

DRÅPEN

FF

FS

NR. 2 • 2016 • 15. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● STØRES
KROKODILLETÅRER

● HUMAN
FACTOR

● UNØDVENDIGE
YRKER

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • oktober 2016



Attpåtil med Bergen som hjemmehavn side 9



Jeg har vært på cruise igjen side 36



Human factor side 49



Unødvendige yrker side 51

Nr. 2 oktober 2016 - 15. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Dagens maritime situasjon.
Foto: Tone Vegsund Wille

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Nå er NIS-registerets virkefelt heldigvis utvidet	side	5
Skal vi overlate til politikerne å forvalte landets lover	side	6
I mange år har FFFS varslet om hva som skjer om vi ikke beskytter våre sjøfolk	side	7
Om det ikke var for NIS-registerets utvidelse, hadde vi hatt gode nyheter	side	8
-Attpåtil med Bergen som hjemmehavn	side	9
Skal vi sitte med hendene i fanget og se på at norske sjøfolk blir satt på land?	side	10-11
Hvem er det som lurar hvem?	side	12-13
Sannhetens øyeblikk har kommet	side	14
Det er ikke verdens best betalte jobber...	side	15
Nå har sosial dumping blitt lovlig	side	16-17
Er det øynene eller viljen det er noe galt med?	side	18
Enda mer diskriminering	side	19
Støres krokodilletårer	side	20
Hvor er logikken?	side	21
Diskriminering kan gi seg utslag i så mangt	side	22-23
En bergensskippers forunderlige skjebne	side	24-25
Glimt fra skipsbyggingen i Bergen	side	26-28
Diskriminering av arbeidstakere	side	29
Leserbrev	side	30-35
Jeg har vært på cruise igjen	side	36-39
Ramsalt skipskost	side	40-41
Loss of License	side	42-43
Fra dårlig fiskelykke til Kursk	side	44-48
Human Factor	side	49
Unødvendige yrker	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

Som skrevet om tidligere, viser det seg nå at Norge er på full fart til å bli et 100% skipsrederland. Betegnelsen som sjøfartsnasjon er i ferd med å forsvinne i samme takt som norske sjøfolk blir satt på land. Sist ute i denne sporten var GCR Crewing (GC Rieber shipping AS), de har nylig sagt opp alle sine norske ansatte. Måten det ble gjort på var total overkjøring av de ansatte og deres forbund.

At det var så enkelt å si opp sjøfolk kan vi takke våre fremste tillitsvalgt på Stortinget for. Etter at de fraskrev seg alt ansvar for norsk skipsfart, og overlot det til kyniske redere, har farten i oppsigelser av norske sjøfolk bare eskalert. Etter utvidelsen av NIS registerets virkefelt i mars i år, har det bare gått en vei- nedover. De må derfor også ta på seg ansvaret for at nå er det 66 nye sjøfolk, som må stille seg i arbeidsløshetskøen.

Når Industriministeren, samt andre ministre, står på Stortingets talerstol og forteller at vi må stoppe sosial dumping, er det bare noe de sier. Det har absolutt ingen dypere mening, det har bare blitt en floskel, som alle politikere liker å slå om seg med. Den dagen de virkelig begynner å leve som de predikerer, skal vi begynne å lytte igjen, men ikke før.

Scandinavian Star saken er ikke, som politiet i Oslo ønsket, ute av verden. Stiftelsen og Stortingskommisjonen arbeider like intenst som før. Selv om politiet håpet å lukke et betent sår i deres rekker, vil det ikke skje. Saken skal belyses med hele sitt grufulle innhold.

Frem i lyset skal også de som har bidratt til dekkoperasjonen, både innenfor politi og påtalemyndighet. Når vi sier påtalemyndighet gjelder det ikke minst påtaleansvarlig under etterforskningen i 1990-91, som blir nevnt med navn og stilling samt et større pengebeløp i et notat i forbindelse med at selskapet Sea Escape, som mottok forsikringsoppkjøret i USA, gikk konkurs. Vi ønsker å vite hvorfor, nå avdød advokat Louis Rome far til den eneste amerikanske statsborgeren som omkom i brannen, noterte navnet og stillingen til påtaleansvarlig ved Oslo politiet, sammen med summen 870 000 kroner support. Vi vil også vite hva assisterende riksadvokat Tor Aksel Busch visste, som gjorde at han aksepterte anklagen mot den danske trailersjåføren Erik Mørk Andersen, for brannstiftelsen.

Nicolai Bjonness, Asst. Chief of Police - 02 66 90 50 -
6.5 | 870,000 kroner Norwegian law - support

Det samme gjorde også daværende politimester i Oslo, Willy Haugli, som gikk knallhardt ut og påsto at saken nå regnes som oppklart, og at gjerningsmannen er død. Det står i sterk kontrast til det de sier i dag. I dag har de bare en svak mistanke mot en person, som de frikjente på sommeren 2014. Det rare er at politimesteren i Oslo Hans Sverre Sjøvold sier på Dagsnytt 18, at han vet for lite om saken og brannen men samtidig henlegger saken, som uoppklart.

I mange år har FFFS varslet om hva som skjer om vi ikke beskytter våre sjøfolk. Vi har også i mange år sagt ifra om at dersom vi ikke får proteksjonisme på sokkelen og kysten, vil norske sjøfolk bli historie. Nå har det endelig gått opp for dem som har hjulpet til med utvidelsen av NIS registerets virkefelt, at noe må gjøres. Les mer inne i bladet.

God lesning



Illustrasjon: Helge Oksnes

Nå er NIS-registerets virkefelt heldigvis utvidet

Nå er NIS-registerets virkefelt utvidet – og utenlandske mannskap er på vei inn i de norske fjordene. Og regjeringen støtter dem som har interesse for utvidelsen – rederne.

Er det noen som virkelig har brukt for støtte, så er det vel skipsrederne, og spesielt de rikeste? Bare tenk hvordan de stakkarene må fryse seg gjennom lange vintre. Kjempestore hus og leiligheter, nesten som palasser, de skal jo varmes opp, og det er dyrt må vite. Om man ikke er så heldige at man har noen litt mindre heldige naboer, som bor i etasjen under seg på Tjuvholmen eller på tilsvarende adresser som fyrer godt, må man betale for oppvarmingen selv. Vi registrerer med tungt hjerte hvem regjeringen mener trenger støtte med våre varmende skattekroner.

Som en konsekvens av dette vil norske sjøfolk bare være noe man kan lese om i historiebøkene, men heldigvis har regjeringen bestemt at de skal bruke flere skattekroner. Nå vil de heldigvis gi refusjon til de rederne som vil, eller må, ansette EØS borgere, i henhold til retningslinjer i de nye NIS-forskriftene.

Det er litt mye forlangt at norske redere skal betale det det koster å ha folk ansatt. Her ser vi en handlekraftig regjering som vet å sette inn støtet der man får mest igjen for pengene.

En litt mindre heldig side av dette er at norske sjøfolk mister jobb og inntekt, men heldigvis vet vel regjeringen hva som er viktigst? Vi har både oljeinntekter og skattekroner å ta av. At sjøfolkene må hente sin inntekt på NAV, er en liten pris å betale når vi ser hvor «fornuftig» regjeringen handler, og hvor pengene havner. En annen side av samme sak, er at de andre sjømannsforbundene heldigvis ikke taper noe på dette. De vil ha den samme gode kontingentflyten inn, enten det er norske eller utenlandske mannskaper som betaler. Derfor kan kanskje regjeringen bruke litt ekstra siden ledelsen i disse forbundene ikke blir lønnet av NAV eller skattepenger, men av de «få» kronene medlemmene må betale?

Så hvem er ikke stolt over regjeringen, for ikke å snakke om industriminister Monica Mæland og hennes departement, som har så god maritim forståelse? De har nå, nesten helt alene, klart å sende alle norske sjøfolk på land. Det største de så langt har fått til, er å beholde de norske rederne, de har vi virkelig brukt for, om også de forsvant ville titusenvis

av utenlandske sjøfolk stå uten arbeid, og det kan ikke den velferds- og demokratibeskyttende staten Norge være bekjent av.

Maritim virksomhet og offshore operasjoner (MAROFF)

MAROFF skal bidra til å realisere regjeringens maritime strategi for fremme av innovasjon og miljøvennlig verdiskaping i de maritime næringer. Programmet skal bidra til at maritime bedrifter og forskningsmiljøer videreutvikler sine kunnskapsmessige fortrinn, og støtter prosjekter som er innrettet mot de forskningsutfordringer som er nødvendige for å realisere de utvalgte innovasjonsområdene som er identifisert gjennom samarbeidsprosessen i Maritim21/MARUT.

Målgruppene for MAROFF er rederier, verftsindustrien, tjenesteleverandører og utstyrsleverandører til alle typer skip og til havbruksanlegg. MAROFF støtter også kompetanseoppbygging i forskningsmiljøer på teknologiske og samfunnsvitenskapelige tema av betydning for den maritime virksomheten i Norge.

(nortrade.com) <http://miniurl.no/191>

Skal vi overlate til politikerne å forvalte landets lover?

Vi har sett hvor galt det bærer av sted når de får slike oppgaver. Et eksempel er når de valgte å utvide NIS-registerets virkefelt. Resultatet av det blir at norske sjøfolk blir satt på land.

Som alle vet har vi politikere som fra Stortingets talerstol har forsikret oss om at sosial dumping er noe vi ikke skal ha i Norge. Utvidelsen av NIS-registeret kommer til å skape nettopp sosial dumping av norske sjømenn. Mange dyktige norske sjøfolk kommer til å være på trygd, og den trygden de havner på, er ikke betalt av de nye «norske» sjøfolkene, for de blir null-skatteyttere.

Det har aldri vært vanskelig å få dispensasjon fra NIS-loven. Jonas Gard Støre, er som de fleste vet, ikke bare politiker, men også skipsreder. Før loven ble endret benyttet han seg av muligheten til å søke om å få dispensasjon fra NIS-loven, noe han også fikk. Han sørget da for å utøve sosial dumping, noe som er et fyord for alle på Stortinget. Alle sier at sosial dumping må stoppes, men det gjelder visst bare om man slipper å stoppe selv, kan det se ut som.

Da Støre fikk innvilget sin dispensasjonssøknad fra NIS-loven, hindret han selvfølgelig et annet skip registrert i NOR-registeret (Norsk ordinært skipsregister) å gjøre fraktjobben, det skipet han hindret var selvsagt bemannet med norske sjøfolk. Skipet til Støre med billige utlendinger, som ikke betaler skatt til det norske fellesskapet.

Arbeidsplassene til norske sjøfolk er med andre ord i overhengende fare for å forsvinne. Dette takket være uærlighet fra flere kanter. Politikerne har enten vært dumme eller så har de løpt andres ærend. I tillegg har vi sjømannsforbund som har sprunget andres ærend. Samlet sett har dette ført til at NIS-området virkefelt er blitt utvidet.

Konsekvensen, kjære leser, er at norske sjøfolk står i fare for å bli byttet ut med billige utlendinger. Dette er velsignet av grådige redere, som heller ikke er lojale overfor dem som har vært ansatt i rederiene, og bidratt til på å bygge dem opp. Forbundene trenger vi ikke synes synd på, de har avtale med rederiene, og de får sin kontingent av de nye medarbeiderne ombord uansett.

Det verste opp i dette er ikke at vi har korttenkte politikere, men det er at vi har forbund som ikke har grepet inn og fortalt politikerne hva som skjer om denne maritime politikken fortsetter. Det verste er at forbundene har vært sandpåstrøere i denne prosessen, de har vært med på å få det i stand.

Det positive opp i denne skivebommen av en politikk, er at alle som skal ut å reise med ferge i nærmeste fremtid, får en strålende sjanse til friske opp engelsken sin, for det blir ingen nordmenn igjen til å ønske deg velkommen om bord. Det blir mest sannsynlig en filippiner eller en annen underbetalt stakkar, som må være nesten et helt år i arbeid for å kunne reise hjem på ferie, uten å vite om de får jobben tilbake om han/hun skulle ønske det.

HELSEATTEST PÅ DAGEN

Vi har drop-in timer alle dager

Timebestilling mandag, tirsdag og onsdag.

Våre åpningstider er mandag til fredag, fra kl. 08.00-15.30

Vi tilbyr også:

Konsultasjoner på dagen • Vaksinasjon
Personallegeordning • Bedriftshelsetjeneste.
Skipsmedisin

Våre leger er: Trygve Fonneland, Camilla Bentzon, Stein-Inge Stigen, Carl Martin Welde og Calvin Sekgopa.

Alle våre leger er godkjent sjømanns- og petroleums leger.
Fra og med 2015 har vi også godkjent dykkerlege.

LEGEKONTORET FOR SJØMENN
Maritim Telemedisin
BERGEN

Legekantoret for sjømenn Bergen
Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen
Tlf: 55 54 40 30 - Fax: 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

I mange år har FFFS varslet om hva som skjer om vi ikke beskytter våre sjøfolk

Vi har også i mange år sagt i fra om at dersom vi ikke får proteksjonisme på sokkelen og kysten, vil norske sjøfolk bli historie. Nå har det endelig gått opp for dem som har hjulpet til med utvidelsen av NIS registerets virkefelt, at noe må gjøres.

Næringsminister Monica Mæland (H) hadde et gledelig budskap på NRK Dagsrevyen 4. april: Flere rederier velger å flagge hjem sine skip grunnet de nye skattereglene.

«For vi står i fare for at et langt større antall norske arbeidstakere til sjøs enn dem som flagges hjem vil forsvinne dersom ikke regjeringen nå instruerer Sjøfartsdirektoratet».

maritime.no 26.04.2016
<http://miniurl.no/18s>

Hvorfor Maskinistforbundet og Unio nå begynner å klage på utviklingen til sjøs, er nærmest uforståelig; de har selv vært med på å legge til rette for at utvidelsen av NIS-registerets virkefelt. De er nære samarbeidspartnere til de to andre sjømannsforbundene, og har i tillegg kontorer i samme bygg. Det kunne vel ikke være så vanskelig å avlegge de andre en visitt og gitt dem noen Pauli ord om hva som ville skje om NIS-registrerte skip fikk tilgang til kysten, og om de mente det var nødvendig å snu?

Når vil norske sjøfolk våkne? De må vel snart innse at de tre andre forbundene ikke setter norske medlemmer i første rekke. Det kan se ut som om at for dem betyr det ingenting hvem som betaler kontingenten så lenge pengene kommer inn. Nå er det unnskyldningene og bortforklaringene, som skal på plass. Noe vi tror kan bli vanskelig så lenge det finnes norske sjøfolk igjen.

I tillegg vil de som har makten over sjøfolkene arbeidsdag også drive aldersdiskriminering. FFFS har fått slått fast en gang for alle, at diskriminering er forbudt. Vi måtte, som dere husker, helt til

Strasbourg for å få dette til. Til og med Norges Høyesterett nektet oss medhold i at diskriminering må forbys. Nå vil mulighets Sjøfartsdirektoratet innføre enkelte redere ønske om at sjøfolk over 50 år selv skal betale for nødvendige kurser, som rederiet er pålagt av det samme direktoratet, at de ansatte innehar. Dette må vel være en jobb for, først og fremst DNMF? De kan ikke tillate at industriminister Monica Mæland godkjenner slik ulovlig praksis.

