iverksette reaksjoner dersom instruksen brytes, er det en forutsetning at instruksen ikke er alt for streng. Videre må de ansatte være informert om instruksen, og arbeidsgiver må håndheve instruksen konsekvent ovenfor alle ansatte.

Normalt vil en reaksjon på brudd i første omgang være en advarsel. Dersom brudd på it-instruksen skjer flere ganger, kan



bruddene danne grunnlag for en oppsigelse. I «Oljearbeiderdommen» fra 2005 (Rt. 2005 s. 518) ble flere arbeidere avskjediget på grunn av nedlastning av pornografiske bilder på arbeidsgiverens server. Høyesterett kom til at avskjedigelsene var urettmessige, fordi arbeidsgiver hadde foretatt en plutselig innskjerping og ikke varslet arbeiderne slik at de fikk anledning til å rette sin opptreden.

Lojalitetsplikt og taushetsplikt tilsier også at arbeidstaker må være varsom med å omtale jobbrelevante forhold på Facebook og lignende.

Arbeidsgiver kan under visse forutsetninger legge ut, og innhente informasjon om sine arbeidstakere. Internett er som utgangspunkt en «frisone» hvor også arbeidsgiver har tilgang. Det anbefales at arbeidstaker er bevisst på hva slags informasjon som legges ut på offentlig tilgjengelige nettsider. Det anbefales også at arbeidstaker utviser varsomhet når det gjelder bruk av bedriftens e-post, og bruk av internett på arbeidsplassen.



Artikkelforfatter Cherin Myrdal

Deloitte Advokatfirma AS er et av Norges største forretningsjuridiske advokatfirmaer med 200 medarbeidere fordelt på 8 kontorer i norske byer. Deloitte Advokatfirma AS er tilknyttet et av verdens største nettverk av advokatfirmaer.

Advokat/partner Erlend Øen og adv.fullm. Cherin Myrdal deler erfaringer med leserne i Dråpen. Send gjerne inn dine spørsmål til oss – kanskje kan dette danne utgangspunktet for neste artikkel!

Vi kan kontaktes per e-post: cmyrdal@deloitte.no eller eoen@deloitte.no.

Deloitte Advokatfirma AS
Pb 6013 Postterminalen, 5892 Bergen
Tlf: 55 21 81 00

Deloitte.

Deloitte Advokatfirma



Illfoto: www.bergenships.com - Eirik Ask

Er ikke skipsfart i Norge fint nok?

Må en hel industri dø før sannheten går opp for de med ansvar? Hva skal til før noen innser at det viktigste vi kan gjøre for fremtidens arbeidsplasser er å satse nå?

Det som må til, er å vekke politikerne opp fra dvalen og få dem til å forstå viktigheten av en norsk maritim næring. De må begynne med å lovfeste netto-lønnsordningen. Deretter må den norske maritime politikken bli langsiktig, slik at næringen har noe å forholde seg til. Det er ikke nok med vage løfter, her må det bindende avtaler til, avtaler som gjelder i flere år fremover i tid.

Det må opprettes en rekrutteringsstrategi som gjør at norsk ungdom vil satse på en karriere til sjøs. Lær av det rederiet Eidesvik gjør. Skolene må opprustes og bli minst like moderne som skolene rederne driver på Filipinene. Staten må trøt er

med ressurser der fagfolkene mener de må settes inn, det må ikke være «forstå-segpåere» i departementene som skal avgjøre hvor det skal være. Nå må det bli fagfolk som avgjør hvilken medisin som skal brukes, og hvor. I alt for lang tid har vi sett hvor det bærer når «spesialistene» i forvaltningen tar viktige avgjørelser. Det er bare å se på gruve- og tungindustrien, og hvordan det har gått der.

Som nasjon kan vi ikke bare satse på noen ganske få lønnsomme grener innen industri som olje og fiske. Vi vet at oljen ikke vil vare evig, men en av de tingene vi vet vil vare evig, er handelen mellom nasjoner. Derfor er det av høyeste betydning at vi har alternativer den dagen Nordsjøen gir i fra seg sitt siste oljesukk. Da vil det være godt å ha en næring med dyktige fagfolk som allerede er i full sving på andre områder.

Om vi fortsetter slik som i dag, blir hele vår nasjonale kompetanse og dyktige sjøfolk historie om noen ganske få år. Har vi råd til det? Slik FFFS ser det, er

det gal manns politikk å følge den veien vi har lagt ut på. Vi har i dag fremdeles mulighetene til å bygge opp igjen den nødvendige kunnskap basert på de dyktige folkene vi fremdeles har. Det vil selvsagt koste penger i dag, men det er penger som vil komme tifoldig tilbake over tid.

Norge er av naturgitte grunner en sjøfartsnasjon, vi har drevet skipsfart lenger en den skriftlige historien kan fortelle. Vi har hatt en effektiv skipsbyggingsindustri som har vært innovativ og teknisk overlegen i forhold til mange av våre konkurrenter. Denne industrien er også i ferd med å forsvinne til utlandet. Tilbake vil vi bare ha noen av verdens beste skipsarkitekter, men skipene blir bygget av andre fagfolk under fjerne himmelstrøk.

Sist men ikke minst trenger vi fagforbund som tar de seilende på alvor, og ikke bare har sin egen lommebok i tankene.

TV2 nyhetene bekrefter det FFFS ved flere anledninger har hevdet

- norske sjøfolk trenger beskyttelse av myndighetene

I sendingen (25.10.13) blir det fortalt at det bare er Norge og England som ikke beskytter sine sjøfolk. FFFS har ved flere anledninger skrevet i Dråpen om viktigheten av at norske sjøfolk har førsteprioritet på kysten og sokkelen.

<http://www.tv2.no/nyheter/innenriks/vil-at-norske-sjoefolk-skal-beskyt-tes-4142621.html>

TV2 intervjuet en Brasiliansk Fagforeningsleder Severino Almeida Filho, og han fortalte at den politikken de førte var ansvarlig og ga brasilianske sjømennene trygghet ved å sikre at de hadde arbeid. Hadde Brasil vært alene om å tenke slik, hadde også vi stilt oss undrende til slik politikk, men nå er det slik at vi er en av kun to nasjoner som ikke gjør det.

Når NSF sier at de har arbeidet hardt med å innføre en tilsvarende politikk her hjemme, er problemet at de ikke har vært høyrøstet nok. FFFS har for eksempel ikke hørt en lyd i så måte. Det vi derimot har sett og hørt er at NSF, DNMF og NSOF har vært med å gi dispensasjoner for at NIS-skip skal få lov å trafikkere kysten, noe de i utgangspunktet ikke har tilgang til, se NIS loven paragraf 4. I kommentarfeltet på TV2 sine sider, i en tilsvarende sak fant jeg stykket under.

Alexander Lund.

Amerikanerne har siden 1920 hatt "Jones Act" som sier at skip som fører last mellom nasjonale havner skal være

bygd i USA, ha amerikansk eier, flagg og mannskap. Dette er jo en proteksjonistisk fremgangsmåte som har bevart et snev av maritime tradisjoner hos amerikanerne, men som til en viss grad isolerer dem mot verden utenfor.

Flag of Convenience (FOC) har fritt fått seile langs norskekysten i årevis.

På disse skipene er det flaggstatens vilkår som gjelder. Nettolønnen kan ikke demme opp forskjellen mellom FOC og norske betingelser, og det eneste som etter min mening vil bevare arbeidsplasser langs kysten er en norsk ekvivalent av amerikanernes Jones Act.

Selv om folk hylar og skriker på pengegriske redere er det et faktum at de også må konkurrere i et internasjonalt marked som har helt andre betingelser enn i Norge. Så lenge vi aksepterer at FOC-skip seiler med last mellom norske havner, vil både NIS og nettolønn være ganske bortkastede tiltak.

Den siste påstanden kan vi ikke uten videre være enige i. Uten støtte fra myndighetene vil det være umulig for norske redere, det de trenger er enda mer støtte, både økonomisk og at de får beholde norsk kyst og sokkel for seg selv. Hvorfor skal Norge tillate det som alle andre forbyr?

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

Det norske rettsvesen er «utenpå blank, innenfra krank»

Staten sier: «Når vi bryter loven og blir avslørt, er det du som har avslørt oss som må ta deg av saksomkostningene».

Slik er det den lovlydige staten Norge med sitt «plettfrie» rettsvesen oppfører seg: først bryter de loven, siden lar landet med verdens tykkeste lommebok andre betale for at «rettsvesenet» er blitt avslørt, og at de blir tvunget til rette opp sine feil.

Etter at FFFS stevnet Finansdepartementet for retten på grunn av synsing, diskriminering og forskjellsbehandling, måtte de innrømme at de har brukt loven feil ved å tilby våre medlemmer de samme rettigheter som organiserte i for eksempel LO/YS, og alle andre som er medlemmer i en paraplyorganisasjon. Problemet er bare at de gjør det fra og med inntektsåret 2013, og ikke fra da vår søknad om dispensasjon ble sendt inn i 2009. Det vi gikk til sak på, tok de ikke hensyn til. Våre medlemmer har blitt nektet den garantien vi har bedt om, nemlig like rettigheter som andre fagorganiserte, i forhold til likhet for skatteloven.

For ca. to år siden møttes Finansdepartementet og FFFS i Oslo tingrett, hvor vi hevdet at vi ble forskjellsbehandlet i forhold til de forbund som var en del av en paraplyorganisasjon, som for eksempel LO. FFFS påpekte den åpenlyse forskjellsbehandlingen av fagorganiserte, og det faktum at det er forbudt etter loven å diskriminere. § 33, antidiskrimineringsloven, i Sjømannsloven ble innført så sent som i mars 2007.

Da vi tok ut klage mot Finansdepartementet i september 2009, var det for å gjøre våre medlemmer til «lovlydige mennesker», og for å gi dem de samme rettigheter som resten av de fagorganiserte i Norge har. På dette tidspunktet visste vi ingenting om at Skatteloven av 1977 favoriserte LO/YS og andre som

var med i store paraplyorganisasjoner. Samt at lovens overordnede mål var, kan det se ut som, å stanse alle forsøk på å starte nye og konkurrerende fagforbund i Norge. Uavhengige organisasjoner, som kun hadde medlemmenes beste i tankene og overlot politikken til politikerne, var rettsløse, slik vi oppfattet det.

Vi fikk først vite om at vi drev med «ulovligheter», via våre egne åpne hjemmesider, selvsagt fra noen som ikke hadde vårt beste i sinne, men vi tok opplysningene ad notam. Vi søkte sporenstreks finansdepartementet, siden de var rette adressat, om dispensasjon fra loven. Det ble vi selvsagt nektet, vi anket selvfølgelig videre, denne gang til sjefen selv, finansminister Sigbjørn Johnsen. Der fikk vi også det samme negative svaret, og med samme begrunnelse som sist.

Svaret vi fikk var at FFFS ikke var store nok, FFFS hadde heller ikke stor nok sosial innflytelse og interesse - dessuten kunne våre medlemmer bare melde seg inn i NSF, så ville problemet for våre medlemmer være løst! Dette kalles med veldig fine og milde ord for statlig diskriminering.

Dette avslaget var så fullt av politisk farge og påtrykk fra NSF/LO at vi anket igjen. Denne gang til selveste kongen i statsråd. Nytteløst - anken ble underslått kongen og hans menn i statsråd, og nådde aldri frem. I stedet svarte de samme saksbehandlerne/sekretærene i departementet som svarte på den første søknaden om dispensasjon, mer eller mindre det samme som sist. Resultatet ble altså et nytt avslag.

Nå var imidlertid veien åpnet for at vi kunne bringe saken inn for retten, denne saken hadde vi ikke til hensikt å gi oss på. Vi sendte stevning til Oslo Tingrett og saken kom opp i desember 2011. Det er vel ingen bombe å fortelle at vi tapte - og at vi anket atter en gang. Denne gang anket vi til Borgarting Lagmannsrett. Saken ble berammet til 5. og 6. november i år, vi var klare, og var denne gang ganske sikre på at det ville

gå vår vei - ny regjering og det hele. Men den gang ei. Fire dager før saken skulle opp får vi vite at anken er avvist, men dispensasjonssøknaden er innvilget. Regjeringsadvokaten hadde kommet på noe veldig lurt, de valgte å avvise anken, og innrømme oss noe, for å redde sitt eget omdømme.

Problemet er at vi aldri har søkt om dispensasjon fra og med inntektsåret 2013, vi har søkt om dispensasjon fra skatteloven av 1977, med virkning fra september 2009, videre skal våre medlemmer ha en garanti for at ikke en eller annen overivrig likningssjef skal finne på og ettergå likningene til våre medlemmer, ti år tilbake i tid. Dessuten har vi forlangt å få tilbakebetalt saksomkostningene våre. Vi har fått rett i likebehandling i forhold til Skatteloven, som vi gjorde staten oppmerksom på at vi ikke ble, men likevel er vi de økonomiske taperne. I denne kampen hadde vi hatt god bruk for økonomisk støtte.

Da vi ble gjort oppmerksomme på at vi ikke drev «lovlig» etter skatteloven, begynte vi å undersøke om det var andre forbund som også var utsatt for slik forskjellsbehandling. Det var det. Faktisk var det ganske mange som ble urettferdig behandlet. Vi kunne nevnt et tosifret antall som vi tok kontakt med, og som vi inviterte til å være med i kampen om rettferdighet. Alle forbund vi snakket med var i utgangspunktet enig i vår kamp mot systemet. Noen lovde oss faktisk støtte, men fra enighet og løfter til faktisk å stå opp for det man sier og tror på, har vist seg å være et langt og umulig steg å ta.

I dag er det Høyre og FrP som sitter med regjeringsmakten. Høsten 2009 tok FrP, som da var i opposisjon til de Rød/grønne, på eget initiativ, opp denne saken fra Stortingets talerstol. FrP mente da at det var en skandale at ikke uavhengige forbund hadde de samme fordelene og rettighetene som andre organiserte hadde, og forlangte at det ble gjort endringer i så henseende - umiddelbart. Som vi vet, ble ikke det gjort. Den 10. oktober

gjorde vi regjeringen Solberg oppmerksom på snubletråden Stoltenberg to (SII) hadde lagt ut for den nye regjeringen. SII hadde fremmet et forslag til ny lov den 4. oktober, et forslag som fikk støtte i de Rød/Grønnes siste statsråd samme dag. Dette måtte for all del triumfere igjennom hurtigst mulig, AP og NSF/LO ville ha ro rundt Skatteloven av 1977 en gang for alle. Begrunnelsen for forslaget, var så uærlig man komme. Det SII gjorde var å la være å fortelle sannheten, de løy. De begrunnet innstillingen til ny lov med at det; **«kun er mottatt en søknad om dispensasjon fra skatteloven av 1977, men at den er avslått»**. Det er uriktig at de bare hadde mottatt en søknad, i tillegg unnlater de å fortelle er at den siste søknaden ikke er avgjort i retts-systemet, og er anket til en høyere rettsinstans.

Da vi fikk rede på fellen SII regjeringen hadde planlagt for de borgerlige, i forbindelse med at de skulle overta regjeringsmakten etter valget i september, informerte vi dem umiddelbart. De satte da i gang et stort arbeid med å finne ut riktigheten av det vi hadde gjort dem oppmerksom på.

Det tok dem to dager å finne ut at det vi hadde fortalt dem var riktig. Gjermund Hagesæter ringte og takket, han fortalte at dette måtte det gjøres noe med, og det skjedde. Allerede dagen der etter fikk FFFS samt vår advokat et brev fra regjeringsadvokaten, med beskjed om at vi var innvilget likhet for loven, men vi måtte sende inn en ny søknad om dispensasjon. Det ønsket ikke vi, vi ville ikke omgjøre vår opprinnelige søknad fra 2009, som beskyttet våre medlemmer mot en fremtidig forfølgelse fra skattemyndighetene. Vi sto også fast på vårt krav om at vi ville ha våre sakskostnader, som nå var blitt ganske store, dekket.

Departementet (de Rød/Grønne) skriver i Prop. blant annet som følger:

**Prop. 1 LS
(2013–2014)**

Proposisjon til Stortinget (forslag til

**lovvedtak og stortingsvedtak)
Skatter, avgifter og toll 2014
Tilråding fra Finansdepartementet
4. oktober 2013, godkjent i statsråd
samme dag. (Regjeringen Stoltenberg II)**

Departementet viser til ovennevnte vurderinger og anbefalinger fra Selssettingsutvalget, og slutter seg til disse. Selv om konkurrerende organisasjoner kan ha positive konsekvenser for medlemmene isolert sett, vil subsidie til medlemskap i disse alternative organisasjonene etter departementets oppfatning ligge på siden av det fradragsretten er ment å ivareta. Det sentrale formålet er å redusere arbeidstakernes kostnader til å organisere seg og slik sett oppmuntre til et organisert arbeidsliv. Arbeidsgiverne har sammenlignbare muligheter til å trekke fra kontingent til arbeidsgiverorganisasjonene. Det er en fare for at konkurrerende, frittstående organisasjoner på sikt kan føre til en utvikling i retning av større fokus på medlemmenes isolerte kortsiktige interesser, på bekostning av et mer langsiktig og samfunnsorientert perspektiv. Departementet har for øvrig kun mottatt en søknad om dispensasjon etter denne bestemmelsen, og den ble avslått. På bakgrunn av disse vurderingene foreslås det at hjemmelen til å dispensere fra vilkåret om tilslutning til hovedsammenslutning for foreninger opprettet etter 1. juli 1977 oppheves.

Forslaget innebærer at det ikke lenger vil være hjemmel for å gi dispensasjon fra vilkåret om tilslutning, og at kontingent til fagforening opprettet etter 1. juli 1977 bare vil være fradragsberettiget dersom foreningen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Ettersom det aldri har vært gitt dispensasjon, vil ikke forslaget ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. Det vises til forslag til endring av skatteloven § 6-20 tredje ledd. Det foreslås at endringen trer i kraft straks.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2013-2014/prop-1-ls-20132014/10.html?id=741180>

Som man ser ønsket regjeringen Stoltenberg at endringen skulle skje umiddelbart. Da må man ha i bakhodet at de visste om saken som skulle opp i Borgarting lagmannsrett 5. og 6. november. Dette viser med all tydelighet at den forrige regjeringen ikke spilte med åpne kort, **de både løy og bedrog**. AP som sådan hadde ingen glede av å utestenge uavhengige fagforbund, i følge professor Henning Jakhelln - tvert i mot. Men Aps største bidragsyter ville derimot hatt stor glede av å gjøre alle politisk uavhengige forbund ulovlige.

For om man ser på hele bildet, vil konsekvensen av endringen være at da kommer både LO og NSF innenfor rammen. Da begynner forslaget å få mening. De vil nedlegge forbud mot å danne nye fagforbund i Norge, aller helst vil de ha monopol på dette området. Dette er selvsagt ulovlig i henhold til både menneskerettene og nasjonale lover. Men det betyr ingenting for LO, så lenge de får det som de vil. Hadde forsøket fra SII vært det eneste forsøket på å lure FFFS, kunne vi under tvil godta det under vignetten «det var sikkert ikke vont ment», men dette forsøket var ikke det første.

Som mange vet, vant vi også en sak av stor betydning i Strasbourg i sommer. Vi reparerte også den gangen norsk lovverk. Sjøfolk over 62 år fikk de samme beskyttelsesmekanismene som andre arbeidstakere over 62 år i Norge. Nå får også sjøfolkene oppsigelsesvern frem til de går av for aldersgrensen ved fylte 70 år.

Da vi først tok opp Nye Kystlink-saken (62 års saken) hadde allerede NSF sagt nei til å hjelpe en av sine egne medlemmer mot oppsigelsesparagrafen, § 19 i Sjømannsloven, under henvisning til paragrafens innhold. Derfor meldte vedkommende seg inn til FFFS, som ikke på noen måte kunne godta at voksne mennesker skulle miste oppsigelsesvernet ved en gitt dato og ikke som for andre, ved oppnådd aldersgrense. Hun fikk all den hjelp og støtte FFFS kunne gi henne. Vi førte sak for to av våre medlemmer og tapte for begge to i Agder tingrett i

Skien, men for hennes del vant vi frem i ankesaken vi førte i Agder lagmannsrett i Skien på grunn av at hun hadde for lite fartstid til å ta ut sjømannspensjon. Det beste vi kunne oppnå for henne var at hun fikk en erstatning for tapt arbeidsfortjeneste. Jobben kunne hun ikke få tilbake i og med at rederiet var blitt nedlagt.

Vi tapte derimot saken i lagmannsretten for det andre medlemmet vårt, som hadde opptjent mer enn nok fartstid til å ta ut full sjømannspensjon. Men fremdeles var vi overbevist om at vi ikke hadde fått en rettferdig behandling av domstolen, derfor anket vi også denne avgjørelsen.

Saken ble anket til Høyesterett, hvor vi også tapte, denne gang med dissens, det vil si uenighet blant de 5 dommerne. Det Høyesterett og landets presumpativt beste dommere ikke hadde regnet med, var at vi var overbevist om at dommen var feil, og at vi var tøffe nok til å trekke deres kompetanse i tvil. Vi anket avgjørelsen til Europarådet for brudd på den Europeiske Sosialpakt (ESP). At utfallet til syvende og sist fikk enstemmig støtte av alle de 13 dommerne som behandlet saken, viste med all tydelighet at vi, sammen med vår advokat Erik Råd Herlofsen, hadde gjort det rette.

I tillegg var 12 av de 13 dommerne enige i at begjæringen fra Norge om å avvise saken fra domstolen helt feil. De lot det til og med skinne igjennom at de ikke hadde høye tanker om måten og argumenteringen avvisningsbegjæringen var fremmet på.

Blant de argumentene dommerne i Sosialpakten fant merkeligst, var påstanden fra regjeringsadvokat Fanny Platou Amble, om at formannen i FFFS ikke hadde rett til å signere for forbundet. Videre påsto Amble at FFFS var alt for lite til å bli tatt seriøst. Hun hadde til og med regnet ut at våre medlemmer utgjorde kun seks prosent av norske sjøfolk, noe som faktisk er større enn mange politiske partiers representasjon i landets nasjonalforsamling. Regjeringsadvokaten påsto videre at det ikke var bruk for FFFS, Norge hadde tre andre sjømannsforbund som ivaretok sjøfolkenes interesser, og hvor FFFS's medlemmer med fordel kunne melde seg inn.

På bakgrunn av alle disse påstandene tok de 13 dommerne i Strasbourg (et

representativt utvalg av dommere fra de 47 medlemslandene i Europarådet) opplysningene de fikk fra den kanten med en stor klype salt. De mente at påstandene fra regjeringsadvokaten falt på sin egen urimelighet.

Av alt det arbeidet FFFS har gjort, nevnte Amble ingenting om at det var på bakgrunn av FFFS sitt engasjement for sjøfolkene at vi nå har fått en helt ny Sjøarbeiderslov. Hun nevnte heller ikke at FFFS er den direkte årsaken til at sjøfolk nå har fått oppsigelsesvern fra de fyller 62 år, og kan stå i arbeid frem til de er 70 år. Det å fortelle noe positivt, og å skryte litt av FFFS sitt arbeid, gikk visst langt ut over hennes mandat.

For det første hadde dommerne i Strasbourg lest våre vedtekter, som klart og tydelig slår fast at både formann og viseformann i forbundet har prokura, altså rett til å signere. Videre tok de ikke påstanden om at vi var for små på alvor, men den påstanden de virkelig tok på alvor, var den om at FFFS ikke var et alternativ til de tre andre tre sjømannsforbundene, den påstanden var de hoderystende til.

Det de sa om den saken var at; hvordan kan det ha seg at FFFS ikke er et alternativ til de tre andre forbundene for sjøfolk? De tre andre har jo til alt overmål samme adresse og samme bankkontonummer for kontingenten, det kan se ut som om de er et forbund. Det de ikke hadde fått med seg var at de også har samme medlemsblad. Med andre ord, de tre andre er under samme tak, FFFS er ikke en gang i samme by. I tillegg hadde de fått med seg at FFFS har vunnet to saker i Norges Høyesterett, den ene til og med mot et (eller alle tre) av de andre forbundene.

Videre skriver domstolen i Strasbourg at: Domstolen merker seg at FFFS er en fagorganisasjon som engasjerer seg i aktiviteter innenfor Norges grenser, i henhold til artikkel 1 § c i protokollen (som Norge har anerkjent) og at norske myndigheter ikke ser på dette som en ulovlig konkurranse.

I premiss 22. i avvisningsbehandlingen skriver Komiteen (domstolen) videre: At for å være kvalifisert til å føre en sak for komiteen må organisasjonen være reell, aktiv og uavhengig. Komiteen fastslår at FFFS tilfredsstiller alle disse kriteriene,

den norske regjering bestrider heller ikke dette faktum.

Videre skriver de i Premiss nr. 23. Tatt i betraktning den informasjonen vi har mottatt, fører det til at Komiteen anser FFFS som en representativ fagforening i den følgende behandlingen. Konsekvensen blir (premiss 24) at Komiteen vil behandle klagen fra FFFS og at den sammenfaller med artikkel 1 § c i protokollen. Domstolen har også fått med seg at FFFS har en kontrovers mot Norge i forholdet til skattetreksaken. De biter seg også merke i at regjeringsadvokaten påstår at for å få denne rettigheten, må forbundet være landsdekkende. Underforstått sier regjeringsadvokaten at FFFS ikke er landsdekkende. Hun og alle andre som organiserer sjøfolk vet at FFFS har medlemmer i hele Norge, ja i hele verden for den saks skyld.

Videre skriver ESP i premiss nr. 28 at komiteen vurderer regjeringsadvokatens slette arbeid i argumenteringen, på grunn av at den ikke har etablert noen gode holdepunkter for sin påstand om avvisning. Tvert i mot vil det være uansvarlig av komiteen å være enig med regjeringsadvokaten, på grunn av at komiteen da, potensielt, vil komme på kant med det inngåtte Charteret (lov overenskomsten), når det gjelder organisasjoners lov til å konkurrere med andre organisasjoner innenfor det samme fagområdet.

Komiteen skriver derfor i premiss 29 at: **Konklusjonen deres blir derfor at komiteen ser bort fra den norske regjerings avvisningsbegjæring, og erklærer FFFS klage for legitim.**

Vi har brukt til sammen store summer på disse to overnevnte sakene for å rette opp det norske lovverket, nærmere 1,5 millioner kroner har det blitt hittil. Derfor krever vi at staten gjør opp for seg. De kan ikke bare ture frem som en mafia og overlate til andre å rydde opp etter seg. Når Norge fremstår som en lovlødig nasjon lyder det hult i ørene på oss som har fått oppleve den virkelige siden av den Norske «ærligheten». Min mor brukte å si om falskhet:

Utenpå blank, innenfra krank. Er det virkelig slik vi vil ha et demokratisk Norge?

Les for øvrig artikkelen til Henning Jakhelln, i dette nr. av Dråpen

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Rutiner og regelbasert adferd

En vesentlig del av risikobilde er faren for at mennesker gjør feil. Det blir gjort et stortilt arbeid i å hindre dette ved å lage prosedyrer og instruksjoner som besetninger blir pålagt å følge. Når mennesker bruker slike system så kalles det regelbasert adferd og fordelene er at arbeidsprosesser utføres likt av forskjellige mennesker som igjen skaper forutsigbarhet og sikkerhet.

En annen form for risiko som sjelden er vurdert av de som lager prosedyrer og instruksjoner er at når disse blir dagligdagse

rutiner så svekkes det mentale engasjementet hos de som utfører dem. Det betyr at de blir automatisert slik som for eksempel rutinen vi gjør når vi står opp som blir et mønster vi gjentar hver morgen, ordne kaffe, henta avisa etc. Når slike prosesser blir rutiner gjør vi dem uten å tenke over hva vi faktisk gjør. Når disse rutinene forstyrres av f.eks. En telefon fra sjefen som ønsker at en skal komme inn litt tidligere er det en stor sjanse for at man blir stresset. Fokuset blir da å komme seg av gårde så snart som mulig og sjansen for at du ikke husker hva du gjorde for du dro hjemmefra melder seg etter at du har dratt. Slo jeg av kaffetrakteren? Låste jeg døra? Du kan rett og slett ikke huske det og noe kan ha blitt glemt uten at du merket det fordi tankene dine var et annet sted. Det samme fenomenet eksisterer når besetninger jobber om bord i en båt, men der kan konsekvensen av det bli meget alvorlig.

Når det blir kontrollert om arbeidsprosesser er riktig gjennomført undersøkes det om sjekklister er gjort i henhold til kravet, men er det mulig å bekrefte at jobben er gjort riktig fordi om punktene på en sjekklister er krysset av? Vil en signatur på en prosedyre være en indikasjon på at ting er korrekt gjennomført?