Som sagt, de har kontorer i samme bygning, de fører samme unnlattende politikk, og de har tre godt betalte administrasjoner. Når de er så like, og medlemmene ser det, forstår vi ikke hvorfor de lar seg lure. De kontingentpengene medlemmene betaler, er redskapen ledelsen bruker for å fjerne norske sjøfolk. Medlemmene til FFFS påstår at det bare finnes et forbund for sjøfolk, nemlig FFFS. Flere av dem har til og med bestemt seg for å betale støtstekontingent etter at de har gått av med pensjon. De håper at vi er i stand til åpne øynene til de få norske sjøfolkene som er igjen. FFFS tar sjøfolk på alvor.

Om det ikke var for NIS-registrets utvidelse, hadde vi hatt gode nyheter

300 000 trailere skal nemlig bort fra veiene og over på skip og bane innen 2030. Dette er gode nyheter for skipsnæringen. Problemet er bare; vil det være noen norske sjøfolk med på dette oppsvinget langs kysten?

300 000 trailere tilsvarer ca. 30 % av all godstransport i Norge. Og ambisjonene stopper ikke der, innen 2050 skal 50 % av all frakt over på kjøll og bane. Innen den tid kan man være temmelig sikker på at det blir pratet mange forskjellige språk i landets havner, beklageligvis vil lite være norsk.

For de som er ansvarlige for at NIS-registrets virkefelt ble utvidet, må det være vanskelig å forsvare at alle norske sjøfolk nå er mønstret av. De ble overflødige den gang industriministeren ikke forsto hva hun skrev under på.

Hun trodde at det hun gjorde var bra for landet, men som vi vet, det er motsatt. Etter et stort press fra de som sitter med kapitalen og bare tenker på en ting, å tjene enda mer, ble trykket etter hvert så stort at hun gav etter.

De som står bak denne geniale ideen om både å utvide virkefeltet til NIS-registret og nå planene om å sende godset til sjøs, er de fire borgerlige samarbeidspartene H, FrP, KrF og venstre. De påstår alle at de arbeider for å få flere i arbeid, problemet er at de ikke fortalte oss, før valget, at det var utlendinger de mente.

Rederne er på full fart inn i NIS-registret, de har til og med fått tilsagn fra myndighetene om at det vil bli refusjon/nettolønn å hente for de rederne som mønster mannskaper fra EØS-området.

Med andre ord, det trenger ikke være norske kadetter eller lærlinger. Det som skjer da er at norske skatte kroner går med til å ansette utenlandske sjøfolk, på skip som fører norsk flagg og har hjemstedshavn i Norge, men språket om bord er langt fra norsk.

Kreative redere har også sett at man trenger ikke å ha kadetter eller lærlinger ombord, de mener at bare man får enkelte av mannskapet til å signere på at de er lærlinger, så vil pengene strømme inn til rederikassen. For mannskapene vil det ikke ha noen som helst betydning, skriver rederiet i en mail til dem. Se under.

Fra: XXX XXXXX

Dato: 19. mai 2016 kl. 11.22.19 CEST

Til: Alle,

Det er innført et nytt regelverk for refusjonsordninger på NOR og NIS fartøy. Vi må følge det nye regelverket for å sikre refusjonsordningene, og på den måten sikre både arbeidsplassene og rederiet.

Vilkåret for dette er at vi har tilstrekkelig antall opplæringsstillinger. Opplæringsstilling er definert som lærlinger, kadetter og alle som er på vei mot/under opplæring til DOI og MOI.

For å sikre at vi er innenfor regelverket må vi ha nok opplæringsstillinger om bord. Vi ber derfor dere som ikke har klasse 1 om å signere en opplæringsavtale. Dette dokumentet er kun til bruk for våre søknader og vil ikke ha noen betydning for ditt ansettelsesforhold, lønn eller sertifikat.

Håper dere kan stille opp på dette og signere avtalen dere får tilsendt.

Beste helsing / Best regards

XXX XXXXXXXX

Mannskapssjef

XXXXXXXX XXXXXXXX AS

Som man ser er det alle andre enn norske sjøfolk, som vil tjene på dette. Hvordan dette har kunnet gå an, er det vi lurer mest på. I utgangspunktet har vi oppgående politikere, fagforbund og andre som arbeider med det maritime, men ingen har vært i stand til å se hvor dette bærer for den norske sjømann. Uansett hvor høyt FFFS skrek i denne prosessen, var det ikke høyt nok, ingen lyttet.

 Lik oss på Facebook

Takk

Vi har i det siste fått en del e-mailer, som vi setter ekstra stor pris på. De bekrefter det vi hele tiden har ønsket å få bekræftelse på, nemlig at vi gjør en forskjell.

Hei.

Jeg er pensjonist fra april 2016, men jeg ønsker å støtte deres gode arbeid for oss sjøfolk. Fra mai 2016 kan dere trekke meg 100 kr. per måned.

*Takk og vennlig hilsen
Fornøyd medlem.*

En annen skriver: Jeg er nå pensjonert og vil redusere kontingenten til kr.150,- pr. mnd.

Med flere slike tilbakemeldinger blir arbeidsdagen mye lettere, det er som en vitamininnsprøytning å få slike mailer. Vi har mange ganger fått tilbakemeldinger om at vi gjør en god jobb, noe som selvsagt er hyggelig, men når de som pensjonerer seg ønsker å fortsette å betale for å støtte oss, da er det bare fantastisk. Det er slike ting som gjør at det er en glede å gå på jobb.



Viking Star. Foto: Eirik Ask - www.bergenships.com

- attpåtil med Bergen som hjemmehavn

“Da rederen kunngjorde at han gjerne ville registrere «Viking Star» i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), med Bergen som hjemmehavn, var mange glade. Både regjeringen, sjømannsorganisasjonene og byrådet i Bergen jublet”

BT magasinet 21. mai.

Det BT skriver over, er for det meste rett, bare en liten ting er ikke korrekt. Når de sier at sjømannsorganisasjonene jublet, tar de munnen litt for full. Fellesforbundet for sjøfolk, som også er et sjømannsforbund, advarte mot utvidelsen og vi jublet absolutt ikke.

Vi gjentok gang på gang at å utvide NIS-registerets virkefelt inn til kysten var galenskap - beklageligvis fikk vi rett - igjen.

Skipsreder Torstein Olav Hagen er forretningsmann som bruker de metoder han mener er best for ham, om det går ut over noen, ser ut for å være av underordnet betydning. For å få gjennom sine mer suspekte forretningsplaner på en lovlig måte, går han til sin strategiplan og finner det leddet han mente var lettest å påvirke. I dette tilfellet var det en mediekåt ordfører fra Bergen som var det svakeste leddet – og også den som var mest tjenlig. Hagen visste kanskje også at hun var

industriministerens gode partikollega og venninne?

Da tidligere byrådsleder i Bergen, Monica Mæland, ble kalt inn til maktens korridorer og ble industriminister, passet dette den våkne rederen midt i blinken. Nå var de to maktdamene fra Bergen kommet i posisjoner som passet ham perfekt. Den mediekåte ordføreren ble løperjenten til Hagen. Hun ble fristet med både det ene og det andre, og hun ble gjort så stas på at det sikkert overgikk hennes villeste drømmer.

«Hjemme i Norge var lobbyarbeidet i full gang for å få endret reglene slik at «Viking Star» kunne få norsk flagg. Ordfører Trude Drevland var satt på saken et par uker tidligere. Hagen mente at det norske flagget ville være et kvalitetsmerke, og dermed også gunstig for markedsføringen i det beinharde cruisemarkedet.» (BT magasinet 21. mai).

Mailene og turene over fjellet ble bare hyppigere og mer overbevisende, og industriministeren lot seg friste. Bergen, hennes hjemby, skulle få navnet sitt i hekken på nye store cruiseskip. Byen skulle bli snuhavn for flere store skip og ville selvfølgelig også tjene penger. I tillegg skulle skipene bemannes med norske offiserer. Som en ikke maritim person, trodde hun kanskje at det betydde hele mannskapet. Hvor rekrutteringen til neste generasjon offiserer skulle komme fra, hadde/har hun ingen begreper om.

«Næringsminister Monica Mæland la seg i selen og sørget for at NIS-regelverket ble endret i tråd med reder Hagens ønsker. Viking- skipene ville gi arbeidsplasser til norske skipsoffiserer, NIS-flåten kom til å bli større, og Bergen ville få inntekter som snuhavn for de nye skipene.» (BT magasinet 21. mai).

Hadde ministeren satt seg bedre inn i hva Hagen ønsket seg, hadde hun kanskje forstått hva som var på gang. Derfor er det enda verre at «sjømannsorganisasjonene» jublet, for de visste bedre. Hva de har i mot sine norske medlemmer, skal vi ikke spekulere i her - bare konkludere med at noe må det være siden de ikke er opptatt av å sikre deres arbeidsplasser.

NIS-registeret er nå utvidet og både havnesjefen i Bergen, tidligere ordfører Trude Drevland og skipsrederen selv, er nå siktet for grov korrupsjon. Juristen i industriministerstolen, som burde visst bedre og som hadde siste ord i saken om NIS-området virkefelt, sitter «selvsagt uten skyld» i dette spillet.

De som virkelig får lide for noen få menneskers umettelige tørst etter penger og makt, er de som strever med å holde hodet over vann økonomisk - norske sjøfolk. De er sviktet, ikke bare av sine egne forbund, men også av sine fremste tillitsvalgte i Regjeringen.

Det kan se ut som om FFFS er de eneste som tar sjøfolk på alvor.

Skal vi sitte med hendene i fanget og se på at

Norske sjøfolk blir satt på land?



Endelig kan det se ut som at NSF og de to andre forbundene har forstått alvorret i sjøfolkenes situasjon. Men hvorfor forlanger de ikke det eneste riktige, nemlig PROTEKSJONISME langs kysten og på sokkelen, i stedet for allmenngjøring?

Hvorfor reise rundt til ordførerne på kysten, og be dem om å ta affære i denne vanskelige situasjonen? Det er ikke der avgjørelsene blir tatt - det er sentralt. Nå er det på tide at galleritalene tar slutt, og kraftigere lut tas i bruk. FFFS foreslår, at de som har forhandlingsrett, setter hardt mot hardt, og forlanger proteksjonisme, eller lar myndighetene få vite at de får en streik i fanget om de ikke går med på kravet. Tøffe tider krever tøffe tiltak! Regjering etter regjering, blåblått eller rødgrønt, spiller ingen rolle.

Fremtiden for norske sjøfolk er mer usikker enn noen gang. Mandag (18.04.2016.) var Norsk Sjømannsforbund i Kristiansand for å søke politisk hjelp for å innføre norske lønns- og avtalevilkår på skip i Nordsjøen. NRK

<http://miniurl.no/18p>

De valgte politikerne til landets høyeste verv, ser ikke ut for å bry seg. De slår om seg med floskler som at Norge er en ledende sjøfartsnasjon. De må virke-

lig ha sovet i timen. Norge *har vært* en ledende sjøfartsnasjon, i dag er det noen få norske redere som eier en stor del av verdens skipstonsasje. Derifra til å si at vi er en sjøfartsnasjon er langt fra virkeligheten. Den gang vi bemannet denne tonnasjen, var vi en sjøfartsnasjon. Nå legger politikerne bare tingene fint til rette slik at eierne av skipene skal tjene enda mere. De norske sjøfolkene er snart en saga blott.

I flere år har FFFS advart mot det som nå foregår, regjering og Storting selger norske sjøfolk på billigsalg og har satt sosial dumping i system for å tekkes noen rike redere. Hvem det er som har bestilt denne politikken skal vi ikke dvele så lenge med, bare nevne en viss skipsdåp i Bergen 17. mai i fjor. Det som er viktig å vite, er hva de som får betalt av sjøfolkene hver måned i kontingent for å bli i varetatt, virkelig gjør. I stedet for å hjelpe medlemmene sine reiser de rundt i landet for, som de sier, å påvirke ordførerne.

Dette er en tåkelegging, ikke en løsningsorientert fremgangsmåte. Det eneste de oppnår er å bli omtalt i lokalavisen, få store overskrifter som sjøfolkene kan lese, men det sørgelige er at ingenting skjer. Dette er en form for bedrag de har brukt i mange år; lage masse oppstyr uten innhold. Hvor mange ordførere vil tørre å ta dette opp med sitt partipiskende stortingsutvalg? Mest sannsynlig ingen. Dette vet de tre andre forbundene.

Hvorfor var NSOF leder Hans Sande

sjøfartsdirektør og tømmermann Olav Akselsen sin budbringer i forbindelse med innføringen av NIS-registrets virkefelt? BT 05.des. 2015.

<http://miniurl.no/182>

Sikkert ikke for mosjonens skyld, det var nok noe som skulle oppnås. De tre andre forbundene vet at om norske sjøfolk forsvinner, vil ikke kontingenttilstrømmingen gjøre det samme, den vil fortsette som før. Livet blir bare på alle måter lettere for organisasjonene, lønnen er sikret og klagen fra misfornøyde norske medlemmer er borte.

Av egen erfaring, kan vi fortelle at vi har førstehånds beskrivelse av hvordan, i alle fall noen av de utenlandske medlemmene, i NSF, har det. Vi har selv opplevd å se voksne menn ha problemer med å holde gråten tilbake, når de beskriver sin hverdag ombord i skip hvor medlemmene ikke har noen medbestemmelsesrett, eller andre rettigheter for den saks skyld (se Dråpen 4- 2012). De tør rett og slett ikke klage, da er det over og ut og de kan se langt etter en ny tur.

Når disse stakkars rettsløse skal ha seg jobb, er det ikke fast jobb i rederiet de får, men i følge avtaler ILO og de tre andre har godkjent, er det kun for en tur om gangen. Om de ikke smiler bredt nok, eller ikke står på x antall timer utover de kontraktsfestede arbeidstimene per dag, får de ikke noen ny tur. Etter, som regel 9 måneder på jobb, reiser de hjem på ferie, når de så melder seg til tjeneste igjen, er det ikke sikkert at de

får noen jobb. Presset de lever under er skrekkelig, men godtatt av de andre organisasjonene.

Er det dette vi vil være med på, skal vi godta at norske sjøfolk blir satt på land og at underbetalte utlendinger skal måtte tåle slik behandling? Er det ikke på tide at vi står opp og sier at nok er nok, dette vil vi ikke være med på?

Formålet da Nis ble opprettet i 1987, var å hindre at store deler av den norskeide flåten forsvant til bekvemmelighetsflagg, som Bermuda og Liberia.

Men samtidig var det viktig å hindre at alle norske sjøfolk ble utkonkurrert av billig utenlandsk arbeidskraft. Derfor ble det satt klare grenser: Skip som gikk mellom norske havner og på norsk sokkel, fikk ikke gå inn i Nis.

Departementet slår i 2013 derfor fast at Bergen som snuhavn ikke er forenlig med Nis-registrering. BT.

(<http://miniurl.no/182>)

Det er ikke vanskelig å se at det har kommet andre til, og tolker bestemmelsene annerledes. Det verste de har fått til så langt er at det norske flagget har havnet i samme kategori som de flaggene vi ikke ville ha noe med å gjøre den gang NIS-registeret ble opprettet. Det norske flagget har blitt et bekvemmelighetsflagg, og bør oppkalles etter gudmøren til NIS-skipet Viking Star - Trude.



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



Illfoto: Far Sword - Farstad shipping

Hvem er det som lurer hvem?

Er det fremdeles noen som tror at om Norge innfører proteksjonisme, så vil vi være diskriminerende overfor andre? Det vil vi ikke. Andre nasjoner tar vare på sine sjøfolk, hvorfor skal ikke vi kunne gjøre det samme? Om vi hadde tatt vare på de som blir kastet ut av Brasil bare i år, hadde vi hatt over tusen flere sjøfolk i arbeid. Brasil praktiserer sin form for proteksjonisme.

I løpet av 2015 ble 22 fartøy blokkert og fikk Petrobras-kontraktene terminert i Brasil. I løpet av i år skal 132 utenlandsflaggede fartøy av kontrakt i Brasil, og av disse er 44 norskeide. (maritime.no 20.04.2016)

<http://miniurl.no/18q>

I flere år har FFFS tatt til orde for at Norge må innføre proteksjonisme langs kysten, rundt Svalbard og på sokkelene. Det som derimot skjer er at NIS-registrets virkefelt blir utvidet, og dette med god hjelp av de andre forbundene. I stedet for å hjelpe norske sjøfolk til en trygg arbeidsplass, blir arbeidsplassene solgt på billigsalg til noen få rike redere som vil tjene mer.

New contracts, worse contracts

On 15 January the management informed its 600 nautical personnel by email that from the next pay-day, wages would be paid in Euros and not Swiss Francs. In one fell swoop Viking River Cruises reduced their wage bill by nearly 20% — at the expense of loyal employees.

(Nautilus international)

(Nye og verre kontrakter.

15. januar informerte ledelsen sine 600 ansatte via mail, at fra og med neste lønnsdag, vil hyrene bli utbetalt i Euro og ikke i Swiss francs som tidligere. Med ett enkelt grep, hadde Viking River Cruises redusert lønningene til sine lojale ansatte med nesten 20 %.

(Red. oversettelse og anm.: Samme rederi som hadde skipsdåp i Bergen 17. mai i fjor).

<http://miniurl.no/18r>

Overstående er et godt eksempel på hva vi mener med grådige redere. Det finnes mange flere. De skriker etter norske offiserer, men å hjelpe til med å utdanne dem, vil de ikke. I stedet har de samme grådige rederne etablert kadettskoler på Filippinene. Når kadettene er ferdig utdannet blir mange av dem mønstrer via NFD - sjømannsforbundet og ITFs mønstringskontor i Manila.

- 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. (Dråpen 4. 2006)

Som man ser er det ikke først og fremst medlemmene man er opptatt av, pengene kommer i første rekke. Når griske redere trenger hjelp til å tjene enda mer, har de like griske forbund klare til å trø til. Som dere sikkert vil huske måtte FFFS ta NSF, på vegne av alle de tre andre sjømannsforbundene, til retten for å få stanset tvangstrekk av kontingent.

De mente selv at de var så enerådende og fantastiske at alle, uansett stillingsgrad på dem som jobbet om bord i et norsk skip - NIS eller NOR- skulle betale kontingent til dem, selv om de ikke var organiserte i noen av forbundene. Pengene gikk inn på en felles konto, der en eller flere satt og fordelte pengene ut til de respektive forbund, alt etter hvilken stilling de hadde/har om bord. De måtte heldigvis bite i det sure eplet da saken kom opp for Høyesterett.

I dommen fra Høyesterett 24. november 2008, skriver Høyesterett blant annet i premiss 56 i dommen, at regnskapene til NSF ser ut til å være konstruert i ettertid.

(56) Den tariffavgift som de ankende parter blir avkrevd, tilsvarer medlemskontingenten i Norsk Sjømannsforbund. Avgiften blir ikke holdt atskilt fra forbundets øvrige inntekter, og det er ikke mulig å etterprøve hvorvidt avgiften bare blir

brukt til å kontrollere at arbeidstakere som ikke er organisert i Norsk Sjømannsforbund, får tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid. Det er fagforening, som må sørge for å legge opp regnskapene, slik at det er mulig å foreta den nødvendige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter er blitt avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget til å motta denne.

Disse folkene er det som er redde for å innføre proteksjonisme i norske farvann. De vil heller ha allmenngjøring - like vilkår for land og sjø. Med andre ord norske tariffier og avtaler, dette er slik vi tolker det, tåkelegging. De vet utmerket godt at dersom man spiller med mange

forhandlingskort blir det ene kortet etter det andre forhandlet vekk. Da står man tomhendt igjen, og rister beklagende på hodet i etterkant og sier «oops, vi fikk det ikke til».

Hvorfor? Vi oppfatter det slik at en grunn, er at norske sjøfolk har bedre rettigheter enn utenlandske, og tør å si i fra og stille krav dersom de opplever at noe er galt i arbeidssituasjonen. Når de plagsomme norske sjøfolkene er plassert på land og jobbene er overtatt av nullskatteyttere fra utlandet, kan organisasjonene lene seg tilbake i stolen og bare heve lønn. Kysten er åpnet opp for alle bortsett fra norske sjøfolk, som nå er klienter på NAV. Utlendingene, vet vi av egen erfaring, tør ikke klage. De betaler heller ikke skatt til Norge.

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

Sannhetens øyeblikk har kommet

Når stortings politikere skal forklare sine standpunkt, er det ikke lurt å gjøre det når det er skarpskodde journalister til stede.

FFFS har i lang tid ropt varsko når det gjelder utvidelse av NIS-registrets virkefelt. I programmet «Underhuset» på TV2 08. 04.2016, kommer fakta på bordet, og understøtter våre påstander. Å bruke norske skattekroner på å subsidiere redere som vil bruke utenlandske ikke-skatteytende sjøfolk, burde selvsagt være forbudt – dette er sosial dumping satt i system.

«Norge er nemlig selv et skatteparadis for internasjonal skipsfart. Rederier slipper å betale skatt hvis de flytter virksomheten hit».

Internasjonale rederier slipper å betale skatt hvis de etablerer seg i Norge. Derfor er politikernes DNB-kritikk hyklersk, mener Jon Hustad og Gunnar StavrumTV2

<http://miniurl.no/190>

Cruiseskip går gratis langs hele kysten vår, inn i fjorder og vikene for å se på herlighetene vi har å tilby, men å betale for det kommer ikke på tale. Tro det eller ei, men det er motsatt. Den norske stat, du og jeg, er de som betaler allerede styrtrike redere. Over skatteseddelen betaler vi nettolønn til EØS borgere, som er spesielt invitert til å stå som mannskaper om bord i disse og andre skip.

I stedet for å gjøre som FFFS rådet dem til, utvidet regjeringen NIS-registrets virkefelt, og i tillegg fikk de Efta sitt kontrollorgan ESA til å godkjenne bruken av lavtlønnede utlendinger. De

betaler selvfølgelig ikke skatt til Norge, men gir av sin skatt, med hjelp av staten - til rederen. På Stortingets talerstol står de samme politikerne frem og viser sin vrede mot sosial dumping. Samtidig vedtar de utvidelse av NIS-registret, og konsekvensen er nettopp sosial dumping av norske sjømenn.

Å sette egne sjømenn på land, og å prioritere utlendinger, er i våre øyne en stygg sak. Når det nå er gjort, skal det bli artig å følge med i bortforklaringene de samme politikerne kommer med, når de skal forsvare at de har kastet norske sjøfolk ut i arbeidsløshet. Hvordan «ansvarlige» politikere er i stand til å fornekte seg selv, er for oss en gåte. Har man et standpunkt, er det slik vi er opplært, viktig å stå på sitt. Å vingle i slike viktige og prinsipielle saker viser at det de holder på med ikke er verdt den gode lønnen de tross alt har. Respekten for de samme menneskene er også på vikende front.

Det minste stortingspolitikere kan gjøre, er å opptre sannferdig, slik at vi kan stole på det de sier. Når vi gjentatte ganger får servert løgner fra den kanten, kan de ikke vente at vi skal tro på dem. Alle norske sjøfolk har gjentatte ganger blitt lovet at politikerne skal gjøre det de kan for dem, like mange ganger har de blitt skuffet.

Den dagen Norge ikke lenger har råd til å ha egne sjøfolk, blir en sorgens dag og det endelige farvel til norsk maritim kompetanse. De eneste som blir igjen av det norske maritime miljøet, er skipsredere som har forrådt sine tidligere ansatte, de samme som i sin tid var med på å bygge opp rederiet. Den maritime politikken som har vært ført siden krigen, viser nå sitt sanne ansikt.



Disney Magic. Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

«Det er ikke verdens beste betalte jobber,

men det er heller ikke verdens dårligste betalte jobber»

- John Øyen, ansvarlig for cruise i Norsk Sjømannsforbund (NRK Møre og Romsdal)
<http://miniurl.no/195>

Heldigvis er ikke FFFS de eneste som bryr seg om hva som foregår i cruise-trafikken. Pensjonisten Klaus Gjukastein fra Voss er en av dem som virkelig gjør noe, og fortjener ros.

På frivillig basis, reiser Gjukastein så ofte han kan til Norges travleste cruise havn - Bergen. Der er han sammen med andre som Roelie Elbers fra Holland, som har startet Bergen Seamen's Mission, for å hjelpe sjøfolk som arbeider på cruiseskipene. Det er ikke forkynning som driver disse menneskene, men rett og slett medmenneskelighet. De har sett forholdene disse sjøfolkene arbeider under.

Det som er viktig for dem er å sørge

for at de finner et sted der de kan ringe hjem, skype og ha generell tilgang til data, noe de aller fleste ikke har ombord. Jeg har selv sett hvordan de blir mottatt og hjulpet, det er rett og slett fantastiske mennesker. Ingen utgifter blir dekket, alt er egen innsats og midler.

Heldigvis er det ikke bare de overstående som har forstått at noe må gjøres for cruiseansatte, nå har også Bergen havn åpnet et lite hus med internett tilgang, slik at de cruiseansatte kan få forbindelse med dem hjemme.

Tirsdag formiddag åpnet Bergen internasjonale sjømannsenter på Festningskaaien. Senteret er et lite hus, men det skal bety mye for sjøfolkene, spesielt i cruisetrafikken.

- Mannskapet på de store cruisebåtene har ingen mulighet for internett om bord.

Her kan de komme og skype med Filipinene eller slå av en prat med kolleger, sier Per Erik Nielsen, rådgiver i Velferden i Sjøfartsdirektoratet. BT 27.mai. 2016

<http://miniurl.no/192>

Grunnen til at Klaus Gjukastein og andre har begynt å bryr seg om disse stakkarene kan man se på videoen på linken under.

Se den engelske reportasjen. NSF tar kontingent fra mange av de underbetalte sliiterne, NSF er deres fagforbund.

THE TRUTH BELOW DECK

Cruiseskipet Britannia i dag. 24.04. 2016: Filipinos \$450 pr mnd. Ingen tips. Klaus Gjukastein

<http://miniurl.no/18v>

Nå har sosial dumping blitt lovlig!

Mange påfølgende norske regjeringer har hatt som mantra at sosial dumping må forebygges og stanses. Nå har vår nåværende regjeringen gått motsatt vei og fått Efta's overvåkingsorgan ESA til å lovregulere ordningen som medfører sosial dumping av norske sjømenn.

Nå kan staten med loven i hånd bruke våre skattepenger til å hive norske sjøfolk på land og subsidiere billige uten-

dinger til de samme jobbene. Dette er de kalde fakta når NIS-registrets virkefelt ble utvidet. Nå kan rederne helt lovlig, gå fra havn til havn i Norge, og i tillegg får de overført penger fra staten til å gjøre det med subsidierte mannskaper fra utlandet. Nettolønnsordningen har blitt til nettolønn for rederne!

Formålet med ordningen er å bidra til at sjøfolk fra EØS-landene får arbeid på norske skip Efta's overvåkingsorgan (ESA) har godkjent den nye tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Ordningen trådte i kraft 1. mars 2016 (Maritimt forum 03.05. 16)

<http://miniurl.no/18w>

FFFS har, i virkeligheten, stått helt alene i kampen mot utvidelsen, og vi har krevd proteksjonisme langs kysten og på sokkelen. Stillheten fra de andre forbundene, mener vi, har vært påtakelig. Om ikke den siste sjømann skal forsvinne i nærmeste fremtid, er det viktigere enn noensinne før, å stå sammen. Sammen kan vi muligens reversere denne galskapen, men som sagt, vi klarer det ikke uten å stå samlet. Norge trenger norske sjøfolk, det er ikke sikkert at vi kan stole på at utlendingene vil stå oss bi, om Norge som nasjon atter kommer opp i problemer med andre. Hadde det ikke vært for norske sjøfolk i 1940- 1945 hadde vi helt sikkert ikke hatt den velstanden som vi har i dag.



Illfoto: Helge Oksnes

BERGEN STAR

Det er ikke lett å si hva de skiftende regjeringene har hatt i mot sjøfolk helt siden krigen, men noe er det - kanskje dårlig samvittighet? Først opprettet den utflyttede regjeringen i London et fond-Nortraship fondet, for norske sjøfolk som seilte under krigen. Ikke på grunn av at de syntes synd på sjøfolkene, eller at de ville være snille, men på grunn av at sjøfolkene hadde vært i stand til å tilkjempe seg høyere krigstillegg enn engelskmennene. For å unngå en lønnskonflikt med den engelske regjering og de engelske sjøfolk bestemte regjeringen seg, etter press fra de britiske myndighetene, å beskjære de norske hyrene slik at de passet bedre overens med engelske hyrer. Pengene som ble holdt tilbake skulle de norske sjøfolkene, eller deres etterlatte, få utbetalt etter krigen.

Forfatter Nikolai Omark utdyper dette i boken «Om Krigsseilerne» (boken er for øvrig en del av velkomstpakken til nye medlemmer i FFFS):

Britiske sjøfolk hadde lavere krigstillegg, og nå insisterte britene på at også de norske tilleggene måtte reduseres for å unngå liknende krav fra britiske organisasjoner. De norske tilleggene lå på 300 kroner pr. måned, og britenes krav var at tilleggene måtte reduseres til hundre kroner for å komme i paritet med de britiske.

Da jobben var gjort og tyskerne slått, ville selvfølgelig de hjemvendte og seilende sjøfolkene ha tilbake det staten hadde satt av på fondet, men det var lettere sagt enn gjort. Penge fikk de aldri. Senere har det vist seg at norske sjøfolk har vært en salderingspost i alle statsbudsjett. De partiene som har vært i posisjon har forhandlet vekk deler av de maritime fordelene, eller gitt kun små og marginale tillegg i hyren. De partiene som har vært i opposisjon, har alltid vært tilsvarende positive til sjøfolk og deres behov, men har snudd når makten er nådd.

Da det var nødvendig med hjelp utenfra for å bemanne norske skip etter krigen, var spanske sjøfolk gode å ty til, det samme var skatten de betalte. Nå viser det seg at det ikke bare er norske sjøfolk som skal få gjennomgå av norske politikere. Spanske sjøfolk må i dag ty til tiggerstaven for å få endene til å møtes. Den norske stat takker for hjelpen for deres innsats på norske skip og innbetalte skatt, med å nekte dem pensjon.