Neppe. Slike kontroller vil kun bekrefte at punktene er krysset av og vil ikke gi informasjon om hvordan jobben ble gjort eller om den i det hele tatt ble det. Manglende kunnskap om slike svakheter vil gi et falskt inntrykk av sikkerhet og i verste fall bidra til økt risiko.

Sikkerhet vil aldri bli bedre enn det svakeste leddet i et system og design og utvikling av prosedyrer er et vesentlig bidrag i risiko og sikkerhet. Human factor spiller en betydelig rolle også på dette området.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Illfoto: FFFS

Fjord 1 Bruker polske maskinister for å holde fergetrafikken i gang

Det er ingen tvil om at det er nødvendig med polske eller annen utenlandsk arbeidskraft for å fylle tomrommet i maskinen på mange ferger. Poenget er at de skal betales med norske hyrer. Utenlandsk arbeidskraft må heller ikke bli et middel til å holde norske hyrer nede.

Det FFFS lurte på er om dette er rett medisin i Norge, som er det landet de fleste beundrer for sin økonomi og sitt demokratiske styresett. Vi har maskinistiskoler, vi har ungdom som har lyst til å utdanne

seg til et yrke til sjøs, vi har rederier som skriker etter flere maskinister. Hvorfor har vi da ikke maskinister til å fylle de ledige stillingene på fergene?

Det er ikke bare grådige redere og inkompetente politikere, som er ansvarlige for at situasjonen er som den er. Om vi leser mailene (under), ser vi at det også rettes mistanke mot de forbund som har forhandlingsrett. På enkelte områder mistenker vi de andre for å gjemme seg bak retten til å forhandle. De rapportene og meldingene vi mottar, sier at de andre forbundene ikke forhandler, men gjør som de får beskjed om.

Et av verktøyene fergerederiene bruker for å vinne anbudsrunder, er å operere med så lave hyrer som mulig. Dette for å

virke så forlokkende som mulig overfor tilbyder. For å få dette til må de ikke slippe veksten i hyrene løs. Våpenet da blir å importere maskinister, maskinister som synes at våre hyrer er veldig gode, sammenlignet med det de er vant til. Denne maskinistimporten kan se ut til å være ren kynisme fra selskapene.

Det rederne og de andre forbundene er med på er, ganske riktig som mailskriveren hevder; å subsidiere transporten i Norge. Når vi vet hvor mye vi har på bok, er det vanvittig at dårlig betalte sjøfolk, skal betale for det en søkkrik stat har mer enn nok penger til å gjøre selv.

En annen ting er at fergerederiene klager over at en av årsakene til at de mangler maskinister, er at de mister dem til bedre

betalte jobber offshore. Hadde det ikke vært bedre at de hadde mot nok til å legge inn anstendige hyrer i anbudene sine, det vet de at de må ha for å beholde de ansatte. Det at de nå importerer folk fra utlandet som er fornøyde med det de har å tilby, vil på sikt føre til at alle norske mannskaper vil havne på land. Da vil bestemor måtte lære seg å snakke polsk for å løse billett.

– Fjord1 kan gjerne argumentera for at tilgang på kvalifisert arbeidskraft er dårlig, men kva har de gjort for å tiltrekke norske sjøfolk? Alt er minstemål, både løner, hyblar og situasjonen om bord, seier ****, som trur at anbudsinstituttet har mykje av skulda.

– Reiarlaga underbyr kvarandre og må kutta i utgiftene. Me kan ikkje godta at dette til slutt går ut over tryggleiken til passasjerane, seier han.

– God opplæring

Ingrid Færøyvik, kommunikasjonssjef i Fjord 1, seier dei polske maskinistane får god nok språkopplæring før ei eventuell tilsetjing og viser til at språkprogrammet deira har løpande og mindre testar heile vegen.

– Dette er eit fulltidskurs, det vil seia at kandidaten er i lære kvar dag, både når det gjeld språket generelt og spesifikt til yrket. Det er eit veldig profesjonelt opplegg, med godkjende norsklærarar. I tillegg gjennomfører me ein etterkontroll før ei eventuell tilsetjing.

Det er rett at språket er ein viktig del av tryggleiksforskriftene, både når det gjeld tryggleiken og for at dei skal kunna gjera ein god jobb. Men dette blir teke vare på gjennom denne språkopplæringa, seier ho.

Hastar

Færøyvik legg til at opplegget med å henta inn polske maskinistar er eit prøveprosjekt som dei gjer for å danna ein røynsleplattform for moglege tiltak i framtida.

– Er situasjonen prekær?

– Ja, det hastar. Me veit at det blir utdanna 30 færre maskinistar enn dei som pensjonerer seg. Me må difor tenkja framover, då det tek tid å få folk inn i rekkjene. Det er ikkje berre å lysa ut ei stilling. Dette prøveprosjektet er eit av fleire tiltak me ser på som kan gje oss

handlingsrom. Om berre ni-ti år er halvparten av dagens maskinistar pensjonist. Då kan me ikkje stå der om sju år utan å ha gjort noko.

http://www.sognavis.no/lokale_nyhen-de/article6880150.ece

Ingrid Færøyvik sier at det haster med å få tak i nye maskinister, hun sier også at de må hentes fra utlandet, for om ca. ti år står vi uten nok maskinister til å bemanne fergene. Det hun egentlig gjør, er å gjøre seg selv og næringen en bjørnetjeneste. Hun undergraver behovet for norske fagfolk. Hun legitimerer at det er greit med lave tilbud på fergestrekninger. Istedenfor at næringen kommer med tilbud som er realistiske, legger de tilbudene så lavt at de priser ut norske arbeidstakere.

Til syvende og siste er det anbyder og

billettpriser som skal betale mannskaps-utgiftene, som rederiet henter inn på arbeidet fergene utfører. Hvorfor de da skal legge sine tilbud så lavt at de ikke makter å betale det jobben koster, må bero på redsel for at de ikke skal få jobben om de er realiste i sine tilbud til staten. Man må velge mellom to onder, pest eller kolera. Om alle fergerederiene innså virkeligheten, istedenfor å klage, hadde vi fått tilvekst av rekrutter og nye maskinister. Det, det hele bunner i er at rederiene tror at det ikke er mulig å levere realistiske, norsk baserte tilbud.

Hei.

Jeg håper De blir godt i mottatt De godt kvalifiserte maskinistene som kommer, og som vi snakker KUN norsk med. Legg frem Fartøyshåndbok, rederihåndbok, Amos, vedlikeholdsprogram osv. på norsk, og så må utsjekker passe på at De har forstått innholdet, noe som til tider



DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

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

også er svært vanskelig, selv for De norske. Uansett, sikkerheten er viktig, det forstår alle og lever opp til dette. Også De landansatte som skal kontrollere.

Håper det ikke tar så alt forlang tid før De polske maskinistene får delta både på en intern og ekstern revisjon, slik at de blir fort kjent med Fjord1 sitt kontrollsystem for sikkerhet.

Og så håper jeg, at de kan så mye norsk, at de kan kommunisere på en noenlunde normal måte, slik det ikke blir misforståelser, som gir en dårlig sikkerhet og kan medføre til en sosial ensomhet, for mange av de ansatte.

Skulle ikke dette gi full klaff for absolutt alle, har vi backup i NAV, jeg er ikke kjent i dette systemet, men jeg tror at man ikke trenger mere en 3 mnd. fartstid før man er kvalifisert til og "Nave" Lykke til!

Med vennlig hilsen
Maskinsjef

Ja - ja så er vi også der, i utflaggingens begynnende vidunderlige rike. Det åpne spørsmålet til ledelsen i Florø blir da; hvorfor ansettes det ikke norske offiserer?

Er det nå en gang slik at vi får utenlandske kollegaer, i denne omgang fra Polen, så stiller det krav til både adm. på land og oss om bord. Gjeldende lover og forskrifter må naturligvis etterleves, og i den sammenheng kan nevnes en sak;

Forskrift 22 desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, § 11 Språkkrav.

Her stilles det krav om at, sitat:
"Sjøfolk skal kunne kommunisere

med hverandre på skipets arbeidsspråk fastsatt av rederiet" sitat slutt.

For tiden er vårt arbeidsspråk norsk, så vel nynorsk i offentlig sammenheng.

Videre står det i samme paragraf at, sitat: «Sjøfolk som i beredskapssituasjoner eller nødsituasjoner skal rettlede passasjerer på passasjerskip som går i rutebart til Norsk havn skal kunne beherske Engelsk og et skandinavisk språk» sitat slutt.

Vi får da håpe at 8 ukers språkkurs ikke er et av NAV sine innføringsskurs i norsk for innvandrere. Det holder neppe.

Etter ferdigstilt språkkurs bør våre nye kollegaer samles i adm. i Florø for opplæring, på norsk, på våre kvalitetsstyringssystemer, så som godkjente bøker, TQM, AMOS, Microbus, etc. etc. Dette har vi ikke tid til om bord av kapasitetsmessige hensyn.

Først da, når våre nye kollegaer har blitt utsjekket i adm. kan de sendes om bord i flåten for utsekk på fartøy, i norsk språkform, både muntlig og skriftlig.

Mvh
skipsfører

Vedr. polsk arbeidskraft

Det er ein ting som gjere at Fjord1 ikkje får tak i nok norsk kvalifisert arbeidskraft og det er lønningane. Eg kjenner fleire som jobbar i offshore og utanriks, som seier til meg at dei godt kunne tenkt seg å jobba i Fjord1 når dei høyrer kva skiftordning eg er på, men det er for dårleg betalt.

Det er grunnhyra som må opp, då vil anbudsregimet måtte justere opp sine prosjekt. Det ville heller ikkje "kosta"

rederiet noko meir, det burde heller jobbe for det og med det fått meir stabilt mannskap på fartya sine. Slik det er nå er vi med på å subsidiere norsk samferdsel.

Forbunda våre har gjort ein svak jobb over fleire år. Derfor meldte eg meg ut av NSOF og inn i FFFS som rein protest (sjølv om dei ikkje har forhandlingsrett, kanskje dei fekk det om fleire meldte seg inn:) (Og nokon vil sikkert kalle meg ein gratisspassasjer, får så være, får lite igjen for den billetten).

skipsfører MF****

Hei!

Sant det som står i mail fra MF **** Fjord1 importerer 10 polske sjøfolk og gir dem norskkurs, til den nette sum av kr 30 000.- pr. sjømann. Flott, for de må jo kunne norsk. Utgifter kommer sikkert også på boforhold under opphold og reiser til Norge og hjem igjen. Når det går opp for disse at de kan bruke norskopplæringen til å søke jobb i offshore, kommer de til å gjøre det. Hovedgrunnen til at de kommer til å søke til offshore, er helt klart lønnsnivået. Når de har lært seg norsk regner jeg med at de også kan lese forskjellen i lønnsnivået. Da må Fjord1 ut på jakt igjen, og nye norskkurs må til, sikkert ikke på billigsalg.

Lykke til!

Mvh

Kapt. MF ****

På bakgrunn av spesielt innholdet i den siste mailen, er det nå viktig at vi får beskyttelse for norske sjøfolk både langs kysten og på sokkelen. Skal vi ha utlendinger inn i nærtrafikken til havs, skal det være på norske premisser og hyrer.



Er det nå fortidens synder skal tilbakebetales?

Brasilianske styrmenn har mye høyere hyrer, det samme er det med australske maskinister.

«Hei.

Vi har fått ombord Australsk mannskap (2 andre maskinister) de har det dobbelte av oss i hyre + mye mer i andre tillegg.»

Dette er et utdrag av en mail vi nylig mottok. Er det slik at norske sjøfolk nå er på vei til å bli lavtlønnete sjøfolk? Noen må vel ha sett hvilken vei det bar, da saligheten bare var billige utenlandske sjøfolk. Det måtte gå galt til slutt. Trøsten er at det er noen redere som har sett hvordan det ville ende om man ikke tok noen viktige grep. Det har Eidesvik heldigvis gjort noe med.

«**Sjøfolk i oljeknipe:**

Det utdannes bare halvparten av de sjøfolkene vi trenger frem mot 2020, ifølge en ny forskningsrapport. Rederiet Eidesvik bruker lukrative stipendordninger for å tiltrekke seg lærlinger og studenter.

<http://www.dn.no/talent/article2705761.ece>

Det begynte med at jeg var i Syden, så på alle cruiseskipene og tenkte jeg ville bli styrmann, sier Bjørn Harald Bertelsen (19) fra Rennesøy. Han er lærling hos rederiet Eidesvik, og attraktiv vare på fremtidens arbeidsmarked.

En ny Fafo-rapport anslår at maritim næring trenger 10.000 norske sjø-

folk frem til 2020. Fra studiestedene kommer i underkant av 5000 i samme periode, og en stor andel ender opp på plattform.

I flere år har FFFS advart om at underrekrutteringen var i ferd med å skje. Det kan se ut som om ingen reagerer før de hoderystende innser at interessen for de maritime yrker er borte, sammen med sjøfolkene og dermed all kompetansen. Det er, som kjent, for sent å snyte seg når nesen er borte. Heldigvis er Eidesvik langt fremme i arbeidet med å opprettholde en stolt næring. Vi er så optimistiske at vi ikke tror at det bare har med penger å gjøre, noe som også kommer klart frem i uttalelsen i avsnittet under.

«Rundt 28 lærlinger får jobb hos rederiet Eidesvik hvert år. Når de er ferdige kan de søke om å få et av rundt 10 lukrative stipend som gir dem sommerjobb og 5000 kroner rett i lomma mens de studerer videre. For hver måned de mottar stipend, binder de seg til å jobbe like lenge hos rederiet. Eidesvik bruker rundt 1,1 millioner i året kun på månedlige studentutbetalinger.»

Om flere redere tenkte i samme baner som Eidesvik, hadde mye av rekrutteringsproblemet vært løst.

«– I fotballverden er det sånn at når Bremnes fjerdedivisjonslag leverer en spiller til Fotballklubben Haugesund (FKH) i ungdomsalder, må FKH betale et utdanningsstipend til moderklubben. Dette får stå på min regning, men jeg mener en sånn type ordning jaggu skulle vært hos oss også. Vi utdanner enormt

mange dyktige kandidater til oljebransjen. Det er ingen tvil om at vi opererer som en skole for store oljeselskap, sier Steinsland.

Bjørn Harald Bertelsen ble så fascinert av cruiseskipene i Syden at han allerede på ungdomsskolen bestemte seg for å bli styrmann.

Mye får mer.

Rederiene omfattes allerede av nettolønnsordningen, som sikrer at de får refundert det de betaler inn i inntektskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for rundt 10.000 arbeidstagere hvert år. Regjeringen skriver at de nå vil lovfeste denne ordningen, i tillegg varsler kunnskapsminister Torbjørn Røe Isaksen at han vil øke lærlingtilskuddet.