Som man ser videreføres tradisjonen med å trø på dem, som gjennom generasjoner har forsakert både familieliv og annet, for å gjøre en innsats for landet. Sagt med Bjørnstjerne Bjørnson «Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt». Selv om seilene er byttet ut med mer moderne fremkomstmidler, fører skiftende regjeringer samme fiendtlige politikk mot sjøfolk. De eneste som ser ut til å tjene på slik politikk er rederne, folk som sikkert har mer enn nok fra før.

info@fffs.no – www.fffs.no

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 Høberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

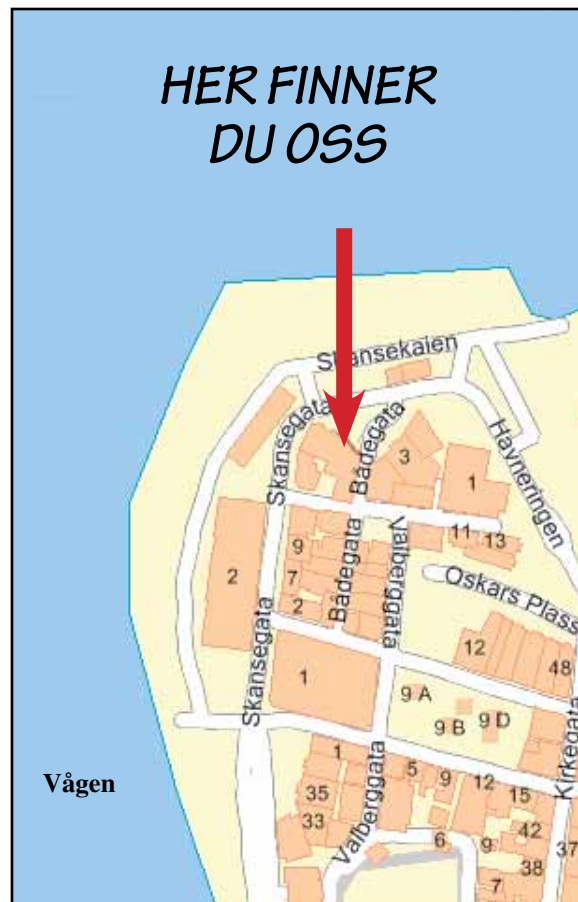
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



HER FINNER DU OSS



Far Sapphire. Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

I Sysla 14.04 står Leif Sande, leder i LO-forbundet Industri Energi, fram og uttaler seg om den situasjonen vi har i dag langs kysten. Hans observasjoner passer som hånd i hanske med dem vi selv har sagt og skrevet så mye om: Når NIS- registrets virkefelt nå er flyttet helt inn på kysten og sokkelen, vil få drastiske konsekvenser for norske sjøfolk, og på sikt også for plattform/riggerarbeiderne.

Er det øynene eller viljen det er noe galt med?

Dette blir umulig å konkurrere med. Det siste nå er at myndighetene har åpnet for at konstruksjonsskip skal kunne registreres i Norsk Internasjonalt Skipsregister, noe som etter mitt skjønn vil medføre at utenlandske underbetalte sjøfolk også kan ansettes på norske skip på norsk sokkel

(Sysla 14.04.16 Leif Sande).

Hvordan kan det ha seg at Leif Sande, er i stand til å se det problemet lederne i de andre tre maritime organisasjonene ikke er i stand til å se?

Et offentlig utvalg har anbefalt myndighetene å utrede muligheten for å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann.

Sjømannsorganisasjonene i Norge ber bystyret i Bergen om å gi sin støtte til kravet. Tirsdag møtte lederen i Norsk

Sjøoffisersforbund, Johnny Hansen, ordføreren i Bergen for å diskutere krisen i den maritime næringen på vegne av de tre sjømannsorganisasjonene Sjømannsforbundet, Sjøoffisersforbundet og Maskinistforbundet, skriver Petro.no 6. april 2016

<http://miniurl.no/18o>

Mulighet for å innføre et krav, skriver Petro.no. De tre andre forbundene vil undersøke om det er mulig å kreve at det innføres norske lønns og arbeidsvilkår i norske farvann. Hvem andre enn norske myndigheter er det som bestemmer i norske farvann. Vi må ikke bli livegne i eget land, selvfølgelig kan man kreve. Skal vi gjøre som DNMF og de to andre ber om, er det ikke lenge til at den siste norske sjømann er en saga blott. La oss kalle en spade for en spade og forlange at det innføres proteksjonisme for norske sjøfolk i Norge, og ikke allmenngjøring.

Klarer vi ikke å se det prinsipielle i dette risikerer vi å ende opp i likegyldigheten som beskrevet av den tyske presten Martin Niemöller i 1946:

“Først tok de kommunistene, men jeg brydde meg ikke for jeg var ikke kommunist.

Deretter tok de fagforeningsfolkene, men jeg brydde meg ikke for jeg var ikke fagforeningsmann.

Så tok de jødene, men jeg brydde meg ikke for jeg var ikke jøde.

Til slutt tok de meg. Men da var det ingen igjen til å bry seg.”

<http://miniurl.no/18n>

Vi kan også tilføye. Så tok de sjøfolkene, men da var det ingen igjen til å bry seg.

Enda mer diskriminering

denne gang i avtale/tariffs form

Kjære Forbund

Jeg har under min friperiode blitt underrettet av min kollega om bord, om at fra neste skift skal skittentøyvask utføres av kokken vederlagsfritt, et arbeid som i dag blir utført av matrosene som har overtidskompensasjon.

Dette har ikke vært vane på de skip jeg kjenner til i rederiet, at kokken utfører dette arbeidet, bl. a. av hygiene hensyn.

Uansett har jeg besluttet å nekte dette ekstra arbeidet, da jeg allerede i dag har mer enn nok å gjøre. Dette er heller ikke en jobb jeg vil påta meg mot kompensasjon. De kronene må andre med glede tjene, isteden for meg. Allerede nå ligger belastningsskadene og lurere like under overflaten.

Jeg har tenkt å kjøpe denne sak til ytterste konsekvens, ikke bare for meg men også for mine kollegaer.

Mitt spørsmål til dere er enkelt. Hvor mye oppbakking kan jeg forvente fra forbundet. Jeg betrakter det som en alvorlig forringelse av de arbeidsvilkår jeg hittil har hatt.

*Med vennlig hilsen
Skuffet kokk.*

Overstående mail mottok vi fra et medlem. Vi har mottatt flere henvendelser fra stressede og overarbeidete kokker og stuerter, med mer eller mindre samme innhold. «Skuffet kokk» lurte på hvor stor oppbakking han kan få fra forbundet. Beklageligvis kan vi bare gi ham moralsk støtte. Det er ikke FFFS som har inngått slike avtaler. Om en yrkesgruppe får kompensasjon for en jobb, er det også naturlig at andre får det samme.

Som man ser er det ikke kompensasjonen som er vårt medlems problem, det er selve måten han blir pålagt jobben på, og hvilke konsekvenser det kan ha for resten av mannskapet. Pengene kan andre få, sier han, men tryggheten overfor mannskapet vil han ikke gi i fra seg, og han har helt rett. Hans viktigste oppgave er å holde seg selv og hans ansvarsområde rent og ryddig til enhver tid.

For flere år siden var jeg selv i samme situasjon. Jeg var selv stuert/kokk i et Haugesunds rederi, og ble pålagt samme oppgave som beskrevet over.

Jeg gav også rederiet samme svar som vårt medlem. Svaret fra rederiet var at jeg måtte gjøre som jeg var blitt beordret til

Det ville jeg ikke finne meg i, avtale med NSF eller ikke. Jeg kontaktet helsemyndighetene i Haugesund og fikk medhold. Dette var ikke et naturlig arbeid for en som arbeidet med mat, var deres mening. Oppgavene med vasking av skittent tøy, ble overtatt av de som i utgangspunktet hadde betalt for å gjøre dette.

Hvorfor det er inngått en avtale/tariff, som sier at en som arbeider med mat, gratis skal ta seg av renhold av sengetøy, må andre forbund svare for. Hadde vi vært med i disse forhandlingene, ville vi ikke gått med på dette. Hygiene til de som tar seg av matlagingen om bord er viktigere enn spørsmålet om hvem som skal vaske tøyet. Det kan også, om det finnes vilje i rederiet, leveres til et vaskeri i neste havn.

info@fffs.no

Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



Vi bistår både private og bedrifter og har en samlet kompetanse som gjør at vi kan bistå i de fleste typer av problemstillinger. Innenfor feltene arbeidsrett, privatrett og kontraktsrett er vi benyttet av både Fellesforbundet for Sjøfolk og flere av dets medlemmer. Kontaktperson: Adv. Per Magnus Falnes

EUROJURIS
N O R G E

Besøksadresse:
Chr. Michelsens gt. 2A, 5012 Bergen
Tlf: (47) 55 21 54 00
Fax: (47) 55 21 54 25

Postadresse:
Postboks 1124 Sentrum
5809 Bergen
E-post: bergen@eurojuris.no

Adv. Jostav Tveit
Tlf: (47) 56 38 74 74
Fax: (47) 56 38 80 18

Adv. Jostav Sævi
Straume
Tlf: (47) 56 33 20 90



foto: arberiderpartiet

Støres krokodilletårer

Mente Støre at ledighets-tallene var for lave da han i 2012 søkte-, og fikk dispensasjon fra NIS- registret.

På den måten kunne hans skip Clipper Harald gå fast mellom Kårstø og Rafnes bemannet med billige utenlandske mannskaper. Jeg vet ikke helt om jeg vil tro på det når han nå sier «arbeidsledigheten er en krise». Han er vel ute på stemmefiske og snur vel bare kappen etter vinden.

Uansett mener vi det er dobbeltmorsk å kjeft på andre når man ikke er et hår bedre selv.

Som sikkert mange vet er Støre blant annet skipsreder, og som de fleste skipsredere vet han hvordan man skal tjene en krone eller to ekstra. Om han ikke skulle vite hva som skal til for å få dispensasjon fra et eller annet maritimt regelverk, er det bare å snakke med kameraten på toppen i Sjøfarts Direktoratet- Olav Akselsen- tømmermannen med «kunnskap om det meste» innenfor det maritime. Med slike bekjentskaper ble dispensasjonen fra NIS- registeret fort ordnet. Støre fikk lov til å fjerne noen norske arbeidsplasser, og lavtlønnede nullskatteyttere fra det store utland ble satt inn. Fraktene fra vest til øst på kysten ble sikret, og Støre kunne salte ned noen ekstra kroner.

De kan komme vel med om stortingsplassen ryker.

Når han nå står frem og er bekymret for stor arbeidsledighet, ja krise, i hans øyne. Mener vi at han har vært veldig aktiv i å høyne arbeidsledigheten selv, og kanskje han skulle begynne å gå litt stillere i dørene. Når han nå gråter over stor arbeidsledighet, er vi ganske så sikre på at tårene hans kommer inn under kategorien- krokodille tårer.

<http://miniurl.no/18t>

Hvor er logikken?

Staten overfører penger til kommunene for å motvirke arbeidsløshet. Parallelt med at de utvider Nis områdets virkefelt!

13.05 kan man lese i media at Østensjø rederi i Haugesund flagger flere skip om til NIS-registeret, og 40 norske sjøfolk blir satt på land. De blir selvsagt erstattet av utlendinger, etter oppfordring fra myndighetene. Få dager før dette ble revidert statsbudsjett lagt frem, og Sør- og Vestlandet blir tilgodesett med 900 millioner kroner for å igangsette tiltak for alle som har blitt arbeidsledige.

Man tar med den ene hånden og gir med den andre. Vinnerne er slett ikke norske sjøfolk, men en håndfull skipsredere og ikke-skattepliktige utlendinger.

Har vi noen som helst grunn til å takke Trude Drevland, som var løperjenten til skipsreder Hagen, med bønn til Monica

Mæland om utvidelse av NIS registerets virkefelt inn til kysten? Vi har vel ikke så mye å takke visse andre forbund for utvidelsen av NIS-registerets virkefelt heller.

For oss virker det litt spekulativt at det er først nå at rederne flagger sine skip til NIS-registeret, det kunne de gjort tidligere også. Forskjellen er at nå følger det også penger med på kjøpet - nettolønn, resultatet av skatten de som fremdeles har jobb har betalt inn. Det norske flagget har blitt redusert til et simpelt bekvemmelighetsflagg.

Eftas overvåkningsorgan ESA har i dag godkjent den norske tilskuddsordningen for sjøfolk. Under ordningen får redere tilbakebetalt skatt og trygdeinnbetalinger for sjøfolk på norskregistrerte skip.

Formålet med ordningen er å bidra til at sjøfolk fra EØS-landene får arbeid på norske

skip. Ordningen skal sikre rekruttering og opplæring av sjøfolk samt styrke konkurransekraften til selskapene som hyrer sjøfolkene.

(DN 27.04.2016)

<http://miniurl.no/18z>

40 sjøfolk må trolig gå ved omflagging av Østensjø-skip.

Haugesundrederiet flagger om tre skip, og erstatter deler av mannskapet med utenlandske sjøfolk. – Vi har holdt ut så lenge vi kunne, sier sjefen.

Østensjø Rederi tar de tre konstruksjonsfartøyene Edda Fauna, Edda Flora og Edda Fonn ut av NOR-registeret og inn i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). (maritime.no 12.05.2016)

<http://miniurl.no/18y>



Foto: ostensjo.no

EDDA FRAM OG EDDA FRIGG

Diskriminering kan gi seg utslag i så mangt

Å gjøre forskjell på folk, trenger ikke bare gå på farge, nasjonalitet, tro, etnisk tilhørighet eller seksuell legning. Forskjell kan også være ganske enkelt den måten rederiene behandler sine ansatte på. Det har mange sjøfolk i det siste fått erfare.

Vi har i den senere tid fått mange spørsmål om hjelp når det gjelder likebehandling av kontingentbetaling. Mange har tatt kontakt med rederiet sitt med ønske om at de skal trekke kontingenten til FFFS, rett fra hyra, på samme måte som rederiene trekker kontingenten til de tre andre forbundene. De aller fleste rederier er heldigvis samarbeidsvillige.

Men det er også de rederiene som setter seg helt på bakbena, og sier at de ikke kan trekke kontingenten til andre organisasjoner enn dem de har avtale med.

Dette er, slik vi tolker loven, helt feil og diskriminerende. Og loven sier at det er forbudt å diskriminere. Dessuten sier menneskerettslovene at det er frihet til å organisere seg i det forbundet man selv måtte ønske organisere seg i. Det er også opp til den enkelte om de velger ikke å organisere seg. Den negative retten er nemlig like sterk som den positive organisasjonsretten. Å påberope at en privat avtale står over loven, er bare tull.

Vi kan ikke, på medlemmenes vegne, finne oss i at de blir diskriminert i forhold til andre fagorganiserte. Da det gjaldt aldersdiskriminering av sjøfolk, måtte vi helt til Den Europeiske Sosialpakten (ESP) i Strasbourg for å få medhold. Vi er ikke redde for å gjøre det samme en gang til. Det er i denne forbindelse beklagelig å konstatere at et så stort og seriøst rederi som Color Line, nå driver en diskriminering av FFFS medlemmer i rederiet og ikke vil gi dem samme service som andre fagorganiserte. Om vi tillater at slikt skal få lov å fortsette, svikter vi våre medlemmer og idealer og det kommer aldri til å skje.

Hvorfor Color Line (CL) ikke vil trekke kontingenten for vår medlemmer, har vi grunn til å tro har en annen årsak enn at de har avtale med de tre andre forbundene. Vi mistenker at det er helt andre ting som ligger til grunn. Kan det være at enkelte organisasjoner hopper når de får beskjed om det? De vet selvsagt at det gjør ikke FFFS.

Ved flere anledninger har vi nå fått melding om trakassering av våre medlemmer i CL, de sier også at NSF driver med skremselspropaganda og feilinformering.



Color Viking. Illfoto: Colorline

Det verste av det hele er at mye av dette er iscenesatt av spesielt en kaptein, med god støtte av NSF. Det kan se ut som om de har begynt å bli redde for at FFFS skal få for mye å si. Vi kan love at vi skal gjøre vårt beste for og ivareta mannskapene ombord. FFFS tar nemlig sjøfolk på alvor. Om CL og NSF samt enkelte kapteiner tror at de skremmer FFFS bort, tar de skammelig feil. Det er det stikk motsatte som skjer. Ser vi, eller får rapporter om urettferdig behandling av våre medlemmer, tar vi affære.

Det er på tide at rederiene innser at en privat avtale ikke står over norsk lov. Om de ønsker å være vanskelige i dette spørsmålet, vil de finne ut at det samme kan vi være. Vi lar ikke våre medlemmer bli stemoderlig behandlet, på grunn av at det er noen få rederier som ikke liker å følge spillereglene. De det angår, har i alt for mange år fått lov til å gjøre det de har villet, men nå er det andre tider. FFFS er her, som et resultat av tidligere tiders dårlige medlemspleie.

I tillegg til diskrimineringen i forbindelse med kontingenttrekk, fikk vi også understående mail. Dette var faktisk hakket verre enn det overnevnte. Her

behandlet man FFFS og uorganiserte i rederiet, som om de ikke hadde noen som helst medbestemmelsesrett.

I mailen fra rederiet var det retningslinjer for hvordan dette skulle foregå. Tro meg eller ei, men informasjonen gikk på at det bare var ansatte som var organisert i de tre andre forbundene som fikk stemme. Dette var noe vi selvfølgelig ikke kunne sitte rolig å se på. Vi tok umiddelbart kontakt med rederiene det angikk. Om man leser mailen under, skulle det ikke være vanskelig å forstå hvorfor vi reagerte.

*Hei,
Viser til protokoll mellom Norges Rederiforbund og sjømannsorganisasjonene der de har åpnet for inngåelse av lokale lønnsavtaler i inntil 1 år.*

Rederiet har gjennomført et arbeid sammen med hovedtillitsvalgte i rederiet og blitt enige om at dette skal til avstemning blant stemmeberettigede i rederiet. Se vedlagt forslag til protokoll og informasjon til alle ansatte.

Stemmeberettiget er den som er fast ansatt eller vikarer som har gjeninntre-

delsesrett i xxxx og som er medlem av Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund eller Norsk Sjømannsforbund.

Avstemningsfrist fredag kl 12.00.

Stemmer sendes til hovedtillitsvalgte for det enkelte forbund:

Med vennlig hilsen xxx rederi.

I mailen FFFS sendte rederiet skrev vi:

Hei.
Rederiet driver med en praksis, som innebærer diskriminering, av arbeidstakerne.

FFFS anmoder rederiet om å endre sin praksis umiddelbart.

Se skriv fra vår advokat på neste side.

For ordens skyld dette kunne man også lese dette i Dråpen nummer 3-2015, men siden det kan se ut som om det er flere som ikke har lest, eller forstått innholdet, tar vi det med en gang til. Dette går også på diskriminering av kontingenttrekket.



Illfoto: Helge Oksnes

UTSIKT FRA STORRINDEN



To av fartøyene i det vestindiske sjøforsvaret ca. 1762. Jacob hadde da kommandoen over det minste fartøyet. I bakgrunnen byen Christiansted på St. Croix. (Illustrasjon fra boken)

En bergensskippers forunderlige skjebne

Neste år er det 100 år siden Dansk Vestindia, den tidligere dansk-norske kolonien i Karibia, ble solgt til USA. Selv om Danmark og Norge ved salget i 1917 hadde vært to selvstendige nasjoner i over 100 år, finnes fortsatt minner fra de mange nordmenn som levde på de tre koloniøyene; St. Croix, St. Thomas og St. Jan.

Mens mange dansker fortsatt sørger over tapet av øyene og dyrker minnene om denne eksotiske delen av riket, er området nærmest et glemt kapittel i norsk historie. Danskene har også en tendens til å glemme den norske deltakelsen. Det til tross for at Norge og nordmenn spilte en viktig rolle i koloniens historie helt fra starten rundt 1670.

Anskaffelsen av kolonier i oversjøiske områder, var et sentralt virkemiddel i den tidens foretrukne økonomiske politikk; merkantilismen. Koloniene skulle bidra med billige råvarer og samtidig legge et grunnlag for et utvidet marked. Det var råsukker som var den viktigste varen som ble hentet fra den karibiske kolonien, og til dyrkingen ble det benyttet afrikanske slaver. I løpet av 1600-tallet fikk Danmark-Norge fotfeste i Asia, Afrika og Karibia. Det er de tre kolo-

niøyene i Karibia som stod danske og norske hjerter nærmest.

I dette koloniamfunnet var det, i tillegg til svarte slaver, også behov for et hvitt personell til å bekle offentlige, militære og private stillinger. Blant de som bosatte seg i kolonien var det en stor andel nordmenn, deriblant flere bergensere. Norske skip deltok i perioder også svært aktivt i farten på Karibia. Også her med bergensskip i front. I 1690 ble St. Thomas i en kortere periode forpaktet av kjøpmann Jørgen Thormøhlen fra Bergen. Blant de mange andre nordmenn, som mer eller mindre frivillig i kolonien, finner vi Jacob Andersen Dischingthun fra Bergen. Han var en tidligere skipper og festningsslave som ble sendt til kolonien i 1757, som en del av straffen. Jacob var født 1723 i Strandgaten i Bergen, som sønn av kjøpmann og skip-

TØRE LAURITZ NILSEN.

perreder Anders Dischingthun. Da faren i 1746 valgte å gå i land for å konsentrere seg om handel og redervirksomhet, overtok sønnen kommandoen over et av skipene faren var medeier i; fregatten Woodfordt.

Jacob hadde tidlig fått navigasjonsopplæring, både om bord i Woodfordt, under farens kyndige hånd, og i land av byens Navigasjonsmester. Han var i 1743 blitt uteksaminert og innskrevet i Skipperlauget som styrmann, og to år senere som skipper. Hans første kommando førte ham til Middelhavet, i en fart der faren hadde vært en av byens store entreprenører.

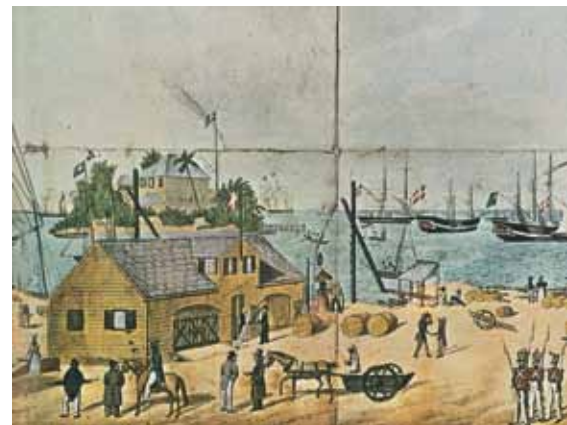
En skipper på 1700-tallet hadde naturlig nok et helt annet ansvar enn dagens skipper. Før telegrafens revolusjonerte skipsfarten på 1800-tallet, foregikk kontakten mellom reder og skipper per brev. Skipperen måtte derfor ta de fleste avgjørelser på egen hånd, avgjørelser som kunne gi gode inntekter, men også resultere i katastrofer for de involverte. Det siste ble tilfelle for Jacob allerede på hans andre tur, som skulle gå fra Bergen til Barcelona med en fiskelast. Høsten 1747 ble skipet kapret av algeriske sjørøvere utenfor sydkysten av Spania og tatt inn til Alger. Angrepet var et brudd på en nylig inngått fredsavtale

mellom Danmark-Norge og sjørøverstaten Algerie. Avtalen medførte riktignok at Jacob og mannskapet unngikk å havne i slaveriet, samtidig som de fikk beholde kommandoen over skipet. Men de ble fratatt den verdifulle fiskelasten. Etter å ha blitt tvunget til en dramatisk seilas i nordafrikanske farvann, brøt Jacob et halvt år senere, våren 1748, en befraktningsavtale med to algeriske jøder, og satte kursen hjemover. Noen av jødernes varer ble utdelt til mannskapet, andre ble solgt i Spania, og resten tatt til Bergen. I København var man redd for at episoden skulle føre til brudd på den viktige fredsavtalen med Algerie. Det ble derfor slått hardt ned på handlingene. Jacob ble dømt til døden og plassert i slaveriet på Bergenhus festning i påvente av henrettelsen. Dommen ble anket og senere omgjort til slaveri på festningen, og etter noen år, til seks års forvisning til kolonien i Karibia.

På St. Croix i Karibia ble han raskt assimilert i det dansk-norske samfunnet, og vel en måned etter ankomst fikk han hyre som kaptein på et slaveskip bestemt for Afrika. Dermed var den tidligere festningsslaven ironisk nok blitt en del av den oversjøiske slavefarten. I tillegg til noen få turer i farten mellom Afrika og Karibia, seilte Jacob også i karibisk fart med mer tradisjonelle varer.



Sjørøverredet Alger hvor Jacob ble innbrakt med skipet Woodfordt i 1747. (Illustrasjon fra boken)



Havnen i Christiansted. Fra 1765 bodde Jacob i loshuset på øyen ute i havnebassenget. (Illustrasjon fra boken)

Like etter 1760 forlot han sivil skipsfart til fordel for koloniens marinekorps, der han mot slutten av Den prøyssiske syvårskrig (1756-1763) avanserte fra styrmann til månedsløytnant og kommandant på et av øygruppens marinefartøyer. Hans innsats i kampen mot engelske og franske kapere både under og like etter krigen, resulterte i at han i 1765 ble foreslått som ny leder av koloniens sjøforsvar. I stedet valgte han samme år å motta tilbudet om den prestisjefylte jobben som overlos og havnemester på St. Croix, den viktigste av de tre koloniøyene.

Med jobben fulgte et stort, flott hus på en øy i havnebassenget i Christiansted, koloniens hovedstad. Her slo han seg ned med familie og skapte omfattende næringsvirksomhet. Gjennom sitt virke som overlos, fortsatte han sitt sjømannsliv til sin død i 1776.

Kilde: Tore L. Nilsen
Blant slaver og sjørøvere. En bergensskippers forunderlige skjebne.
Spartacus forlag 2014



Slaveskip som fraktet slaver fra Afrikas kyst til den dansk-norske kolonien i Karibia. (Illustrasjon fra Bergen)

Glimt fra skipsbyggingen i Bergen

Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum



Fullrigger Lina ved overleveringen utenfor Georgernes Verft i 1867. Skipet var bygget for fart på Østen, var bygget i teaktre, og var den gang det største og best utrustede norskbyggete seilfartøy. Foran fullriggeren ligger hjuldampere Bjørgvin. Lina forliste i 1889. (Bergens Sjøfartsmuseum)

Etter over 230 sammenhengende år med skipsbygging i Bergen, ble det i inneværende år slutt på reparasjons- og skipsverft i byen.

I denne artikkelen skal vi se nærmere på skipsbyggingen i bydelen Nordnes i Bergen, som grovt sett utgjør halvøyen fra Muralmenningene til Nordnespynten. Her har det ligget mer enn ett skipsverft.

Det første verftet på Nordnes lå på Nordnespynten, omtrent der totempelen står i dag. I 1783 kjenner vi til at det ble bygget et defensjonsskip her. Defensjonsskip betyr at skipet, mot avgiftslettelser, kunne brukes som krigsskip ved behov. Tegningene måtte til gjengjeld innsendes til København for godkjenning. Det ble nok gjort i dette tilfelle, for ved Bergens Sjøfartsmuseum finnes en tegning av skipet som er merket ”approberet”. Det het Anna Magdalena, og var bygget for verftseierens regning, på det som het Tosche og Nicolaysens verft. Skipet skulle gå inn i sukkerfarten på de danske koloniøyene.

Foto av maleri (ettersendes snarest)

Fregatten, som ble bygd av norsk eiketømmer og av furu fra Danzig, målte hele 101,5 kommerselster, som tilsvarer 210 registertonn i dag. Da den gikk av stapelen, 13. august 1783, var det et stort oppstyr i Bergen. Oppstyret tyder på at sjøsetting av slike store fartøyer må ha vært sjeldent i byen. Bergens fremste lokalavis, Bergens Adressekontors Etterretninger, skrev fyldig om saken. Avisen fortalte at byens øvrighet og en utallig mengde tilskuere så på, at sognepresten i Korskirken, Johan Nordahl Brun, talte ...”med hans sedvanlige og bekjente mandige veltalenhet” og ga skipet navnet Anna Magdalena. Under sjøsettingsseremonien skjedde en eksplosjon, da det tok fyr i en kruttønne og flere mennesker ble skadet. Først trodde folk eksplosjonen var en del av kanonsalutten, men ulykken la en demper på feiringen.

Skipet ble sannsynligvis benyttet til eksport av kjøpmennenes egne varer, i tillegg til at det kunne bli tatt fraktoppdrag mellom fremmede land. Anna Magdalena finner vi registrert i

Bergens skipsliste frem til 1792. Om skipet da ble solgt eller forliste, vet vi ikke. Skipsverftet på Nordnespynten ble muligens også benyttet til skipsreparasjon, da det var utstyrt med bolverk. Det betyr en trekai med fylling av stein. Verftet ble i 1789 overdratt til kjøpmann Thom Nicolson. Fordi verftet var anlagt på militær grunn, måtte verftseieren finne seg i at verftet øyeblikkelig skulle fraflyttes dersom de militære krevde det. All ferdsel til verftet måtte dessuten gå sjøveien. Vind og vær må dessuten ha vært en begrensning for driften. Skipsverftet må likevel ha vært i bruk til etter 1800. Et prospekt av Jo. F. Dreier fra 1803 viser to boder som kan ha tilhørt verftet. Virksomheten ble sannsynligvis nedlagt like etter, som følge av utvidelse av festningsverkene.