Det er gode nyheter for Eidesvik, som understreker kompetansebehovet hos riggnæringen ikke er den eneste utfordringen.

– Den fremste utfordringen er å få en balanse av antall utdannede og hva næringen kan ta imot av lærlinger. Flere innenfor maritim industri må ta opplæringsansvar. For å få det til, er det avgjørende å ha forutsigbare rammebetingelser, sier Erling Lodden, personaldirektør i Eidesvik. Norges Rederiforbund mener det er en systemisk utfordring i lærling opplæringen.»

Nå er det bare å håpe at den nye regjeringen også ser nytten av å ha norske sjøfolk, og legger tingene til rette for at vi kan beholde denne stolte næringen - oljen vil ikke vare evig.

info@fffs.no – www.fffs.no

Atles kommentarer



Jeg har vært i en litt "lei" polemikk med en avisdebattant om nettolønnsordningen her i lokalavisa. Der viser det seg at blant folk flest trengs det en god del offentlig "voksenopplæring" om hva denne ordningen er for noe.

Det viser seg nemlig at en god del folk tror at denne ordningen betyr at sjøfolk ikke betaler skatt.

Men, imidlertid, er det mer alvorlig enn som så; Mange av dem som vet noe om denne ordningen, og vet at vi betaler vår pålagte skatt som alle andre, mener nemlig at dette er en urettferdig subsidiering av en næring som "går så det griner".

Jeg prøver å forklare at dette slett ikke er noen subsidiering av skipsfartsnæringen, men en støtte for at rederiene skal benytte seg av norsk bemanning, noe som staten har stor nytte av. Så dette er faktisk statens egen "utgift til inntekts ervervelse" Altså en meget god "investering".

Det foreligger tall som sier at i 2010 eller -11 hadde staten en nettofortjeneste på ikke mindre enn 18 MILLIARDER når investeringen på 1,6 Mrd. var trukket fra. (Hvorvidt tallene stemmer eller ikke skal ikke jeg gå god for, men det er lett å finne dem ved og Google "nettolønnsordning"). Da blir det etter mitt

skjønn helt feil å si at ordningen "koster" staten 1,6 Mrd.

Jeg har ventet spent på hvordan den nye regjeringen vil stille seg til byggingen av Stadttunnelen. derfor sendte jeg for noen dager siden en e-post til Oskar Grimstad og ba om en vurdering, men her har jeg ikke fått svar, så dette får vi komme tilbake til.

*Mvh
Atle Rusten*

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



Illfoto: www.norwegian.no

Norwegian flagger ut noen av flyene sine - og takk for det!

Den mektige amerikanske samleorganisasjonen (Transportation Trades Department (TTD) for 50 000 flygere, skriver i en uttalelse at Norwegian bevisst har registrert sin nye Boeing 787 Dreamalinjerfly i Irland. Da kan Norwegian bruke piloter som bor i Thailand, piloter med lave lønninger fordi de er regulert etter loven i Singapore.

<http://www.dagbladet.no/2013/11/04/nyheter/utenriks/flybrak/norwegian/30145806/>

Fly registret i Irland, flygere fra Thailand og ansatt på Singaporetariffer. Betalin-

gen er vel da mest sannsynlig i rullesteiner fra stillehavsøyen Yap?

Unnskyld at vi harselerer, men er dette egentlig noe nytt? Det pilotene nå blir ut-satt for, har vært norske sjøfolks hverdag i årtider. Skip blir flagget ut og mannskapet blir byttet ut, og tariffene henter man der de er billigst. Men heldigvis har Norwegian sin praksis nå satt søkelys på problemet.

Skip blir ikke bare flagget ut til andre skipsfartsnasjoner, men også til regis-ter tilhørende land uten en meter med kystlinje. Det nyeste i så måte er det fasjonable og ytterst sjeldne skipsregis-teret til Mongolia, som ligger i Singa-pore. Fra Mongolia til nærmeste kyst, Mo Hai- bukten i Kina, er det ca. 1500 kilometer, til Singapore en halv verden. Man ansetter deretter mannskaper i hen-hold til Mongolias eminente og strikse sjømannslov og ditto sjømannstariffer.

Hvem er det egentlig som tror på at Mongolia har egne sjømannstariffer eller noe i nærheten av en sjømannslov?

Ikke vi i alle fall. Slike eventyr er det enkelte grådige redere som begir seg ut på, vi sier ikke at dette er norske redere, men de finnes et eller annet sted der ute som vil ha oss til å tro på dette. Ellers hadde det ikke vært nødvendig med dette liksomregisteret. Er det i slike baner Bjørn Kjos har begynt å tenke?

Da er det skammelig. Da er det vel kan-skje på sin plass at amerikanske fagfor-bund ber noen og enhver om å våkne.

Det eneste vi kan gjøre i sakens anled-ning, er å takke Bjørn Kjos for hjelpen.

Når denne uheldige praksisen nå også gjelder piloter, og ikke bare sjømenn, vil kanskje politikere og myndigheter bli mer lydhøre for problemstillingen!



Kort beskrivelse av brannene på Scandinavian Star

VIKTIG. Alle de omkomne er fritatt for mistanke om at de kan ha stiftet noen branner etter at de døde. Med andre ord, alle brannene etter dødsbrannen-brann nummer tre, må være påsatt av andre enn passasjerene. Til og med den danske trailersjåføren, som er feilaktig er utpekt av norske myndigheter, var død og må frikjennes

AV GISLE WEDDEGJERDE

BRANN 1 – VARSLINGSBRANNEN:

7 april, Ca. kl.01.40 blir det antent en bylt med sengeklær utenfor lugar 416,

sengeklær som er tatt ut fra en av de andre lugarene i 400 seksjonen på YBOR dekk (dekk 4, også kalt Caribbean deck og øvre bildekk), babord side. Sengeklærne ble lagt ut der fordi det luktet ille og det blir observert av flere som passerer der like før antennelse. Denne brannen blir slukket av passasjerer, og vakthavende offiser velger ikke å iverksette alarm og evakuering. Det kan sees i sammenheng med at det var mye kringling og berusede passasjerer i nærheten.

Dersom alarm og lukking av brannsoner hadde blitt iverksatt, ville ikke tragedien fått slikt omfang og det er sannsynlig at hovedbrannen ikke hadde medført tap av menneskeliv. Maskinsjef Steinhauser er observert av to av mannskapet på åstedet like etter, noe som strider mot hans egen forklaring.

BRANN 2 – NØDGENERATORBRANNEN:

Ca. kl.02.00 blir det observert at det

kommer hvit dieselluktende røyk ut fra åpne dører inn til nødgenerator rommet som ligger på båtdekk, i forkant av babord skorstein. Passasjerene som observerer dette var på vei akterover, men må snu pga. av dette, de hører også at nødgeneratoren er i gang. På vei frem og ned igjen i båten, blir de møtt av passasjerer som er på vei opp, og som roper at det brenner. Sjefselektrikeren forklarer at han blir vekket av brannalarmen (kl.02.20) og at han deretter prøver å ta seg ned i maskinrommet. Deretter kommer han opp på båtdekk hvor det er fullt av flyktende passasjerer, deretter begir han seg bak til nødgeneratorrommet og starter denne. Dette stemmer overhodet ikke med fakta.

BRANN 3 – DØDSBRANNEN:

Ca. kl.02.10 startes denne på bildeknivå i lugarseksjon 200 akterut på styrbord side. I tillegg til det som er antent i korridoren, er det tydelig brutt

ned et lintøy skap under trappehuset, og det er observert parafinlukt i forkant av denne brannen. Dette er en styrt og nøye planlagt brann som dras nedover trappehuset på motsatt side av båten, etter først å ha gått helt opp til bar/diskoteket på styrbord side.

Flere dører er sperret åpne med trestokker, magnetlåser er satt fast med det som antas å være Araldit eller en annen type lim. En heissjakt fremme i båten er også sperret åpen med en trestokk.

Inntaksluftspjeldet forut for bildekkventilasjon er også stengt (normalt åpen), og viftekapasiteten blir betraktelig høynet. Viftene får større hastighet enn normalt og danner et kraftig undertrykk, som drar brannen effektivt ned og ut til bildekk på babord side.

Det blir observert at akterporten står en meter åpen i første fase, og at en av Sea Escape mannskapene står borte ved manøverpulten på styrbord side for denne. Dette forklarer den nødvendige lufttilførsel som er nødvendig for den hurtige spredningen i første fase. Alle de omkomne dør under denne brannen, av røykforgiftning enten under flukt ut, eller inne på lugarene.

En person omkommer i baren.

24 fulle, høyeksplosive gassflasker blir funnet i teknisk rom på bildekk, med døren sperret i åpen posisjon, Vi antar hensikten var sprengning med dertil synking/forlis.

BRANN 4 – OLJEBRANNEN:

Ca. kl.13. 00. mens skipet er under slep til Lysekil, blir det antent en voldsom oljebrann i YBOR korridoren styrbord side, lugar seksjon 300. Dette skjer i en utbrent og kald korridor. Denne brannen settes også i sammenheng med påfølgende utbrenning i seksjon 600 og 700 på dekket over, det som av brannfolkene og redningsmannskapene i ettertid blir omtalt som krematoriet. Temperaturene og alle de timene denne brannen holdes ved like, utelukker fullstendig en brann av eksisterende materialer alene.

Skipet er inndelt i brannsikre soner og alle innvendige skott og himlingsplater er i brannhemmende asbestplater. Resultat av denne brannen er at over 40 av de omkomne er kremert, og i noen tilfeller totalt evaporert, det er ingenting igjen av dem. For å oppnå dette rent teknisk må det være tilført store mengder fossilt brennstoff, mest sannsynlig dieselolje som skipet har en 220 000 liter beholdning av.

Det er også bevislig sabotasje av oljerør, demontering av rørkobling, rigging av madrasser for påtennings eller veke materiale, knusing av skott, himlingsplater og koøyer (vinduer), på begge sider av skipet i forbindelse med riggingen, og systematisk utførte brannen.

BRANN 5 – ELEVATORBRANNEN:

Under slep til Lysekil, antennes en helt uavhengig brann fremme på babord side i en elevatorsjakt som leder opp til restaurant og bysse fra proviant lageret.

Denne blir effektivt slukket av brannmannskapene før den gjør nevneverdig skade.

BRANN 6 – DISKOTEKBRANNEN:

Ca. kl.02.00. natt til søndag, mens skipet ligger i Lysekil antennes det en voldsom, nesten eksplosiv brann i det lille diskoteket bak broen og overbygget. 3 av Sea Escapes folk er etter ankomst Lysekil, fremdeles om bord i skipet.

BRANN 7 – RESTAURANT BRANNEN:

Øyeblikkelig etter denne antennelsen, settes det i gang en ny voldsom brann på dekket under i forkant av restauranten.

Dette er et kaldt og godt ventilert og luftet område, som ble brukt som base av brannmannskapene under veis til Lysekil og det er ingen mulig forbindelse med brann 6, ei heller annen kilde, da dette ligger langt foran de allerede utbrente brannsoner, med en hel intakt brannsoner mellom (som forblir uskadet).

BRANN 8 – PASSASJERDEKKBRANNEN:

Hele fremre del av dekket blir fullstendig utbrent denne natten, uten at det er forbindelse til overstående branner.

Tydelige tekniske arnesteder er funnet i fotomateriale fra riksarkivet. I tillegg til de overstående separate brannene er det beviser for annen brannrigging flere steder på skipet, men disse er ikke antent.



Til de som fremdeles lurar på om arbeidet «Stiftelsen for gjenopptakelse av mordbrannen på Scandinavian Star», virkelig har noe for seg, vil vi si: Les mailen under

Ingvar Brynfors, nå pensjonist, er brannsjefen som var første person som kom om bord i den brennende passasjerfergen Scandinavian Star natten til 7. april 1990. Han er ennå ikke offisielt avhørt av politiet!

Det er ikke rart at Ingvar er frustrert, han mener bestemt at fergen er satt fyr på, på flere steder, men ikke av den personen norsk politi har utpekt. Han vet at de fleste brannene ble påsatt flere timer etter at den danske trailersjåføren var død. Han har sett ting som gjør at han, som en veldig erfaren brannmann, steiler over. Han har sett flammer som på en helt unaturlig måte flyr både opp og ned trappeganger, han har sett dører som er sperret i åpen stilling, uten noen som helst naturlig forklaring.

Han har også sett eksempler på det motsatte, at personer forsøkte å lukke dører ved å sparke vekk kiler brannfolkene selv har lagt der, slik at brannslangene ikke kom i knip under slukning. Dette, og mange andre ting, som knuste ventiler, avtrekksvifter på full styrke, avslitte oljerør, sengebunner som tilsynelatende har beveget seg av seg selv ut fra lugarer og mye mer. I tillegg til all sabotasjen Ingvar så, måtte han også, bokstavelig talt, flytte lik, for å komme seg frem. Tross alt dette, har ikke politiet funnet det bryet verdt å høre fortellingen til mannen som ledet slukningsarbeidet ombord.

Det den øverste ledelsen i norsk påtalemyndighet har bidratt med er å avvise gjenopptakelsesbegjæringer tre ganger. De har i følge, nå avdøde politimester i Oslo, Willy Haugli, og riksadvokat Tor Aksel Busch, oppklart saken på null komma null, og slik skal det være, i følge dem. Det var en dansk trailersjåfør som sto bak brannene, der med basta. Selv om de vet at mannen ikke kan ha gjort det de beskylder han for. Det beste for dem er at mannen er død og ikke kan forsvare seg.

Derfor er det brannsjefen Ingvar Brynfors skriver som han gjør:

«Beste Leif

Takk for den seneste Dråpen, den berørte meg, i saken om SS, på ett merkelig sett. Jag er glad att få se deg som en vän av meg, artiklerne fra Deg og fra Gisle, og ikke minst fra Eling, berørte meg med en følelse av ein "klump" i halsen, efter så mange år. Minnerne av det som skjedde, på havet i 90, er for alltid nervarende. Disse minnerne forsterker hvor viktig det er med Din medverkan og engagemang i söfartens hantering og sikkerhet. Mange gode hilsninger fra "VENNEN" Ingvar»

Medlemspleie

*«Lurer på om dere kan kontakte ****forbundet, angående noen papirer som jeg har oversendt dem, angående en sak jeg hadde mot ett rederi, og jeg fikk da en advokat med navn ****, mitt saks nr. er *****. Jeg har gang på gang prøvd å få fatt i advokaten, men uten hell, sist jeg fikk brev fra ham var for over ett år siden, og da skrev han at han skulle komme tilbake til meg snarest, og det er som sagt for over ett år siden, nå er jeg lei av å vente lenger, og bli behandlet på denne dårlige måten, så derfor har jeg nå meldt overgang til dere i FFFS. Det ser jo ut som de andre overhodet ikke er interessert å hjelpe sine medlemmer.»*

Overstående er et ganske vanlig eksempel på hvorfor noen melder seg inn i FFFS. De har hatt et eller annet problem som de har tatt opp med sitt gamle forbund, blitt lovet at forbundet skal gå inn

i saken og ordne opp, uten at noe skjer. De seilende går lei og tar saken med seg og melder seg inn i FFFS.