Da hadde imidlertid to Georger anlagt et nytt verft på Nordnes. I 1784 opprettet altså de to bergenskjøpmennene Georg Ferdinand Vedeler og Jørgen Georg Brunchorst sitt etter hvert kjente skipsverft på Nordnes. Vi skal her se i korte trekk på verftets eldre historie. Det krevdes tillatelse for å anlegge et skipsverft på Fredriksberg Festningsgrunn, og privilegiebrev (kongelig tillatelse) for å benytte bedding og bradbenk. Kongelig bevilling ble gitt i 27.februar 1784. Grunnmålingen ble ledsaget av en tegning, hvor det var beregnet både beddings- og bradbenkareal.

En bedding var skråplanet der skipene ble bygget, og herfra ble de sjø satt, vanligvis med baugen først. Bradbenk er en kai, gjerne av bolverk, der skip kunne kjølhales, krenkes ned for å blottlegge undervannskroget. Det var nødvendig for vedlikeholdet. Før tørrdokkenes tid var det vanlig at når et seilskip først var sjø satt, kom det sjelden eller aldri på tørt land igjen. Dette ville Georgene endre på, og de søkte om å få anlegge en helling, en reparasjonsbedding, hvor de tok sikt på å hale opp skip. Dette skulle være den eneste i landet. Ellers besto verftet av noen materialhus og etter hvert noen overbygde bygningsskur.

Forbygging av priseskip ble en lønnsom geskjeft for verftet, som etter hvert gikk under navnet Georgernes Verft. Under Napoleonskrigene (1800 – 1815) ble det ført en utstrakt kapervirksomhet i Nordsjøen. Skip med last som kunne benyttes i i krigføring, kunne føres til lands, og bli dømt som god prise, Det betydde at

skipet ble fratatt den opprinnelige reder, og mange prisedømte skip ble solgt til bergenske redere. De sørget for å bygge om, forbygge, skipene, slik at de senere ikke skulle bli gjenkjent av den tidligere reder

Denne reparasjonsvirksomheten var avgiftspliktig, det skulle svares avgift til De sjøfarendes fattighus, men verftet fikk forhandlet seg til en fast årlig sum. Det var likevel skipsbygging som skulle være verftets hovedvirksomhet, men som vi vet, er skipsbygging en svært konjunkturavhengig virksomhet. Når handelen øker, blir behovet for skipstransport større, men etterspørselen kan ikke dekkes umiddelbart, da det tar lang tid å bygge skip. På samme måte vil verdien av et skip variere med fraktmarkedet. Det ser ut for at det første skipet som ble bygget ved Georgernes Verft var sluppen ”Fru Barbara” som målte 21 kommerselster. ”Fru Barbara” var et enmastet et fartøy på 50 – 60 fot og med en lastekapasitet på ca. 43 registertonn eller om lag 120 kubikkmeter.

Så blir det flere sjøsetninger, med ujevne mellomrom. Det ble opplyst i 1804 at verftet i de foregående år gjennomsnittlig hadde hatt mellom 40 - 60 mann sysselsatt, som daglønnere. Verftet skiftet også ledelse. Familien Vedeler solgte sin part til I. L. Bredahl. Fra 1825 var firmanavnet således Brunchorst & Bredahl. Under denne ledelse blir det ifølge godt orienterte, bygget 26 fartøyer ved verftet på Nordnes. I 1853 ble imidlertid familien Bredahls parter solgt, til en 21 år gammel bergensk bakersønn. Bergenserens navn var Annanias Dekke (1832 – 1892).

Han var oppvokst på Nordnes. Hans far hadde bakergård ved Strandgaten på det nordvestre hjørne av Nykirkealmenningen. Annanias ble sendt i tegne- og malelære hos den kjente bergensmaleren Johan Ludvig Losting som han senere skulle samarbeide med. Deretter ble Dekke, i en alder av 16 år, satt i lære ved Georgernes Verft. Her ble han i fire år, før han reiste til Sverige, England og endelig Massachusetts i Nord-Amerika, hvor han fikk arbeid hos den skotske skipsbyggeren og –konstruktøren Donald Mc. Kay i Boston. Mc. Kay var tidens mest fremgangsrike skipsbygger. Her lærte han å bygge tidens raskeste seilskip, som hadde klipperfasjon. Dette var skip som hadde spiss, utoverhengende

baug, symmetrisk skrog, og stor seilføring. De sto i kontrast til de tidligere skipstypene, som ofte blir beskrevet som fartøyer med ...”torskehode og makrellhale.”

Etter vel et år hos Mc. Kay reiste Dekke tilbake til Bergen. I lommen hadde han ”verdens beste attest”, hvor det konkluderes det med”at han er en ære for det land han kommer fra. Det kan ikke finnes feil i noe han foretar seg.”

Han fikk imidlertid ikke stor bruk for attesten. Han var nemlig i stand til å kjøpe seg inn i det verftet hvor han hadde gått sin læretid. Muligheten kom, som vi så, da familien Bredahls andel i verftet, ble til salgs. Vi må anta at det var Dekkes familie eller venner som hjalp ham med kapital.

Annianias Dekke begynte straks å bygge fartøyer etter de nye fasonger han hadde lært. Det første utført under hans ledelse var briggen ”Nordnæs”, et to-mastet fartøy som lastet ca 244 netto registertonn. Da Dekke begynte å bygge fartøyer, kontaktet han sin gamle tegnelærer Losting, som kom til å utføre mange av de forsiringer som skipene på denne tiden var utstyrt med. Ved Bergens Sjøfartsmuseum finnes to av tegnebøkene etter Losting, og nedenfor finnes bevart utkastet til forsiringen som prydet akterskipet på ”Nordnæs”.

Byggelisten for verftet nedenfor Fredriksberg viste en stor aktivitet. I Annianias Dekkes tid ved verftet fra 1853 til 1892 ble det bygget til sammen 41 seilskip og 15 tredampere med en samlet drektighet på ca 30 000 netto registertonn. Treseilskipsbygging for bergensk regning opphørte i 1880, men det ble bygget skip for andre byers rederier, både seilskip og tredampskip.

Et par av fartøyene fortjener å bli nevnt. Mange har kalt fullriggeren ”Hebe” fra 1856 for Dekkes mesterverk. Den ble rost opp i skyene for sine fremragende kvaliteter. Imidlertid er det grunn til å tro at noe av hyllesten kan være utslag av bypatiotisme. En konkurrerende skipskonstruktør, som til overmål var elev av Dekke, hevdet nemlig at ”Hebe”, som var et ualminnelig vakkert skip, verken var noen god seiler eller hadde tilstrekkelig lastekapasitet.



Den unge Annianias Dekke, som ble en av samtidens mest kjente og respekterte skipsbyggere og konstruktører.

Et Dekke-skip som det finnes et gammelt fotografi av, er fullriggeren ”Lina”, på 882 netto registertonn. Det ble overlevert i 1867, og ble fyldig beskrevet i pressen.

Annianias Dekke drev også med omfattende opplæring av andre skipskonstruktører. I tillegg tegnet han for andre. Det kan i dag dokumenteres at Dekke solgte tegninger til ca 130 skip for bygging ved andre skipsverft. Dekke tjente mange penger, og ble en av byens største kunst-samlere.

Mye av interiøret som i dag kan sees i Rasmus Meyers samlinger, stammer fra Dekkes hjem.

Han kom også med den riktige byggekunnskapen, og til rett tid. Da Dekke begynte, var det underskudd på tonnasje i verden. Dessuten var Navigasjonsakten opphørt i 1848. Den påbød at varer til og fra det britiske imperiet skulle fraktes med britiske skip.

Da han døde i 1892, var hans sønn Kristian Dekke ferdig med sin utdanning i jernskipsbygging. Han kom til å fortsette skipsbyggeriet, men i mye mindre skala enn før, nå med bygging av tredampskip og mindre fartøyer. I 1912 ble verftet nedlagt.

Diskriminering av arbeidstakere med bakgrunn i medlemskap i arbeidstakerorganisasjon

av Advokat Per Magnus Falnes.

Spørsmålet er i disse dager aktualisert i forbindelse med at flere rederier inngår endrede arbeidsavtaler med sine ansatte. Den vanskelige økonomiske situasjon som næringen er inne i aktualiserer tiltak som endring av lønns- og arbeidsvilkår, og det er hos noen arbeidsgivere inngått avtale om lønnsreduksjon, endring i turnusordning mv. For den enkelte arbeidstaker er slike endringer vesentlige, og det dreier seg ofte om en ikke ubetydelig reduksjon i lønn og ending av arbeidsvilkår.

Noen arbeidsgivere respekterer det forhold at enkelte arbeidstakere ikke er organisert, eller er organisert i forbund som ikke er representert i forhandlingene med arbeidsgiver, og de «reparerer» dette ved å la alle arbeidstakeres syn komme til uttrykk gjennom avstemning.

Andre forhandler utelukkende med enkelte organisasjoner og lar utfallet av slike forhandlinger være avgjørende. Ved å velge denne, siste fremgangsmåten utelukkes flere grupper fra muligheten til å la sitt syn komme til uttrykk. Det er tilkjennegitt at fremgangsmåten til og med er benyttet av enkelte organisasjoner til å søke rekruttering av nye medlemmer slik at «deres syn skal bli hørt». Denne fremgangsmåten er direkte i strid med diskrimineringsforbudet i skipsarbeidsloven.

Lovens § 10-1 (1) tilkjennegir at «Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon er forbudt».

Forbudet innebærer at dersom en arbeidstaker behandles dårligere av grunner som nevnt i loven enn andre blir, så vil dette være lovstridig. Det kreves ikke at det har vært arbeidsgivers hensikt å diskriminere, det er tilstrekkelig at diskriminering faktisk har skjedd.

Forbudet mot diskriminering på grunn av medlemskap i arbeidstakerorganisasjon omfatter ikke bare diskriminering på grunn av medlemskapet, men også det forhold at noen utsettes for diskriminering fordi vedkommende ikke er medlem. Dersom enkelte arbeidsgivere velger å se bort fra hva enkelte arbeidstakere mener om en vesentlig endring av arbeidsavtalen, og dette har sin faktiske årsak i at vedkommende er medlem av en forening arbeidsgiver velger ikke å forhandle med (eller ikke er organisert), har det faktisk skjedd diskriminering i strid med loven.

Forbudet mot diskriminering på grunn av politisk syn og medlemskap i arbeidstakerorganisasjon følger ikke bare av loven, men også av ILO-konvensjon nr. 111 som omfatter dette forhold. Det er for øvrig en videreføring av forbudet i arbeidsmiljøloven. I forarbeidene til skipsarbeidsloven er det i departementets merknader presisert at forbudet mot forskjellsbehandling på grunn av medlemskap i arbeidstakerorganisasjon skal tolkes slik at dette også gjelder forskjellsbehandling på grunn av at noen ikke er medlem i en organisasjon. Dersom det dermed bare er medlemmer i enkelte organisasjoner som blir hørt i forbindelse med en endring av arbeidsavtalen og arbeidsvilkår er dette diskriminering, det være seg både overfor medlemmer av andre organisasjoner og overfor uorganiserte.

Konsekvensen av et brudd på diskrimineringsbestemmelsene er at bestemmelser i avtale (tariffavtale, arbeidsavtale, reglementer, vedtekter mv.) som strider mot kapittel 10 i skipsarbeidsloven er ugyldige. Dette betyr at den som er utsatt for slik diskriminering ikke vil ha en rettslig plikt til å oppfylle avtalen.

Den som er utsatt for diskriminering kan også kreve erstatning. Plikten for arbeidsgiver til å betale erstatning er uavhengig av skyld, det er et såkalt objektivt ansvar. Det kan kreves erstatning både for økonomisk tap, og for ikke-økonomisk skade. Erstatningsplikten følger av lovens § 10-9.

Konklusjonen må bli at dersom en samlet arbeidsstokk skal inviteres til å godta endringer i arbeidsavtalen så som nedgang i lønn, så kan ikke arbeidsgiver nøye seg med bare å høre synet til de som er medlemmer i enkelte organisasjoner. Denne prosessen må organiseres slik at alle gis anledning til å komme med sitt syn, for eksempel gjennom en avstemning hvor alle deltar. Dersom en må være medlem av en eller flere spesifikke arbeidstakerorganisasjoner for å avgi stemme vil fremgangsmåten være i strid med diskrimineringsforbudet i skipsarbeidslovens § 10-1, med de følger som er nevnt foran.

Etter dette tok det heldigvis ikke lang tid før rederiet tok til fornuften og endret stemmereglene. Ikke nok med det, de ba også om unnskyldning for en forhastet og ikke gjennomtenkt beslutning i forbindelse med stemmingen. Når det gjelde diskriminering av våre medlemmer, kan rederiene være sikre på at vi ikke er langt vekke. La oss også håpe at Color Line tar lærdom av presiseringen av loven.

FFFS tar seilende på alvor



Leserbrev



Ondt må ofte den sjømann lide

For noen måneder siden passerte jeg 70 år, og er vel plassert i alderspensjonistenes rekke. Jeg fikk aldri ytelse fra Pensjonstrygden for Sjømenn ved fylte 60 år, siden jeg ble 100 % ufør, bare noen måneder før 60 års dagen.

Da jeg var midt i 40-årene ble jeg påført en lidelse i min jobb, som aldri slapp meg. Hadde en fått den hjelp man trengte i rett tid, ville en muligens unngått det verste og tilværelsen ville vært bedre. Samordningen av pensjonene var grunnen til at 360 måneders innbetaling kunne bli ranet fra meg/oss da man fikk full ytelse fra uførepensjonen. Begrunnelsen var at det er urettferdig å få ytelse fra to pensjoner, men ved pensjonsreformen i 2010 var det greit å få ha to pensjoner. Man kan da spørre seg selv om hvilken yrkesgruppe, som ville funnet seg i et slikt overgrep uten å stride mot en slik urett. Det burde være på høy tid at noen begynte å gjennomføre denne innføringen av Samordningen etter i kortene.

Da jeg begynte i utenriksfart i 1967, var man i begynnelsen av rasjonaliseringen av bemanningene på skipene med alternering og reduksjon i besetningen om bord. Denne prosessen holdt en på med utover på 70-tallet. Utover 1980-tallet slo utflagging til med full styrke og dermed fikk man opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skiperegister (NIS) i 1987, etter en del frem og tilbake. Det var i løpet av denne prosessen at daværende handelsminister (Kurt Mosbakk AP) kom med følgende bemerkning: «Jeg kan ikke se at det er skrevet i stjernene at Norge skulle være en skipsfartsnasjon».

På skipene i dette registeret ble storparten av besetningene redusert til noen ytterst få nordmenn, og resten erstattet av bemanning fra lavkostland, hovedsakelig fra Filipinene, India og Polen/Baltikum. Antall norske som ble beholdt varierte fra skip til skip og fra rederi til rederi, avhengig av hvor krevende skipet var å operere og trade. Som oftest varierte man fra en til tre, men unnatakene var dog flere.

Ikke alle rederier var like seriøse med hensyn til bemanning av sine skip. Disse rederiene hadde en mindre andel norske enn nødvendig i forhold til den utenlandske besetning, enn tilrådelig var, sett i forhold til den tilstand skipene var i med tanke på vedlikehold og ikke minst operasjon av skipene. Av denne grunn opplevde man store belastninger i jobben i forhold til arbeidstidsbestemmelser etc.