Vi er slett ikke motvillige til å hjelpe, noe vi tror vi har vist ganske ettertrykkelig over tid, men det veldig mye greiere når folk melder seg inn uten en hel ryggsekk full med problemer. Det er også litt av et mysterium hvorfor folk uten problemer venter med å melde seg inn i FFFS. De vet at vi tar dem på alvor, vi hjelper alle som tar kontakt. Vi hjelper også andre forbunds medlemmer når de ber om det, om vi har kapasitet.

Det som er vårt problem er at om vi begynner å hjelpe alle som melder seg inn i FFFS, og har med seg problemer, blir det gjort med penger andre i lang tid- kollegialt, har betalt inn. Vi sier ikke at vi ikke vil hjelpe, men det er også saksavhengig. Vi kan ikke gå inn i saker som allerede er under behandling av andre forbund, om de fører frem eller ikke,

er av mindre betydning. Vi kan selvsagt heller ikke be andre forbund om å få utlevert dokumenter fra dem, enten saken er ferdigbehandlet av dem eller ikke.

Nå begynner det å nærme seg 400 saker som vi har fått inn til oss til nå i år, og vi mener at sakene fra medlemmer med fartstid i forbundet har fortrinnsrett på hjelp. Dette er vi sikker på at de fleste forstår. Det er ikke av vrangvilje at vi må prioritere sakene. Det vi kan si er at alle medlemmer vil få hjelp. Det kan bare ta litt tid, men hjelpen kommer. I noen tilfeller har vi også tidsfrister å holde oss til, krav om forhandlinger etc. som vi er nødt til å forholde oss til.

Vi håper inderlig at dette ikke er med på å skremme dere vekk fra å melde dere inn til FFFS, det er ikke det som er meningen. Det er bare en forklaring på hvordan vi tenker, og hvordan vi er nødt til å prioritere. Ting tar tid og er ressurskrevende, også for oss.



SKANDI SKANSEN

Har LO/AP alltid stått den norske sjømann bi?

LO, som NSF er en del av, hadde liten eller ingen aning om hva skipsfart betydde for landets oppbygging etter krigen, det de kjente til var tungindustri etter Sovjetisk mønster- trodde de.

Sannheten er at etter at de hadde fått startet opp tungindustri både her og der, gikk den ene etter den andre konkurs, etter langvarig å bli holdt kunstig i live med store pengeoverføringer direkte fra statskassen. De mente at tungindustri var viktigere for landet, selv om det var handelsflåten som hadde stått for mesteparten av inntjeningen av utenlandsk valuta. Som man kan lese i boken **Makt Myter Media «det er mye verre enn du tror»** (MMM) på side 97:

Tungindustri ga nok flere stemmer til Arbeiderpartiet, men langt mindre penger i felleskassa.

LO nektet å hjelpe rederne i å bygge opp igjen flåten etter krigen, forskjellige AP regjeringer med planøkonomi som redskap innså ikke viktigheten av skipsfarten, selv om den sto for nesten halvparten av statens inntekter like etter krigen.

Sett i forhold til handelsflåten, så var en industriarbeider på «gølv» et nyttigere LO- medlem enn en villstyrig matros i Sjømannsforbundet.

Arbeiderpartiets maktgrunnlag, gjennom velgere i statlige industriområder, ble viktigere enn en av de næringene som hadde bygget landet.

Regjering gikk faktisk så langt at de innførte kontraherings stopp for rederne.

Sett i et bredere nasjonaløkonomisk perspektiv vil kontraheringsstoppen

1949/50 bli stående som et skrekkelig eksempel på knebling og overstyring av en hel næring. Skadevirkningene kom til å vise seg på mange måter og demonstrerte den politiske risiko ved å drive skipsfart fra Norge. Den fungerte blant annet som dørråpner for greske rederier som ville inn på det lukrative tankmarkedet og forklarer mye av den voldsomme veksten i omfanget av bekvemmelighetsflaggene, som Norge gikk sterkt inn for å bekjempe på 1950 tallet. (det som er skrevet i kursiv er hentet fra MMM og var situasjonen fra krigens slutt og fremover)

Som man kan se er det ikke noe nytt at AP svikter sjøfolkene når partiet er i posisjon. I valgkampen foran siste valg lovet de at de ville lovfeste nettolønnsordningen og justere den opp, dette budskapet reiste også NSF land og strand rundt med. Nå vet vi resultatet. I de åtte årene de rød/grønne satt med flertall i Stortinget, snakket de bare om å gjøre det. Nå klager de på at den nye regjeringen ikke gjør det. Med eller uten å vite det, var NSF enda en gang behjelpelig med å svikte sjøfolkene og den maritime næringen.

I min tid til sjøs, fra midten av sekstitallet og fremover, har AP alltid vært for sjøfarten de få gangene de var i opposisjon. I posisjon derimot, var det ganske andre toner, da var sjøfarten redusert til en salderingspost på budsjettene. Ingen avtaler med næringen var av den langvarige sorten, de ble undertegnet, for så å bli brutt.

Med slik kortsiktig politikk begynte rederne å flagge ut, det ene skipet etter det andre. Dette ble selvsagt lagt merke til av de seilende, de på sin side begynte å legge press på sine organisasjoner, som nå opplevde noe ganske nytt, medlemmer som sto opp og forlangte å få noe igjen for all kontingenten. Det ble sågar gjort forsøk på å starte nye forbund. FFFS er så langt det eneste forbundet som har klart å overleve ved siden av de andre tre. På denne bakgrunn så de seg nødt til å inngå avtaler med rederne for ikke å tape penger. Penger var faktisk nå blitt det viktigste, ikke det at de mistet medlemmer.

Det var også på denne tiden at folk begynte å legge merke til at uansett om de var innmeldt i et forbund eller ikke, måtte de betale kontingent. De måtte

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



betale for ting de ikke hadde bestilt, og heller ikke ønsket. Ordningen fikk ikke noen avslutning før FFFS fikk medhold i sitt syn i saken, men ikke før vi hadde kjempet oss gjennom hele det norske rettsvesenet hele veien til Høyesterett.

Hverken tingrett eller lagmannsrett torde å gi oss medhold.

Etter at rederne ble sviktet av egen regjering, fant de ut at de ikke hadde andre enn seg selv å stole på om de skulle overleve. De begynte nå å se seg om etter alternativer til norske sjøfolk, noe som skulle vise seg lettere enn de hadde trodd. Etter at de inngikk en avtale med de tre andre sjømannsforbundene, fikk de faktisk hjelp til å lete opp de billigste erstatterne man kan tenke seg.

Selv om rederne nå måtte betale en del for å benytte seg av disse sjøfolkene, ble det billigere enn om de hadde blitt værende under norsk flagg, med norske mannskaper. Det hadde politikerne, med AP i spissen, sørget for.

Norwegian Training Center - Manila (NTC-M) ble etablert av Norges Rederiforbund i 1990 for opplæring av filippinske sjøfolk i tjeneste på skip eiet eller kontrollert av forbundets medlemmer. NTC-M har siden starten vært en ledende aktør innen maritim trening og kompetansebygging på Filippinene og således blitt en institusjon i internasjonal skipsfart.

I 1993 etablerte Rederiforbundet også sitt eget kadettprogram på Filippinene,

og har siden starten uteksaminert mer enn 3100 kadetter til norske skip og rederier. Programmet

administreres av NTC-M. NTC-M har i dag om lag 75 ansatte, og driver et moderne utdanningssenter sentralt beliggende i Manila.

Overstående er et resultat av offisiell og feilslått norsk politikk, men det slutter ikke der. NSF bygde også opp en god butikk på Filippinene, de åpnet mønstringskontor som rederne, i følge den inngåtte avtalen (Manilaavtalen), skulle benytte.



FAR SENATOR

Komet ISON fotografert med teleskopet TRAPPIST i Chile 15. november. Kometer har ulik farge på grunn av ulike sammensetning. Denne kometen besøker oss for første gang og inneholder uberørt urstoff fra virvelskiven som Solsystemet ble dannet fra. Foto: TRAPPIST/ESO

Den mørke årstiden betyr at det er høysesong for himmelfenomener og dette ser virkelig ut til å slå til i år: To planeter er fremtredende på kveldshimmelen, flere kraftige ildkuler har blitt observert i det siste, i desember og januar har vi to av årets flotteste meteorsvermer og komet ISON gjorde nylig et dramatisk stup inn i Solens atmosfære.



Av Knut Jørgen Rød Ødegaard

KOSMISK DRAMATIKK OG SKJØNNHET

Det finnes mange teorier for hva den opprinnelige Betlehemsstjernen kan ha vært, men Venus er utvilsomt årets utgave. Venus lyser meget kraftig på kveldshimmelen mot sydvest en stund etter solnedgang. Venus er innhyllet i et tett skylag, så det er umulig å se noen detaljer på overflaten uansett hvor stor

kikkert man måtte bruke. Men derimot har Venus faser som ligner litt på månefasene. Utover i desember har Venus blitt en stadig smalere sigd og gjennom romjulen blir sigden virkelig tynn. Dette kan sees med en liten kikkert!

På selve julaften står Venus lavt i sydvest

etter solnedgang og lysstyrken gjør den til et blikkfang. Det går noen år mellom hver gang vi har en så flott «julestjerne» på julekvelden.

Mot øst ser vi planeten Jupiter og med en liten kikkert kan inntil fire av dens store måner - Io, Europa, Ganymedes og

Venus sett gjennom en kikkert på julaften. Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard



Callisto - sees som bittesmå prikker som flytter seg fra kveld til kveld. Noen ganger er en eller to av månene ikke synlige fordi de enten foran eller bak planeten.

DØD ELLER IKKE DØD?

På kvelden 28. november for komet ISON forbi Solen på ekstremt nært hold. Kometer betraktes som skitne snøballer og etterlater seg lange haler med støv og gass som blåses ut fra kjernen når temperaturen øker på vei inn mot det indre av Solsystemet. På det nærmeste var ISON bare knappe 1,2 millioner kilometer fra Solen – under en soldiameter og temperaturen kan da ha kommet opp i 2700 grader. Den påkjenningen var for tøff for den skjøre, snøballen som siden Solsystemets tilblivelse for 4,6 milliarder år siden har holdt seg i temperaturer rundt 260 kuldegrader, flere milliarder kilometer utenfor den ytterste planeten. Allerede halvannen times tid før kometen var nærmest Solen, begynte den å gå i oppløsning. Det som lå an til å kunne blitt en fantastisk komet på vei vekk fra Solen, kokte rett og slett bort. Trodde alle ...

Teleskopene som fulgte selve nærpaseringen fanget ikke inn noe som helst. Men noen timer senere dukket en liten bit av ISON opp på motsatt side av Solen, på full fart vekk fra solsteken. Aktiviteten tiltok og forskerne øynet nytt håp om at desember skulle kunne by på en flott komet på morgenhimmelen. Men dagen etter begynte også denne kometresten å gå i oppløsning, og når dette skrives, ser det ikke ut til at vi vil se mer til denne kometen. Se siste oppdatering i

saken på www.astroevents.no.

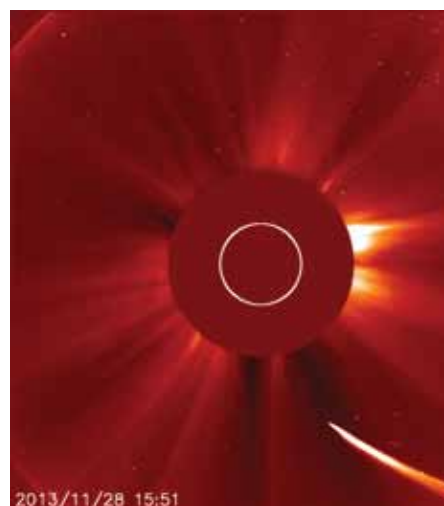
STJERNESKUDD OG ILDKULER

Noen få ganger i året krysser Jorden banen til andre kometer, og støvkorn fra de fortynnede halene brenner opp i atmosfæren. Vi ser dette som stjerneskudd. To av de flotteste årvisse svermene er Geminidene rundt 13. desember og Kvadrantidene 4. januar.

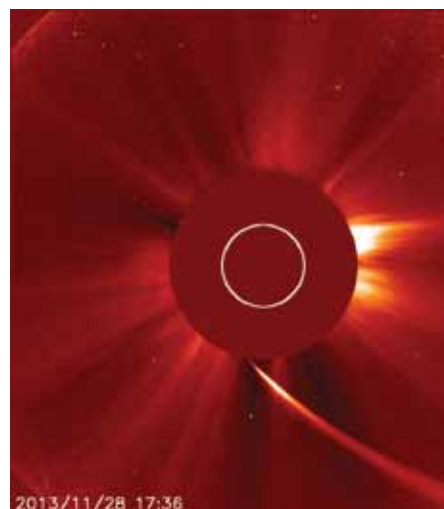
Kometer kommer fra de aller ytterste delene av Solsystemet der de har befunnet seg helt siden Solsystemet ble til for omkring 4,6 milliarder år siden. Nyere forskning viser imidlertid at kometene har nokså ulik sammensetning og at de i tillegg til is og frosne gasser inneholder støvkorn som har opplevd intens varme nær Solen. Antagelig foregikk det en omfattende blanding av stoff mellom de ulike delene av den enorme, virvlende skyen av støv og gass som ble til vårt solsystem. Kometene gir oss derfor verdifull informasjon om forholdene i de aller tidligste fasene og dermed hvordan planetene ble til.

Tilsvarende informasjon, men gjerne fra et litt senere stadium, får vi også fra steiner fra rommet som faller ned på bakken og blir funnet som meteoritter. De siste årene har det vært flere meget kraftige ildkuler over Norge og oppsiktsvekkende meteorittfall. Men det er også en rekke meteoritter som ikke er funnet ennå!

Se www.astroevents.no for mer og oppdatert informasjon om kometer, ildkuler og himmelbegivenheter.