Ved opprettelsen av NIS i 1987, er det verdt å reflektere over hvilken kvalitet denne arbeidstyrken fra lavkostlandene innehadde. Var det tilstrekkelig med kvalifiserte mannskaper til de forskjellige posisjonene på et skip da etterspørselen ble så stor over kort tid? Ofte fikk man høre eller se skrevet fra representanter fra rederier, eller våre myndigheter hvor tilfredse man var og hvor godt det gikk med skipene, mens vi nordmenn, til nøds ble nevnt i en besetning. Men det bør ikke gå helt i glemmeboken hvilken byrde vi fikk på oss på denne tiden. Utakk er verden lønn, heter det så treffende.



Leserbrev



Som nevnt tidligere, var ikke alle rederier like seriøse når de bemannet sine skip på den tiden. Jeg var overstyrmann i et rederi i tiden 1990-92. Stort sett var vi fire nordmenn om bord og resten av mannskapet var filippinere, men behovet for flere nordmenn var stort. Det ble også påpekt, men ikke tatt hensyn til.

Til å begynne hadde jeg i en periode i lektring i US Gulfen i ca. fem mnd. Dette er en meget krevende fart, i gjennomsnittlig arbeidstid hver mnd. hadde jeg som overstyrmann notert 410-420 timer. Det taler sitt tydelige språk for den som vil forstå. Deretter havnet jeg på et annet av rederiets skip i to perioder.

Laste- og losseoperasjonene samt tankrengjøringene var meget krevende, da jeg manglet noen som kunne hjelpe meg med arbeidsoppgavene jeg ble pålagt. Derfor ble perioder fra to, til på det verste, vel fire døgn uten hvile en vanlig tilværelse for meg der om bord, inntil jeg møtte den berømte veggen som resultat av denne rovdriften.

Vi har lov om arbeidstid til sjøs, men lover er som kjent til, for å brytes blir de sagt. Enhver som oppriktig vil erkjenne fakta i det som virkelig fant sted i den tiden, som jeg forsøker å gi et lite glimt inn i, vil forstå at lover og regler er blitt overskredet. I vår overenskomst hadde overstyrmannen fastlønn innbefattet 12 timers dag, så av den grunn ikke overtidsgodtgjørelse. Følgelig kunne han gå flere døgn uten ekstra kompensasjon, noe som svært ofte var tilfelle. Både Sjøfartsdirektoratet og våre fagforeninger må ha vært klar over dette, men dem lukket bevisst øynene for denne rovdriften, som fant sted.

Jeg forsøkte å gjøre noen oppmerksom på dette, men ble straks beskyldt for å overdrive eller bringe grunnløse påstander og rykter til torgs. Om norske myndigheter og ansvarlige ikke satte foten ned, så gjorde i alle fall US Coast Guard det. US Coast Guard var spesielt oppmerksomme på belastningene som overstyrmannen var utsatt for, og så på det som en sikkerhets risiko. Derfor erfarte jeg at rederiet måtte sende en ekstra styrmann om bord for avlastning. De satte makt bak sine ord, noe norske ansvarlige ikke ønsket.

Hva jeg selv erfarte da jeg kom hjem høsten 1991, etter at det sa stopp og jeg ikke maktet mer, bør ikke stå usagt. Jeg ante lite om hva som hadde rammet meg, men i perioder var jeg så dårlig at jeg trodde jeg var ferdig med livet. Innpå to tøffe måneder gikk, men verken lege eller legevakt kunne stille noen diagnose. Jeg kom så til en yngre lege som opplyste at han hadde psykiatri i tillegg. Ved første øyekast så han hva mitt problem var. Du har fått angst og depresjoner ut av stress og overbelastninger i jobben. Du er ikke den eneste sjømann som kommer hjem med slike plager nå for tiden, tilføyde han.

Jeg fikk antidepressiva og lovnad at om 3-4 mnd. er du frisk. Deretter ble jeg mer eller mindre overlatt til meg selv, og kun forsynt med flere tabbeletter. Jeg skulle bedre oppfølging og fått mer informasjon om min faktiske situasjon der og da. Når man mangler et nettverk rundt seg, og selvbildet og selvfølelsen er på bunn og sosiale fobier råder, da hadde det vært av stor verdi om man hadde blitt fulgt opp. Gjennom jobben var det nok av faktorer som hadde negativ påvirkning, man fikk sjelden eller aldri en god tilbakemelding, men de dårlige ble en aldri spart for. Så når man blir rammet av slike lidelser, da innbiller man seg ofte at en selv er årsaken til det. Noe som er en falsk innbilling, men noen sørger ikke sjelden for at denne forestillingen vedlikeholdes. Men voksne menn gråter jo ikke, heter det jo.

Et tema som ofte går igjen, er mobbing og trakassering, da mest blant barn og yngre- tror man. Det er dog en



Leserbrev



illusjon å tro at dette ikke forekommer blant voksne i stor stil. I jobbmessige forhold forekommer slikt ofte, får vi vite. Psykiske plager kan ikke være gjenstand for slik behandling for å utstøte en fra arbeidet. Nettopp dette var hva jeg erfarte i et annet rederi i 1993.

Etter ett års sykemelding ble jeg pådyttet noen flere tabbeletter i tillegg til den moderate bruk jeg da hadde fra før. Legen ville bare prøve virkningen, og samtidig fikk jeg beskjed om å begynne å jobbe igjen. Slik kom jeg til enda et nytt rederi.

Legekantoret for sjømenn godkjente min helse og fikk tilgang til alle nødvendige opplysninger om meg- og legeattest fikk jeg. Problemene jeg opplevde i det nye rederiet oppstod etter ca. fire mnd. da jeg var i ferd med å starte min andre periode på en tankbåt. Da jeg ble kontaktet av kontoret, fikk jeg en nedlatende og uforskammet tiltale med frekke beskyldninger. Jeg hadde ført dem bak lyset ved lyve for dem angående mine medisiner, ble jeg fortalt. Beskjeden var klar: Slutt med medisinerne eller si opp jobben! Jeg gjorde ingen av delene, men reiste til Rotterdam og gikk om bord, og der og da startet begynnelsen på slutten på min tid i det rederiet.

Kortfattet kan jeg berette om terror og mobbing på det groveste, som pågikk innpå en måned før jeg skulle på fritørn. Det var den ene av skipets kapteiner som hadde rollen som «bøddel» og han tok oppdraget på stort alvor. Da jeg ikke hadde samtykket i å avslutte min medisinbruk og heller ikke sagt meg opp, gikk oppdraget til skipets kaptein i den hensikt gjøre tilværelsen uutholdelig for meg, og på den måten å få meg til si opp «av egen vilje».

Han gikk løs på meg straks jeg kom om bord og flere ganger daglig fikk jeg min tilmålte dose, som bestod av påstander og fantasier som var helt hinsides enhver fornuft. Det ble meg fortalt at vedkommende hadde sin glede i plage førstestyrmannen, så følgelig var han nok rett mann til dette oppdraget. At jeg maktet å beherske meg under denne gjentatte torturen, viser at den som tross alt innehadde forstand der og da, ikke var skipets kaptein. Men jeg hadde en grufull prøvelse siden det tross alt var demoniske makter i fritt spill.

Jeg måtte møte på mannskapskontoret ved min hjemkomst for å bli presentert for løse påstander, bl.a. at jeg var en sikkerhetsrisiko på skipet. Jeg vet at den som hadde startet prosessen var overstyrmannen som var en yngre person med «ambisjoner». På sine fritørner frekventerte han kontoret jevnlig, og det hadde han ingen motforestillinger mot å annonser om bord, likedan var med den nevnte kapteinen. Det finnes ymse måter å markedsføre seg på. Denne styrmannen fungerte nok som angiver bak min rygg og sammen var disse to vitner mot meg. De som støttet meg var som forventet tause.

Jeg innså at jeg umulig hadde noen framtid i dette selskapet, og siden jeg allerede hadde satt meg foran skrive-maskinen, fikk de min oppsigelse. Men jeg tok mot til meg, og med kvitterte med følgende: «Denne skipperen skal dere nå påkoste GMDSS kurset, dere burde heller sende ham til psykolog». Men en kan spørre seg hvorfor man ikke foretrekker godhetens vei før en anvender piskan? Forakter man menneskers verdi i den grad så mye at en tyr til slike vulgariteter for så lite, når man med vanlig folkeskikk kunne oppnådd det samme uten å volde enda mer skade på folk.

Ondskap og herskesyke er stikkord her. Jeg hadde et ønske om å arbeide meg opp igjen i denne jobben, men i stedet fikk jeg en smell på toppen av det jeg var i ferd med å komme over.

To år gikk jeg hjemme arbeidsledig som en direkte følge av påkjenninger i det jeg betegner som et røver rederi.



Leserbrev



Straks etter skrev jeg et lengre brev til daværende Norsk Styrmandsforening, der jeg gav en utførlig beskrivelse av det jeg hadde blitt utsatt for i rederiet. I min godtroenhet håpet jeg på at man ville foreta seg noe som hjalp meg, og svar fikk jeg like etter, men det var ikke det svaret som jeg forventet. I en slik sak kunne de lite gjøre, så de, og de brukte et eksempel fra en bedrift der en formann hadde mobbet en ansatt. Den ansatte fikk ikke medhold i retten, men som "kompensasjon" for meg opplyste de at det verste var, at begge overgriperne var medlemmer av foreningen.

Da jeg foreslo eksklusjon av dem, var det umulig. De rørte ikke saken med en finger siden jeg ble veid og funnet for lett. I stedet for å ta et oppgjør med denne type oppførsel, ble både arbeidsgiver og overtredere fredet. En kopi av et ark med noen få linjer på, til et rederi med henvisning til Sjømannslovens § 50, som sier at man har rett på gode arbeidsforhold på jobben, fikk jeg vellagt. Noe rederen straks plasserte i bosset. Mer hadde de ikke å risikere.

At det skulle gå enda ca. 13 år før jeg endelig tok sluttoppgjøret med NSOF, er noe jeg angrer på nå. Det burde vært gjort allerede i 1993. I årene etter, med perioder der jeg har vært vekselvis sykemeldt eller arbeidsledig, har jeg punktlig betalt "kollekten" til dem. I 2003 fikk jeg diplom for mitt lange medlemskap, som jeg har hengt innrammet på veggen, til skrekk og advarsel. Samtidig fikk jeg passivt medlemskap. Ca 2006/07 satte de opp prisen for mitt passive medlemskap, da ble jeg arg og sendte min oppsigelse, sammen med en lengre redegjørelse der jeg gav dem teksten.

Medlemsbladet ble øyeblikkelig stanset og jeg mottok bare en kort bekreftelse på min sorti. Jeg er for dem som en fremmed, man fortjener ikke en gang takk for alle år med innbetalinger. Når en så hadde behov for hjelp, var jeg ikke verd det. For ordens skyld kan nevnes at vedkommende overstyrmann fikk lønn for sin tjeneste, det ble stilling på Operation-avd. i rederiet. Han ble så leder der, før han gikk til et enda større rederi, der han nå innehar tittelen Vice President. Ja, man kan si vedkommende har vært dyktig. Mens jeg er blitt «forfremmet» til de evige jaktmarker.

Det er intet nytt under solen, heter det, det gjelder det jeg har berettet om også. På enhver plass hvor mennesker samhandler vil konflikter oppstå. I fortid har det skjedd, i nåtid er det også mer enn nok, fremtiden vil nok også få sin del. De fleste som er opphav til uretten glemmer og har som regel glemt ugjerningen fem minutter etter. Slik er det ikke med dem som blir gjenstand uretten. De kan bli lidende med ettervirkningene livet ut. Overfor NSOF har jeg ved flere anledninger påpekt den manglende rettssikkerhet sjøfolkene har, men har aldri fått respons på det. Under de rådende forhold er dette en het potet. Men det er en annen debatt.

Ærbødigst
Jan Helge Løkeland, Chief offiser emeritus.
Bergen.



Hei

Vi har i dag hatt besøk av en representant fra Sjø offisersforbundet, det tok ikke mange minutter før han maste om at fffs ikke hadde forhandlingsrett, og at skal man få noen påvirkningskraft så må man gå over til et av de tre andre forbundene, jeg helst ikke vil nevne navnet på.

Jeg har beklageligvis vært medlem i ett av dem i mange år, og kan ikke erindre at dem har frontet en eneste sak, som har hatt betydning for oss sjøfolk.

Når man leser medlemsbladet deres, de er tre forbund men har bare et felles medlemsblad og innholdet er bare "husker du", og "det var en gang".

Når representanten blir spurt om dollar (dyrt) medlemskap, er svaret bare tøys. Når det gjelder senior saken, prøver de å sole seg inn glansen av denne, mens vi andre kan se det tette skydekket som stenger for solen. Når folk kommer ombord på besøk, så forventer vi at vedkommende forstår at han/hun er på besøk, og oppfører seg der etter.

Hilsen irritert FFFS medlem



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



Hei FFFS!

Jeg og flere andre undres over at vi må betale full pensjonsavgift etter vi er 60-62 år og har fullt opptjent tjenestetid til pensjonen med 360 mnd.

Hvem er det som har vedtatt en slik lov, og er det noen gang tatt opp med myndighetene?

Dette trekket har nå blitt en ekstra skatt på kr. 1083,- pr. mnd. for min del, som jeg nå har betalt på sjette året, og må fortsette å betale, om jeg for eksempel arbeider til jeg er 70 år.

Om en sjømann dør når vedkommende er fylt 60 år, og har full pensjon, har kona ingen rett på den innbetalte pensjonen, dette har også blitt vedtatt over våre hoder og tidligere praksis er blitt slettet med et pennestrøk. Vi er helt rettsløse når det gjelder pensjonen, det viser med all tydelighet hvordan sjøfolk blir behandlet.

Med vennlig hilsen
Knut Mikkjelborg

Ovenstående mail, er bare en av mange henvendelser vi har fått om samme tema. At folk føler at dette er urettferdig er lett å forstå, vanskeligere er det å forstå når myndigheter og forbund sier at vi må akseptere at vi er pålagt en ny «solidaritets» skatt.

Fra den dagen vi starter på en yrkes karriere, enten det er på land eller sjø, må arbeidsgiver trekke en viss prosent som skal dekke en fremtidig pensjon, når vi så kommer til sjels år og alder, og når avtalt betalingstid er oppnådd stopper allikevel ikke trekket.

Når forbund og regjering i samarbeid finner ut at sjøfolk er en lett gruppe å flå, går man bare i gang og endrer lovverket. Man stopper ikke alderstrekket, men man har nå, med loven i hånd, lov til å fortsette med trekket. Stiller man spørsmål om hvem som har fått dette til, skylder de bare på hverandre.

Har du kommentarer eller meninger om dette er det bare å komme med innspill. På et eller annet vis, må vi få til å stoppe dette misbruket.



Jeg har vært på cruise igjen

denne gang med MS/Zuiderdam- Holland America Line

Det var en fantastisk reise. 23. august la vi fra kai i Bergen. Turen gikk via Island, Grønland, Canada til USA, nærmere bestemt New York.