Det ser lovende ut! Komet ISON (nede til høyre) stuper inn mot Solen. Foto: SOHO/ESA/NASA



Halvannen time senere: Komet ISON i ferd med å løse seg opp rett før den når frem til Solen. Foto: SOHO/ESA/NASA

NIS-flagg på kysten kan bli en trussel

– Åpner myndighetene for Nis-flagg og dermed utenlandske besetningsmedlemmer, vil det ikke bare true arbeidsplassene til norske sjøfolk, men også grunnlaget for maritim næring innen vår sektor.

<http://www.namdalsavisa.no/Nyhet/article6960013.ece>

Som Namdalsavisen helt riktig beskriver, blir dette begynnelsen på slutten for norsk maritim næring, slik vi kjenner den. Trøsten får være at AP er i opposisjon og FrP er i posisjon. Begge har fremmet forslag om at nettolønningen må lovfestes og oppjusteres til dagens behov. I tillegg har vi en skriftlig erklæring fra FrP og andre om de vil støtte norsk skipsfart. Før valget sendte stuert Thomas Hellevang, følgende spørsmål til de politiske partiene.

Hei Siv Jensen, Jeg heter Thomas Hellevang, jeg kommer fra Samnanger. Utenfor Bergen. Jeg skriver til deg, fordi dere er potensiell regjeringspartner i en borgerlig regjering med Høyre. Høyre fremmet et forslag i sunnmøreposten 29. april i år om sitt maritime program som de vil sette ut i livet, hvis de danner regjering etter valget i september. I den forbindelse håper jeg at FRP ikke glemmer oss sjøfolk, hvis dere går i et regjeringssamarbeid med Høyre. Den Maritime strategien til Høyre er døden for mange sjøfolk i Norge, hvis den blir iverksatt. Da er det mange arbeidsplasser som er i fare.

Jeg håper at Fremskrittspartiet forstår nødvendighet av å ha norske arbeidsplasser til sjøs! Når ikke Høyre ser ut til å forstå dette.

Svaret fra FrP kom raskt og med et innhold som ikke er til å misforstå.

Hei Thomas!

Jeg har som nærings – og maritim-politisk talsmann fått oversendt din mail fra parlamentarisk leder Siv Jensen for besvarelse.

La meg helt innledningsvis bare slå fast at Fremskrittspartiet ikke er enig i det forslag til maritim politikk som Høyre har lagt da Fremskrittspartiet ønsker seg norske sjøfolk på norske båter. Det er ikke tilstrekkelig for en sjøfartsnasjon som Norge, og som i dag operer verdens femte største flåte, at vi har stor tonnasje i et skipsregister dersom vi ikke har norske sjøfolk som bemanner de fleste skipene. Fremskrittspartiet er det eneste partiet som har fremmet forslag i Stortinget om at det skal innføres en lovfestet fullverdig nettolønnsordning som skal innbefatte alle sjøfolk, uansett hva de jobber med på båtene. Dette forslaget ble fremmet så sent som i forbindelse med behandlingen av revidert budsjett for inneværende år. Under behandlingen av dette forslaget siste dag før Stortinget trådte fra hverandre i juni så fikk dette kun Fremskrittspartiets egne stemmer. INGEN andre partier støttet en lovfestet fullverdig nettolønnsordning for alle norske sjøfolk som i dag er omfattet av refusjonsordningen.

I samme sak fremmet også Fremskrittspartiet forslag om at dagens refusjonsbeløp på 198 000 kroner, og som ikke har vært justert siden innføringen 1. juli 2008, skulle justeres opp tilsvarende lønns- og prisøkningen i perioden. Dette for å hindre en ytterligere svekkelse av ordningen. Dette ble også nedstemt av alle de andre partiene.

Når det gjelder fartsområdebegrensningen i Nordsjøen har Fremskrittspartiet ingen intensjoner om at dette skal endres all den tid at dersom man åpner for NIS på dette feltet med dagens system så settes sjøfolkene på land og det har ikke en sjøfartsnasjon som Norge råd til. Det er også grunn til å tro at dersom vi mister mange sjøfolk så vil også den maritime

klyngen og det maritime miljøet på land også forvitte. Når det gjelder debatten knyttet til kokker og cateringpersonale så mener Fremskrittspartiet at dette viser liten forståelse for hva som skjer på et skip. Også denne delen av mannskapet er en del av sikkerhetsbemanningen i en krisesituasjon, og dette personale har i den forbindelse klare oppgaver.

Fremskrittspartiet står fast på at vi ønsker norske sjøfolk på norske båter og har også synliggjort dette i vårt nye program. Vi ønsker nå også å vurdere en innføring av full nettolønnsordning for norske sjøfolk ikke bare i NOR registeret, men også for norske sjøfolk i NIS registeret nettopp for å sikre den Norsk bemanning på norske båter.

*Harald T. Nesvik
Maritimpolitisk talsmann*

Venstre svarte som følger.
Venstre støtter ikke forslaget fra Høyre om at konkurranseutsatte passasjerskip i utenlands trafikk skal kunne registreres i NIS. Venstre mener at det skal innføres en nasjonal minstelønn (fastsatt av Stortinget, f.eks. 90 % av laveste tariff lønn) som skal være en minimumslønn for alle som jobber i Norge, inkludert passasjerskip med regelmessig anløp/avgang i Norge. Du kan også lese mer i vårt program.

*Vennlig hilsen
Camilla Edi Hille
Rådgiver i Venstres Stortingsgruppe*

Vi fikk ikke noe svar fra AP, det hadde vi for så vidt ikke regnet med heller, de svarte nok sine egne i NSF. Men vi vet jo at AP har en lang historie bak seg for å støtte den maritime næringen når de selv ikke er i posisjon. På denne bakgrunn tror jeg ikke at det er så mørkt som det kan se ut som. Alle de som fortsatt ønsker norske sjøfolk og en stor og moderne norsk maritim næring, har etter det vi kan se flertall på Stortinget.



BLINDTESTING

Det e jysla spennandes. Det å smaga på någe, uden at du vett ka det e. Og så fortella ka du tror det e.

Det e jysla vanskeligt, sjøl om du ofta tror det e lett. Der e så mange ting så spele inn, og forstyrre og forvirre.

Verdens framste vīneksperter kåra nettopp de ti beste rōdvīnane i 2012. Og ein av de va ein kvīdvīn... For de va så sikre på at det va rōdvīn de smakte på.

Då eg gjekk på lærarskolen fekk me se ein film kor ein haug med ungdommar drakk brennevin, og så sko me se kordan dette slo ud på oppfatningsevne og reaksjonstid. Poenget va at de drakk ikkje brennevin, men reint vatn. Men de va sikre på at det va brennevin, som de vanligvis blei fodle av. Derfor blei de dīdfodle, oppfatta mindre og mindre, og reagerte seinare og seinare. De blei kjapt edru då de fekk beskjed om ka de hadde drukket.

Så va det ein haug med ungdommar som drakk brennevin, men trodde det va vatn. De holdt seg klink edru imponerandes lenge, før de plutseligt fekk alko-sjokk, og mesten gjekk i koma.

Då eg va 20 år gjorde eg det sama eksperimentet med ein kamerat. Me hadde vorspiel, før me sko på Alstor. Han drakk vodka og abbelsisjus, som vanligt. Men eg tymde vodkaen hans øve i ei mugga, og fylde vodkaflaskå med vatn. I to timar drakk han vatn og abbelsinjus, og blei fodlare og fodlare. Då me venta på taxien tog han siste skvetten "vodka" reīne, på styrtēn – og sjangla ud. Han blei edru då han endeligt trodde oss når me fortalte ka han hadde drukket. Han e fornærma på meg ennå, 40 år ittepå – sjøl om han sparte 150 kroner...

Eg kjenne ein mann som alltid servere Johnny Walker

Blue Label. Ein steīndyre wīsky, te 1405 kroner flaskå. Men det e Upper Ten du får, så koste 315 kroner. Han får, kver gang, lange foredrag om kor fantastiske Blue Label e, og han kose seg līga mōje, og smile i skjegget, kver gang.

Blindtesting av cola e spesielt interessant. På nettet fant eg 54 sortar cola, og det e Coca Cola som e desidert styssst. De selge 1,7 milliardar enhedar kver einaste dag. Men hvis du har blindtest på cola, så e det ikkje Coca Cola så vinne. Ikkje Pepsi heller.

Den colaen så vinne flest blindtestar lages tri plassar i Norge. Trio bryggeri i Skien, Roma mineralvannsfabrikk i Lillestrōm, og hos Berentsen (Egersund mineralvandsfabrikk). Den hette Royal Crown Cola, e amerikanske, og har blitt produserte siden 1905. Ved blindtesting e det denne de fleste syns e den beste colaen. Problemet for Royal Crown e at der e altfor få blinde i verden...

I sylvbryllupet te foredrene mīne gjorde eg tryllekunstēn "vann te vīn", som tidligare har blitt udført av Jesus. Det e ein enkel kunst, kor du helle vatn oppi forskjellige glass, og vatnet bler te rōdvīn, kvīdvīn, sherry, portvīn, madeira og ka du vil. De hōrte at eg på kjykken fylde vatn i muggå, og adle blei dōdsimponerte, og forstod ikkje ein lyd.

Eg kom nemligt inn i stuå med ei aen mugga, kor der va Senorita kvīdvīn (te 17 kroner). Eg hadde hatt litt konditorfarge i bānn av kvert glass, sånn at kvīdvīnen/vatnet skifta farge. Då kunne eg servera sherry te tante Alvīlde, bordeaux te onkel Paulus og portvīn te tante Dagny. Og siden adle va amatøralkoholikare så va de lette å lura.

Det handle ikkje om ka du får, men ka du tror du får...

Ja vel hr. Statsråd (Yes Minister)

Vi hadde selvsagt ikke trodd at nevnte serie bygde utelukkende på sannhet, men nå har vi fått syn for sagn. Vi begynner faktisk å tro at vi er utsatt for en hevn aksjon.

I september 2009 søkte vi første gang departementet om å bli likebehandlet med andre som kunne skrive kontingent-utgiftene av på skatten. At vi fikk avslag på dette var noe vi faktisk hadde regnet med, men det vi ikke hadde tatt høyde for, var at avslaget som ble behandlet første gang i 2010, ble signert av samme mann fire år senere, nå som rådgiver i en helt annen regjering.

Det denne saksbehandleren gjør nå, er bare å rettferdiggjøre sine egne gamle avslag. Dette på tross av representanter for det regjeringspartiet som har finansministeren, sier til oss at dette må vi ordne opp i. Vi har nemlig søkt flere ganger til forskjellige instanser, det være seg Finansdepartementet hvor «vår mann» svarte med et avslag. Vi har søkt til forrige finansminister hvor vi også fikk avslag.

Likeledes sendte vi søknad til kongen i statsråd, og gjett hvem som svarte, jo «vår mann Lødrup», som nå også svarer på vegne av vår nye finansminister - Siv Jensen. Det er, tro det eller ei, den samme rådgiveren som sitter fremdeles, en levning fra den forrige regjeringen. Han tar fremdeles avgjørelser på vegne av regjeringen, hvilken regjering det er, ser ikke ut til å ha noen betydning.

Dette skal det nå ryddes opp i, får vi vite av sentrale FrP politikere. Måten det blir gjort på, er å bruke samme rådgiver som AP brukte for å nekte FFFS medlemmer vanlige rettigheter, og derigjennom støtte LOs krav om at det bare var de store paraplyorganisasjonene som skulle ha denne retten. FFFS og andre fagorganiserter skulle nektes dette.

Nå er vi trøtte av å bli behandlet som annenrangs borgere, nå saksøker vi staten for å få våre rettmessige penger tilbake. Dette blir ingen god reklame for den Blåblå regjeringen. Avgjørelsene har vært så rødfarget at det er merkelig at de nye makthaverne tar sjansen på å la denne rådgiveren slippe til. Hva skal vi med statsråder, vi har jo rådgivere: Ja vel hr. statsråd



BRAGE VIKING

Illfoto: Morten Vika



Advokatfirmaet Ræder DA
Postboks 2944 Solli
0230 OSLO

**Krav om dekning av sakskostnader
- Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS)**

Vi viser til deres brev av 4. november 2013 der det fremsettes krav om dekning av sakskostnader med hjemmel i forvaltningsloven § 36. Kravet knytter seg til en søknad fra FFFS om omgjøring av departementets vedtak 16. april 2010 om ikke å gi samtykke til at medlemmene i FFFS kunne kreve fradrag for betalt medlemskontingent.

Forvaltningsloven § 36 første ledd lyder:

“Når et vedtak blir endret til gunst for en part, skal han tilkjennes dekning for vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket, med mindre endringen skyldes partens eget forhold eller forhold utenfor partens og forvaltningens kontroll, eller andre særlige forhold taler mot det.”

Finansdepartementet ga i vedtak datert 25. oktober 2013 samtykke til at medlemmene i FFFS kan kreve fradrag med virkning fra og med inntektsåret 2013. Vi finner grunn til å presisere at det etter vår oppfatning ikke hefter noen feil eller mangler ved departementets avslag 16. april 2010. Det var derfor ikke grunnlag for å omgjøre dette. Søknaden om omgjøring ble derfor ikke etterkommet.

Grunnlaget for at det nå ble gitt samtykke, var en endret vektlegging av de hensynene som gjør seg gjeldende ved utøvelsen av departementets skjønn etter skatteloven § 6-20 tredje ledd annet punktum. Dette innebar en markert endring av praksis fra det som ble lagt til grunn ved behandlingen som førte frem til avslaget i 2010. I en slik situasjon, sett i sammenheng med at det etter vår oppfatning ikke hefter ugyldighetsgrunner ved vedtaket i 2010, ble det ikke ansett riktig å omgjøre det tidligere avslaget, eller å gi det nye vedtaket virkning forut for innværende inntektsår.

Vedtaket om samtykke må således anses som et nytt vedtak, og ikke endring av avslaget datert 16. april 2010. Grunnvilkåret for å tilkjennes saksomkostninger etter fvl. § 36 – at et vedtak blir endret til gunst for en part – er derved ikke oppfylt.

Departementet mener for øvrig at de kostnadene som kreves

dekket ikke kan anses som nødvendige for det nye vedtaket og det utfallet saken nå har fått. Dette begrunnes først og fremst med at årsaken til at det ble gitt samtykke var at departementet på generelt grunnlag hadde besluttet å endre holdningen til vilkåret om tilslutning, jf. nedenfor.

Departementets oppfordring til FFFS og vedtak 25. oktober 2013 må ses i sammenheng med at hovedforhandlingen i Borgarting lagmannsrett var berammet til 5. og 6. november og at den nye regjeringens tilleggsproposisjon til skatte- og avgiftsopplegget for 2014 først skulle legges frem 8. november 2013.

Bakgrunnen for at Finansdepartementet oppfordret FFFS til å fremsette en ny søknad, var at departementet tok sikte på å legge frem et forslag om å oppheve tilslutningsvilkåret for fradragsrett i sktl. § 6-20 tredje ledd med virkning fra og med inntektsåret 2013. Dette ble gjort 8. november, se Prop. 1 LS Tillegg 1 (2013-2014) punkt 3.7 (utdrag følger vedlagt). Hvis forslaget til endring blir vedtatt av Stortinget vil tilslutningsvilkåret bli opphevet med virkning fra og med inntektsåret 2013.

Departementet antok at FFFS ville vurdere hensiktsmessigheten av å fortsette ankesaken dersom de hadde vært kjent med at tilslutningsvilkåret ville bli foreslått opphevet. Ettersom forslaget først ville bli offentliggjort etter den berammede hovedforhandlingen, ble det ansett hensiktsmessig å benytte departementets kompetanse til å gi samtykke i mellomtiden.

Samtykket gir isolert sett FFFS en sikkerhet for at medlemmene får fradragsrett uavhengig av utfallet av stortingets behandling av forslaget om å oppheve tilslutningsvilkåret. Dersom regjeringens forslag til opphevelse av tilslutningsvilkåret vedtas av Stortinget, vil imidlertid ikke vedtaket ha noen selvstendig betydning for forbundet eller dets medlemmer. Da vil medlemmenes fradragsrett i realiteten være en konsekvens av denne lovendringen, mens vedtaket mer må betraktes som en forskuttering av dette.

Hovedformålet med det nye vedtaket var altså å forsøke å begrense partenes omkostninger knyttet til den forestående hovedforhandlingen i Borgarting lagmannsrett. Vedtaket kan derfor ikke anses som et resultat av det arbeid som ligger til grunn for det fremsatte krav om dekning av sakskostnader. Det følger av det ovenstående at departementet ikke har endret sitt vedtak fra 2010, men fattet et nytt, selvstendig vedtak. Videre følger det at det arbeid som er utført på vegne av FFFS ikke har vært nødvendig for at det ble fattet et nytt vedtak eller for innholdet i dette. På denne bakgrunn finner vi ikke at vilkårene etter fvl. § 36 for krav på dekning av sakskostnader er oppfylt.

Det følger av forvaltningsforskriften § 34 at dette vedtaket ikke kan påklages til Kongen.

Med hilsen

*Knut Erik Omholt e.f.
avdelingsdirektør*

*Hans Peter Lødrup
Lovrådgiver*

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer



Tusen takk FFFS

Ja nå når jeg sitter her og skriver, kan jeg takke fffs for at jeg har jobb i dag.

Det som skjedd var att jeg ble oppsagt på grunn av passert 62 år, og det etter over 6 år ombord. Da jeg kontaktet FFFS, ble det umiddelbart satt i verk tiltak for og få omgjort oppsigelsen, som er ugyldig etter nye lover og regler, faktisk helt tilbake til 2007. Noe rederen ikke brydde ikke seg noe særlig om.

Så det endte med et møte mellom partene. Jeg ble imponert av FFFS sin mann som viste en forståelse for regelverket som var utrolig, heldigvis kan jeg ikke si det samme om advokaten til rederen, og heldigvis endte det godt for min del, jeg fikk jobben tilbake og nå kan jeg stå ombord til neste oppsigelsesgrense som er 70 år.

FFFS ordnet opp for en annen ansatt om bord også, en som ble nektet sykepenger, reder mente at når han ble syk var han ikke ansatt i rederiet, da var han ansatt hos nav, ja-ja.

Tusen takk til FFFS for all hjelp. Det viser seg at FFFS tar alle sine medlemmer alvorlig og jobber for dem, og ikke som andre- i mot dem.

Hilsen 2 fornøyde FFFS medlemmer.

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef, kr. 295,-

Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske kr. 285,-

Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere kr. 270,-

Lettmatros, kadett og smører kr. 245,-

Lærling kr. 50,-

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



Leserbrev



Hei

Har nå vært på sjøen (supply skip) i flere år, mønstra ombord den ***** og er fortsatt ombord i det samme fartøyet den dag i dag.

Etter at jeg blei ansatt i ***** ble jeg automatisk trukket kontingent til sjømannsforbundet. Jeg har aldri vert medlem i sjømannsforbundet, men har likevel blitt trukket kontingent hver måned.

Jeg kontaktet rederiet om dette, og spurte om hvorfor de trakk meg for kontingent til NSF, men svaret der i fra, var at det er sjømannsforbundet som styrer dette.

Etter dette ble det lagt litt i glemmeboken og jeg har på en måte ikke tenkt over det, så kontingenten har blitt trukket uten at jeg har tenkt så alt for mye på det.

Men nå etter at jeg har vert medlem i FFFS en stund, lurar jeg på om dere hadde noen løsning på dette. Grunnen til dette har fått gå så langt, er delvis min egen skyld, som ikke fikk stoppa dette automattrekket av kontingent fra hyra til sjømannsforbundet med en gang, men så stiller jeg også spørsmålet, hvorfor skal de ha retten til og automatisk kunne trekke meg for kontingent, bare fordi jeg er ansatt i et rederi?

Jeg meldte meg aldri inn i NSF men likevel blir jeg trukket som om jeg var medlem.

Etter mine beregninger fra min første hyre i ***** skylder sjømannsforbundet meg for 26 trekk gjennom 2 år og 2 måneder på kroner 486,99 per trekk. $26 \times 486,99 = 12\,661,74$ kr i innbetalt kontingent uten å være medlem. Disse pengene vil jeg ha tilbakebetalt.

Jeg stoler på at FFFS gjør sitt ytterste for å stoppe denne praksisen.

Med vennlig hilsen
en som selv vil bestemme sin forbundstilhørighet.

FFFS svarer.

Dette er et problem FFFS tidligere har tatt hele veien til Høyesterett og vunnet, men det ser ikke ut til å hjelpe. De som så desperat ønsker pengene dine, bryr seg ikke om en, i deres øyne uviktig dom, fra landets høyeste domstol. Denne gangen vil vi bruke en annen metode for å få slutt på dette uvesenet. Mafia metoder for å tilrane seg andres penger skal det snart bli slutt på. (Red)



Hei

Jeg blir provosert over Deres stadige vinkling omkring bruk av utenlandsk arbeidskraft til sjøs. Vi er alle enige om at vi ønsker flere Nordmenn ombord på skip langs vår kyst, men vær edruelige i argumentasjonen. Dere bruker uttrykk som blir helt feil i denne diskusjonen.

For det første, det hadde ikke vært norske sjømenn hvis det ikke hadde vært norske redere, ikke skyt den som man er avhengig av. Norske redere har vært tilpasningsdyktige i alle tider, det er derfor vi har en flåte som er fremst i verden når det gjelder utvikling og drift.

Dere fremstiller de som bruker nordmenn ombord på skipene som helter, mens de som tar i bruk sjømenn fra andre land som skurker. De først nevnte betaler ingen skatt (rederibeskatning) samt at de mottar tilskudd fra staten (nettolønn) for sin drift.

Bruken av ordet sosial dumping brukes helt feil. Dette er et problem som er tenkt å ivareta den som er utsatt for sosial dumping (utnyttelse av den utenlandske arbeidstaker). Isteden for bruker dere uttrykket for å trykke denne arbeidstakeren ned, å løfte frem den norske arbeidstaker frem på bekostning av den som er utsatt overgrep.

Dere må komme til roten av problemstillingen det er oppdragsgiveren som er den som avgjør om vi skal ha norske sjømenn i fremtiden. Det må aksepteres i samfunnet at tjenester utført av norsk arbeidskraft har en høyere pris en om samme jobb er utført av arbeidstakere fra andre land.

Vi kan selvfølgelig sette opp høye gjerder rundt kongeriket Norge og si til omverden at innenfor denne muren skal vi ha full kontroll over alt som skjer, på alle plan. Jeg tror ikke vi er helt der.

Mitt råd er legg opp til en linje der man diskuterer med rederne om løsninger som gagnar den norske sjømann. Jeg er en norsk sjømann som ønsker flere nordmenn på norske skip, men samtidig har jeg stor respekt for utenlandske sjømenn. De fleste er ikke utnyttet av norske redere, men har et godt liv.

Hvordan opptrer dere selv når dere går til innkjøp av utstyr etc. på hjemmebane? Er pris dere uvedkommende?

Ha en fortreffelig fin dag

Hilsen
Trygve Holm



Svar fra FFFS

Hei Trygve.

Mange takk for dine kommentarer. Dette er virkelig noe vi setter pris på. Uten reaksjoner fra dere har vi ikke muligheter til å rette opp i misforståelser.

Du skriver at vi alle ønsker flere nordmenn på skip langs kysten. Det har du helt rett i - norske skip. Med det antar vi at du mener NOR-registrerte skip. De skal etter loven bare være bemannet med nordmenn, eller i alle fall mannskap på norske tariffier.

Det vi har tatt til orde for er at det ikke skal være tillatt å sette til side NIS-loven, som uttrykkelig sier at det ikke er lov for dem å gå som de vil langs kysten.

Du har helt rett i at hadde vi ikke hatt norske redere, hadde vi ikke hatt norske sjøfolk heller. Videre sier du at de (rederne) har vært tilpasningsdyktige gjennom alle tider. Ja du skulle bare visst. Fra boken **Makt Myter Media - der er verre enn du tror**, har vi klippet et lite stykke for å illustrere det vi mener og det rederne har hatt å stri med.

Nyttårsaften 1948 erklærte handelsminister Erik Brofoss at gjenreisningen av handelsflåten var sikret og at det ikke ville bli gitt lisenser til ytterligere kontraheringer i utlandet. Dette ble et helt konsekvent og for skipsfarten katastrofalt forbud. Selv skip med full valutarisk selvfinansiering og befrakningsavtaler som ville sikre positive netto valutabidrag flere år fremover, ble nektet lisens.

Dette er noe av det rederne har vært nødt til og slåss med opp gjennom årene. At de i det hele tatt har orket, det er mer enn underlig. Det FFFS klager på er ikke at vi har rike og forretningsmessige og flinke redere, det må vi ha. Det vi derimot kan klare oss godt uten er politikere som ikke er visjonære nok til å forstå viktigheten av både gode redere og sjøfolk. Det kan nesten virke som om enkelte politikere ikke har tålt at andre har gjort det bedre enn dem selv, og derfor har gjort alt de har kunnet for å legge kjepper i hjulene for dem. Og det har ikke bare vært et problem like etter krigen, men det ser ut for at det for alvor begynte da.

I ditt neste avsnitt, er vi nok litt mer uenig med deg. For det første, når det gjelder nettolønnen var FFFS en av forkjemperne for at vi fikk den innført, og det er vi stolte av. Det var og fortsatt er, en nødvendighet. Uten den hadde vi knapt nok hatt noen norske sjøfolk igjen. Når det gjelder de rederne som fremdeles bruker nordmenn har vi bare godt å si, når det gjelder dem som bruker bare utlendinger, har vi heller ikke så mye vont å si. De har sine skip i et annet register som ikke tillater dem å seile på kysten.

Når det gjelder utenlandske skip som trafikkerer norskekysten som sitt eget land, og på toppen av det hele, er bemannet med bare utlendinger, er vi ikke nådige. Men forstå oss rett. Det er ikke de utenlandske rederne/ mannskapene vi er forbannet på. Nei det er norske politikere som ikke vil gjøre som resten av politikere internasjonalt gjør, de bryr seg ikke om sine egne landsmenn. I følge en reportasje på TV2 var Norge og England de to gjenværende statene som ikke ivaretok sine egne sjøfolk.



Når vi snakker om sosial dumping, snakker vi om norske sjøfolk som blir byttet ut med billige utenlandske sjøfolk. Når en norsk sjømann går fra en månedsinntekt på, la oss si, 35 000- 40 000 kroner, til en stønad fra NAV, da er det sosial dumping. At utlendingen som kom i stedet for den oppsagte nordmannen, får en kjempelønn i forhold til hva han hadde fått i sitt hjemland, er ikke god nok unnskyldning for å si opp en norsk sjømann.

Når vi tok for oss skipsrederen/politikeren Jonas Gard Støre, sin måte å tjene penger på, mente vi det. At han er medeier i ett eller flere skip, er helt flott. At han får dem registret i NIS-registret, er også greit. Det som ikke er greit, er at han går til sine venner i forbund og departement og får dispensasjon fra NIS-loven slik at han kan inngå langtidskontrakter med et statseid selskap, Statoil, ansette billige utlendinger om bord og tjene tusenvis av kroner ekstra i måneden ved å sparke, eller å la være å mønstre nordmenn/-kvinner. Det er også sosial dumping. Skal man gå fast på kysten med norsk registrerte skip, skal mannskapene, det være seg norske eller utlendinger, være mønstret på norske tariff, det sier loven.

Når du ber oss om å komme til roten av problemet, har vi gjort det, i og med at vi ber myndighetene gjøre som resten av verden gjør. Beskytte egne innbyggere fra å bli utkonkurrert på egne områder. Resten av verden med kystfart har stengt grensene sine for andre enn egne sjøfolk, det er i følge en nylig reportasje i TV2 (25 oktober), kun Norge og England som nå har helt åpne kyster. Om dette hadde vært tilfellet for resten av verden, skulle vi ikke sagt noe, men slik det er nå ser vi flere utenlandske flagg langs kysten, enn norske.

La det være hundre prosent klart, FFFS HAR INGENTING I MOT UTENLANDSKE SJØFOLK, DET VI HAR I MOT ER AT DE IKKE FÅR NORSKE HYRER/TARIFFER. Hadde de sjøfolkene som er mønstret på skip som går på norskekysten hatt norske hyrer/tariffer, hadde norske redere/arbeidsgivere hatt en mulighet til å følge med i konkurransen. I dag har de bare en mulighet for å klare seg i denne dansen, flagge skipene sine ut til alle mulige rare skipsregistre, og kaste sine norske mannskaper på land, noe vi vet faller mange redere tungt for brystet.

Dette har ingenting med høye murer å gjøre. Vi har i alle år fjernet alle gjerder, om det fra skiftende regjeringer har vært noen skulte agendaer i dette vites ikke, men noen murer har vi dessverre ikke hatt. Det vi ønsker er bare at konkurransen skal være lik internasjonalt, bare på den måten kan vi få et rettferdig system som tar vare på både norske og utenlandske sjøfolk/redere.

Ditt råd til oss forstår vi veldig godt, problemet er bare at rederne ikke er den rette til å diskutere med. Forstå oss rett, rederne er, på samme måte som deg og meg, underlagt et politisk system som vi må følge. Det er ikke redernes skyld at norske politikere ikke setter seg skikkelig inn i problemene norsk skipsfart strir med. Det er her hunden ligger begravd, vi må få politikere som forstår, og kan tilrettelegge norsk skipsfartspolitik på langsiktige plan.

Alle vet at når det kommer til stykket er pris det avgjørende kriterium for hvordan vi handler. Dette gjelder også rederne, skal de overleve er det ikke nok å ønske at skal tjene penger. De må, på lik linje med alle andre, tjene penger. Når så landets egne politikere ikke gir dem denne muligheten hjemme, må de ut av landet. Det er det vi må gjøre noe med.

Vi håper at vi med dette har fått frem meningene våre litt bedre, er det noen som fremdeles er i tvil, er det bare å ta kontakt.

Skipet skal i går ha vore på veg frå Brevik til Spjelkavik. Ifølgje Sunnmørsposten går lasteskipet jamleg mellom Ålesund og Brevik. Politiet sier at det er 13 personer om bord.

Kun to av dem er norske

<http://www.marinetraffic.com/ais/no/shipdetails.aspx?MMSI=538002398>

Opplysningene over er ikke ment å være kritiske på grunn av at det er et utenlands skip, M/V Conberria er registret på Marshalløyene og langt borte fra sine hjemlige kyster. Det vi er kritiske til er at de i det hele tatt seiler på norskekysten.

Det har med norske lover å gjøre. Er det ikke snart på tide at vi beskytter våre egne rederier og sjøfolk fra spekulative investorer? Vi har nemlig grunn til å tro at eieren heller ikke er norsk. Alle piler i den forbindelse peker nemlig mot Polen. Vi har i lang tid tatt til orde for at Norge må gjøre som resten av verden, med unntak av Norge England, og begynne å ta vare på egen næring: Innføre strenge regler for hvem som får lov til å seile på kysten. De eneste som i dag, per definisjon, ikke har lov til å gå fast på kysten, er faktisk norske skip i NIS-registret, men det er jo en god begynnelse.

Det som er et større problem enn de ca. tretti NIS-skipene som er gitt dispensasjon til å frakte gods langs kysten, er de utenlandske. De har ingen restriksjoner, de kan komme og gå som de ønsker.

Hadde vi hatt mer kontroll på disse skipene, hadde i alle fall ikke så mange grunnstøtinger av utenlandske skip vært noe stort problem. De skipene som da gikk i fast fart på kysten hadde vært norske.

Ikke bare hadde vi beskyttet oss bedre mot at slike ulykker skulle skje, men vi hadde hatt en mye sikrere beskyttelse for

norske sjøfolks arbeidsplasser. Vi er ikke i stand til å se fornuften i at Norge skal være et av to land i verden som ikke har noen reguleringer opp i mot utenlandske skip. Uansett hvor vi retter blikket, vil vi finne at nasjonene beskytter egne sjøfolk. Der Norge i dag er sterkt representert med mange skip på eiersiden, som for eksempel i Brasil, tar man vare på sine egne sjøfolk. I Australia, USA, Canada - ja slik kunne vi regnet opp i fleng, land som beskytter sine egne kyster og arbeidsplasser.

Hva det er som er så spesielt med norske politikere som nekter å ta vare på egne innbyggere, vet vi ikke, men denne politikken har vedvart siden krigen.

Sjøfolk er en salderingspost, som man kan sjonglere med slik det måtte passe. Det politikerne i dag skal være oppmerksomme på, er at etter krigen hadde man veldig dårlig kontakt ut til sjøfolkene. I dag derimot, er ingen lenger borte enn en telefonsamtale eller noen tastetrykk, nå vet vi hva som foregår. Nyhetene er ikke lenger flere dager/uker gamle når de når frem til oss. Vi får dem like fort som velgerne på land.

På denne bakgrunn tror vi at det hadde vært klokt av politikerne å begynne å ta sjøfolkene mer på alvor. Om man ikke begynner å ta dem på alvor, kan ramaskriket komme til å bli like høyt om det skjer dem noe, som om det skulle være en større bedrift på land.

Innfør proteksjonisme for norske skip på kysten, det trenger rederne, det samme gjør våre fantastiske sjøfolk!

Den dagen Norge innfører beskyttelse på kysten og på sokkelen, redder de norsk skipsfart. Da kan vi gi dem som jobber innenfor oljeindustrien forhold som gjenspeiler hvor de arbeider. For tiden

er det natt og dag i forskjell på de som har sin jobb på plattformer/rigger og dem som sørger for at de som jobber på plattformer/rigger har noe å gjøre i det hele tatt. Det merkelige er, at ingen ser at de arbeider innen samme industri.

Den dagen det blir mer likestilling med oljeindustrien, vil også rekrutteringen til sjømannsyret være bedre. I dag overlater politikerne alt ansvaret til næringen alene, uten selv å ta ansvar. Hadde vi fått likhet for sjøfolkene og de som arbeider innen oljeindustrien, var det til syvende og sist oljeselskapene som måtte betale kostnadene, og det har de råd til. De pumper opp av en felles eiendom, men de betrakter den eiendommen som sin egen private pengebinge.

Dette kan vi muligens gjøre noe med, det er bare å melde seg inn til oss, og vi lover å arbeide med saken. De andre forbundene har, så langt vi vet, ikke nevnt et eneste ord om dette, derfor blir det opp til dere å gjøre FFFS store nok til å stå bak kravet om rettferdighet. Vi er her, er dere? Kysten og sokkelen skal være vår.



Illfoto: Helge Oksnes

Det er for sent å snyte seg når hele nesen er borte

«Ifølge Norsk Sjømannsforbund kan rederiene ansette fem filippinere hvis de sparker en nordmann.»

(se <http://www.tv2.no/nyheter/innenriks/her-er-kontrakten-rederiet-vil-holde-hemmelig-4133083.html>)

Sitatet over er hentet fra en artikkel på nettsidene til TV2 den 7. oktober i år (se link), i forbindelse med utflaggingen av Teekay skipet Stena Sirita. **Om en norsk sjømann forsvinner i land, og vekk fra medlemslistene til NSF, betyr det lite, fordi man får inn igjen minst like mange kontingentbetalere, i følge deres eget utsagn.**

Det er et faktum at om NSF og de to andre forbundene, sammen med våre folkevalgt på Stortinget, hadde gjort noe for å løse dette problemet tidligere, og ikke bare vært medløpere, hadde vi i dag hatt mange flere norske sjøfolk. Vi har tidligere presentert avtalen NSF & Co. har inngått med NR, Manilaavtalen, som den heter.

Manilaavtalen er sikkert reforhandlet mange ganger siden den ble inngått, men

siden vi ikke har noen nyere variant av avtalen, legger vi den originale ut igjen, for å vise prinsippene i avtalen.

MANILA- AVTALEN:

- Manila-avtalen mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund. - Etableringen av bemanningskontoret, NFD International Manning Agents Inc. I Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først og fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.

- Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115 kroner per måned per mann samt 1600 kroner per mann per år til ITFs velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15 000 dollars per skip eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD.

- Tariffavtalen for Norsk Sjømannsfor-

bund og ITF ble en lukrativ butikk med nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk Sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.

- Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene og hyrekontoret, ble den økonomiske hverdagen en annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norsk skip gjennom kontoret: Hyrene filippinerne på denne måten fikk, utgjorde nemlig bare rundt halvparten av normal norsk hyre, og lå også langt under de offisielle ITF hyrene i Manila.

(Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)

Tall TV 2 har hentet inn fra Rederiforbundet, viser at minst 30 norske skip har byttet flagg hvert år. Toppen var i 2010, da 41 skip flagget ut.

Som man kan se har drøssevis med skip flagget ut de siste årene, om dette var tilsiktet eller ei fra NSF, skal være usagt, men på grunn av Manilaavtalen er NSF satt sjakk matt. Det vi ser i dag er rett og slett ikke noe annet enn blåmandag for et forbund som for mange år siden (?) var så grådige at penger var viktigere enn medlemmene.

Illfoto: Helge Oksnes

Norske sjøfolk forsøkt tvunget til taushet

10 KONFIDENSIALITET

Arbeidstaker bekrefter at han/hun vil bevare fullstendig taushet om Arbeidsgivers forhold, herunder, men ikke begrenset til, forretningshemmeligheter, kundeforhold og forretningsrelasjoner både før og etter Avslutningsdagen.

Partene er enige om å holde innholdet av Avtalen konfidensielt. Dette er likevel ikke til hinder for at avtalens innhold gjøres kjent i lovpålagte tilfeller.

Partene forplikter seg til å avstå fra negativ omtale av hverandre.

Det er skremmende å se hvilke kontrakter sjøfolk blir tvunget til å sette sin signatur på.

Enkelte sjøfolk blir tvunget til å inngå klart tariffstridige kontrakter, men som likevel ikke får konsekvenser for rederiene. De oppfører seg som om de kan lage sine egne lover. Til og med etter at man har fått sparken, er man bundet av en taushetserklæring gitt under trussel av at rettmessige penger man har krav på, ikke blir utbetalt.

NORSKE MATROSER MÅ SKRIVE UNDER PÅ TAUSHETSERKLÆRING – FOR Å FÅ ETTERLØNNEN SIN

http://pub.cdn.tv2.no/multimedia/TV2/archive/01080/Skjerm bilde3_1080161a.

Hvor var forbundene da disse kontraktene ble forfattet, er ikke kontraktens ordlyd en del av tariffen?

På en måte kan man si heldigvis at Teekay har flagget ut, så kan andre få problemet med dem. Men, det blir også feil. Først har de fått muligheten til å føre norsk flagg, et flagg med høy mari-

tim stjerne internasjonalt. Når goodwillen er oppnådd bytter man mannskap og flagg. Nå er tiden inne til litt sosial dumping, og større pengeflyt til aksjonærenes kontoer. Om det går på bekostning av at noen er blitt arbeidsløse i Norge betyr ingen ting.

Om du vet om andre kontrakter med mer eller mindre samme innhold, vil vi gjerne se dem. Vi lover selvsagt at ingen vil bli avslørt, men vi ønsker meget sterkt å bli informert om noen blir utsatt for slike umoralske, muligens kriminelle, påtrykk fra arbeidsgiveren sin.

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

Hva mener du?

www.fffs.no

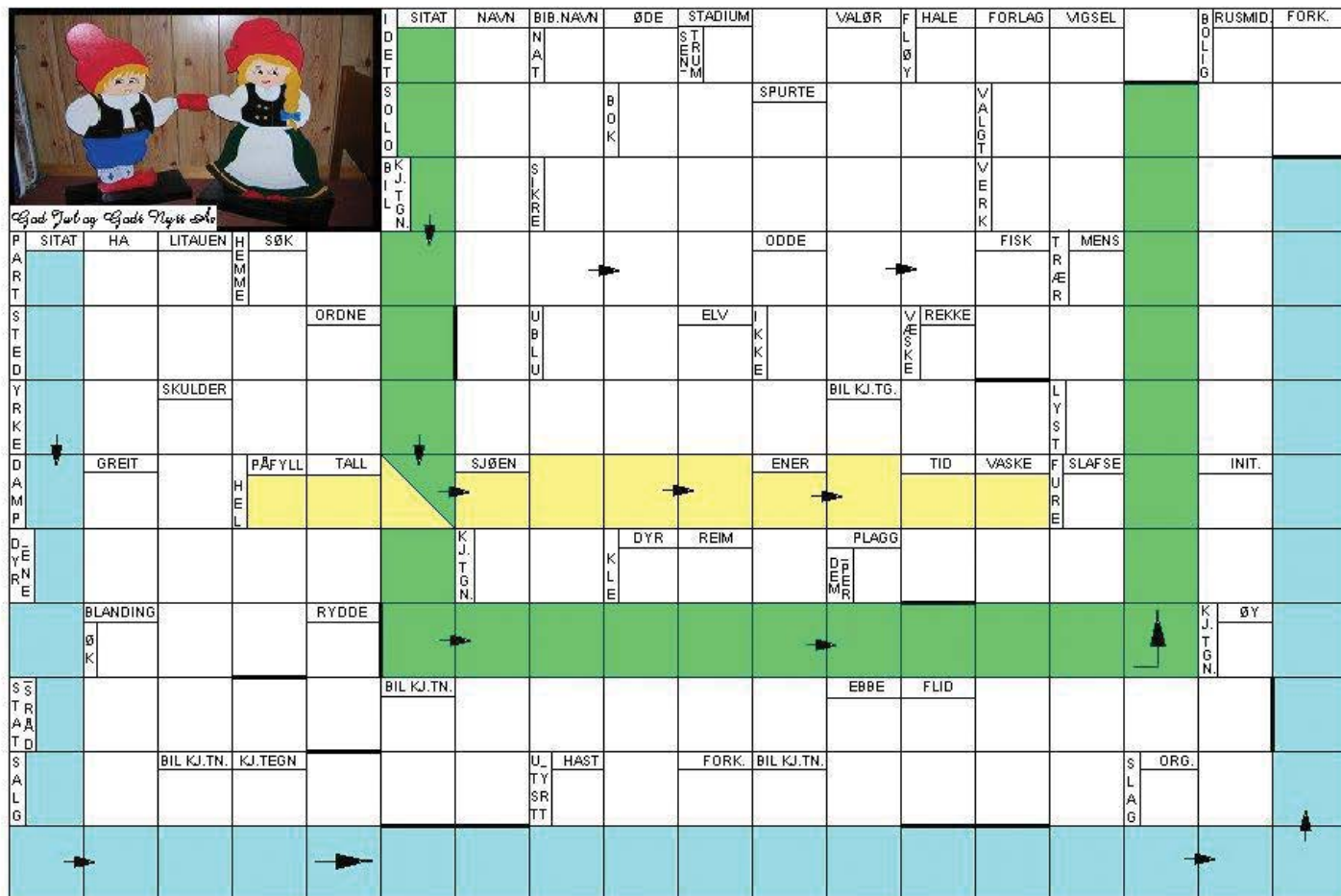
info@fffs.no

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 01.03.14 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2013: Eva Guldstein, Lørenskog – Ådne og Sivert Sulebakk, Frekhaug
 Magnhild Korsmo, Sortland

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
 Godt nytt år*



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