Noen vil sikkert si at det var en dyr affære, men jeg vil påstå at det var alt for billig. Vi skulle jo for det meste betale mannskapene sin hyre også. Jeg spurte en del av dem, filippinere og indonesiere for det meste, om hvor stor hyre de hadde. Svaret var at det hadde de ikke lov å snakke om, det var konfidensielt. Da jeg

fortalte at jeg hadde vært på cruise før, da på et delvis norskeid skip i Karibien, og at mannskapene der hadde i snitt en hyre på ca. \$350 pluss noen små tillegg, kvitterte de med å si at det var deres hyre også, også med noen små tillegg.

Joda turen kostet en del tusenlapper,

og innbakt i prisen var \$12,50 per dag per person- i tips. Vi ble på en måte mistenkeliggjort for at vi ikke ville vise takknemlighet overfor de ansatte om vi fikk avgjøre selv. Vi skulle med andre ord betale deler av hyren til mannskapet. Turen vi hadde bestilt var på 16 dager, med andre ord skulle vi betale \$ 25 dagen, ganger 16 dager som blir \$ 400. Når vi så vet at det var godt over 1900 passasjerer med på turen, snakker vi om ikke mindre enn bort i mot \$25 000 dagen. Ikke akkurat noe småbeløp, man kan ha mange ansatte for den prisen. Med et antall mannskaper på litt over 800, blir det godt og vel \$ 30 dagen, noe som igjen utgjør godt og vel \$ 900 per mann per måned.

Når jeg skriver ansatte, er det en sannhet med modifikasjoner. De var ansatte for denne turen, punktuert. Om de ikke hadde oppført seg etter rederiets strenge regler, hadde de ingen garantier for å få jobb igjen. De mønstret på for 10 måneder om gangen, minimum ti timers dag, men de hadde ingen garanti for at de fikk jobb igjen.

Om de var smarte så skaffet de seg en privat pensjon, noe rederiet var behjelpelig med å trekke fra deres «utmerkede» hyre, om de så ikke gjorde, hadde de ingen ting å lene seg på når alderdommen innhentet dem. Det de også var smarte nok til å gjøre (etter ordre?), var å smile. «Vi smiler selv om vi har mest lyst til å gråte» fortalte en av de besetningen meg. De fleste gikk på en ti timers turnus ombord, men det var heller unntakene enn regelen at det var det antall timer de arbeidet. Hadde de flere timer, var det ikke overtidsbetaling, men noe de måtte gjøre om de ville tilbake til jobb etter endt periode hjemme.

Dette sier ITF om betingelsene til en matros. 8 hours per day, 48 hours per week (which equates to 208 hours per month). (8 timers dag, 48 timers uke (noe som utgjør 208 timer i måneden) Samtlige jeg snakket med om bord, hadde minimum ti timers dag, ikke alltid sammenhengende men oppstykket, slik at det ble lite med sammenhengende fri.



INNLANDSISEN PÅ GRØNLAND



DANSK KYSTVAKT PÅ GRØNLAND



SEABURN QUEST I REYKJAVIK



Innseilingen til New York

Mer tjenestevillige mennesker skal man lete lenge etter, de står på pinne for deg hele dagen. De er underholdende og anstrenger seg for å huske både navn og ønsker fra den ene dagen til den neste. Det de fleste av dem er utsatt for er, etter min mening, et moderne slaveri. De har nesten ingen rettigheter, noe rederiene selvfølgelig vil benekte, men det er likefult slik de selv opplever sin egen situasjon.

Det rare er at på sidene til http://www.itfseafarers.org/what_wages.cfm, ser vi at minimumshyrene skal være totalt med

<i>minimum basic monthly wage (01/01/2016)</i>	<i>US\$</i>	<i>614,00</i>
<i>2.5 days leave per month</i>	<i>US\$</i>	<i>51,17</i>
<i>104 hours overtime per month</i>	<i>US\$</i>	<i>384,00</i>
<i>8 hours compensatory leave for public holidays</i>	<i>US\$</i>	<i>29,52</i>
<i>Total</i>	<i>US\$</i>	<i>1,078</i>

alle tillegg US\$ 1,078.

Som vi vet er NSF, NSOF og DNMF medlemmer i ITF. I tillegg er tidligere

leder i NSF Jacqueline Smith, nå maritim koordinator i den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen, og hun burde hatt alle muligheter til å påvirke

for å forbedre forhold for de som betaler hennes lønn.

Som det går frem av tabellen under skal en matros ha følgende lønn. Det som med sikkerhet kan sies er at serverings- og hotellpersonalet lå langt under i lønn. Jeg har liggende kontrakter for nevnte yrkesgrupper, som forteller at de ikke er verdt mer enn \$ 250 per mnd. pluss noen små tillegg. Det ble fortalt at det hender at de også starter i jobben med gjeld til rederiet- de må gjerne betale reisen om bord for egne penger.

Selv om man blir satt lite pris på av rederiet, var det motsatte tilfelle av de reisende, alle vi snakket med, fremhevet mannskapenes fantastiske høflighet, smilende fremferd og service. Det er med en bitter ettersmak man nå sitter og vurderer minnene fra turen, man har hatt en fantastisk tur, men samtidig har man vært med på å utnytte andre, som på grunn av regelrett nød må ta til takke med slike vilkår.

Det som er enda verre, slik vi ser det, er at ITFs regelverk ser ut til bare å være til pynt på ITFs eget kontor. De tre nevnte forbund, som alle har sin inntekt fra sjøfolk, fra mange nasjoner og registre, burde gjøre sitt ytterste for at slike vilkår som vi ser innen cruisetrafikken blir forbedret. Vi ble fortalt om en episode der mannskapene hadde bedt NSF's representant om hjelp, svaret derfra var at vi skal se på saken. Det har de sikkert også gjort, men mannskapene hadde etter et år ikke hørt noe som helst fra dem.

Det minste organisasjonene skulle gjort var å informere alle som hadde tenkt å reise på cruise om hvilke vilkår, som rådde om bord. Da hadde det blitt opp til den enkelte å avgjøre om de selv vil være en del av den undertrykkende part av denne industrien. Uten passasjerer vil rederne/utbyrterne bli nødt til å revurdere sitt forretningskonsept og hvordan de behandler sine ansatte.

Alle foto: FFFS



NORSK INNSLAG I ST. JOHNS



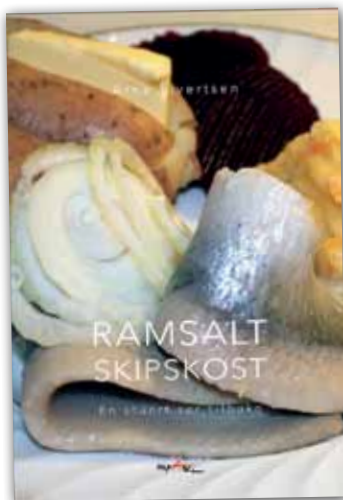
HAVNA I QAQORTOQ



FORTØYNING I NEW YORK

RAMSALT SKIPSKOST

KAPABEL FORLAG AS (2016)



Boken tar deg 50 år tilbake i tid, til gullalderen i norsk skipsfart, med norske sjøfolk, lange kontrakter og tre varme måltider pr dag. Boken er på 160 sider, rikt illustrert med bilder og oppskrifter på de mest populære rettene vi serverte, pluss en del kjøkkenteori og ett knippe muntre historier fra livet til sjøs.

Her er et utdrag fra boken, ført i pennen av pensjonert stuert Arne Sivertsen.

BØNNER, BILLER OG LØK.

En av rettene de fleste sjøfolk husker tilbake på med glede, er lørdagsfrokostens bakte, brune bønner med masser av deilig, sprøstekt bacon til. Skuffelsen ble derfor stor da jeg kom ombord på supertankeren utenfor Dubai, og kokken fortalte meg at vi hadde store mengder brune bønner, men at bønnene var fulle av småkryp – svarte biller.

Så spørsmålet ble; hva gjør vi nå? - Var alle sekkene fulle av dyr, eller kunne vi bruke noen av bønnene?

Vanskelige å vite, men kokken og jeg var unge, entusiastiske, og vi tenkte aldri tanken på å gi opp. Nei, dette skulle vi finne ut av. Bønnene var pakket i 20 kilos strisekker og vi hadde minst ti sekker. Vi tok fatt på den første sekken, tok ut så mye bønner vi trengte til et par lunsjer og satte dem i vann. Allerede under denne prosessen dukket det opp et større antall biller i vannet. De kravlet i svarte flak på vannet. Kokken så tvilende ut.

Neste morgen lå et tjukt, svart lag med druknede biller og fløt. Da var det heldigvis kort vei til rekka med bønnene, sekken og det hele. Rett over bord.

Ny sekk, nytt forsøk – samme resultat. Om og om igjen. Vi jobbet oss gjennom stabelen med sekker og begynte å gå ganske lei. Mangt et skjellsord hadde klar adresse til en stuert som kjøpte for store mengder, lagret for lenge og ikke fulgte opp varelageret.



”Klart han visste det,” sa kokken, ”han likte å kjøpe stort den karen, se bare på all løken vi har - minst 250 kilo, og den begynner å bli dårlig allerede.”

”Vi får ta oss en kveld eller to, så rensker vi, kutter, steker og fryser det ned,” foreslo jeg.

Etter å ha kommet i gang med løkskrellingen, fikk jeg et kraftig allergisk utbrudd med eksem. Det var egentlig en plage jeg hadde slitt med i mange år, spesielt den tiden jeg jobbet i byssa, mindre etter at jeg ble stuert, men jeg hadde aldri forbundet eksemen med løk. Men nå rant tårene, og fingrer og hender ble illrøde, klødde og hovnet nærmest opp til dobbel størrelse.

”Fytterakkern,” sa kokken bekymret, ”du får prøve med gummihansker. Det der ser for jævlig ut.”

Det var et slit, men jobben ble gjort, og kokken gledet seg til å kunne ty til ferdig stekt løk når han trengte det. Bønnene var midlertidig glemt. Etter to, tre dager begynte hevelsen å gå ned. Fingrene ble langsomt bedre, men fremdeles var det kløe og væskende blemmer som plaget, noe som fikk meg til å tenke på den sommeren jeg var kokkelærling på en restaurant i Bergen. Da hadde jeg hatt en episode med eksemutbrudd, hvor jeg til slutt ble henvist til en professor i hudsykdommer på Haukeland Sykehus.

Professoren, en eldre kar med gråsprengt hår, tunge kjaker og tykke briller, virket mer opptatt av en liten båndspiller han hadde i skrivebordsskuffen, enn av meg som pasient. Han kastet knapt et blikk på meg der jeg satt foran skrivebordet med bandasjerte hender. Han fiklet frem en minikassett og matet spilleren. Så grep han mikrofonen, snudde seg halvveis bort fra meg, la beina på bordkanten og begynte å snakke med lav stemme. Jeg satt rett i ryggen på den ubekvemme besøksstolen, skjønte ikke riktig opplegget. Til slutt spurte jeg om han ikke skulle se på fingrene, eller ta noen prøver? Han snudde seg mot meg, så meg som for første gang, la mikrofonen på skrivebordet og sa overbærende: ”Det finnes over 700 forskjellige typer eksem som er forårsaket av, eller er reaksjoner på ulike typer allergi. Det finnes ingen enkle prøver som kan fastslå årsaken. Du skal få en resept på en hydrocortisonsalve.”

”Det hjelper ikke,” sa jeg og reiste meg, ”jeg har smurt med hydrocortison i hele sommer.”

Han svarte ikke, men gjenopptok leken med mikrofonen sin. Jeg lukket døren og så ham aldri igjen. Denne konsultasjonen forble en gåte for meg, men nå hadde jeg på egenhånd, brutalt, men ikke helt smertefritt, løst eksemgåten. Når jeg i ettertid tenker tilbake på sommeren i kokkelære, ble jo nesten hver

bidige ledige stund brukt til – ja nettopp; til å skrelle sekkevis med løk. Jeg var allergisk mot rå løk - så enkelt var det.

Etter løken fikk bønnene fokus igjen. Vi jobbet oss gjennom samtlige sekker, satte i vann, dumpet i havet og prøvde igjen. I den nest siste sekken øynet vi håp. Etter utvanning fant vi mindre enn ti biller. Vi skiftet vann og ble ytterlig skuffet da fem nye, svarte biller dukket opp – fremdeles for mange. Da ga vi opp og dumpet den siste sekken med billebefengte bønner i det Indiske hav – usprettet. Kort tid etter, ved passering Cape Town, supplerte vi med nye bønner. Endelig kunne vi glede oss over nydelig cowboylunsj med rikelig med sprøstekt bacon til.

En sann fornøyelse...



Denne og andre gode bøker (med handling fra maritimt miljø) kan bestilles via nettsiden min:

www.cms-bok.no

på telefon **95 15 23 47**,

eller på E-post til: **arne.sivertsen@online.no**

På grunn av mange spørsmål om Loss of License, tar vi med artikkelen om Loss of License, av nå avdøde sjømannslege Emmie Snincak, en gang til.

LOSS of LICENCE

Hvilke rettigheter har jeg som sjømann?

LOSS OF LICENSE" er et uttrykk som sjømannen ofte bruker når han mener "økonomisk erstatning for varig tap av helseattest", som forsikrings-selskapet sier det. Dette er en forsikrings-ordning som ble innført i opeatørselska-pene på norsk kontinentalsokkel helt i begynnelsen av 1980-årene. Senere er ordningen blitt en del av avtaleverket for alle ansatte på sokkelen. De har med visse unntak hatt rett på en økonomisk erstatning ved varig tap av helseattest frem til 64 år. Fra 1. januar 1997 ble av-talen også innført for sjøfolkene i en del av rederiene i Norge. Men for sjøfolkene ble det avtalt en kompensasjon på 8 G frem til 55 år. Deretter er det fremdeles i dag, frem til 01.04.2004, en nedtrapping på 5 % per år frem til vanlig pensjons-alder (60 år). Utbetalingen er skattefri. Den skal samordnes med eventuelle andre utbetalinger som skjer gjennom ar-beidsgivers forsikringsordninger, som for eksempel yrkesskadeforsikring. På grunn av endring i forskriften nr 1309, av 19. oktober 2001 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip, innført fra 1. januar 2002, er det stadig flere sjømenn som ikke lenger tilfredsstillt helsekravene og derfor ikke får gyldig helseattest. Med de nye forskriftene blir det også stilt krav til at sjømannslegen skal underøke og vur-dere helsen i forhold til sikkerhetsfunk-sjoner. Dette er medvirkende årsak til det økende antall tap av helseattester med tilsvarende utbetalinger av forsikrings-erstatninger. Dette igjen fører til høyere forsikringspremier. Denne premien blir lagt til sjømannens inntekt og er skat-tepliktig. Partene er nå blitt enige om å sette ned aldersgrensen fra når reduksjon

i erstatningsbeløpet på 8G inntreer. Fra 01.04.2004 innføres de nye endringene. Aldersgrensen settes ned til 51 år fra 55 år for reduksjon i erstatning for "LOSS OF LICENSE". Dette ble partene enige om i møte 21. januar 2004 i forbindelse med de siste tariffrevisjoner utenriks, innenriks og fraktestart.

HVEM KAN FÅ UTBETALT ERSTATNING FOR TAP AV HELSEATTEST? SJØMANN SOM KAN DOKUMENTERE:

- med brev fra lege at det er et VARIG (PERMANENT) tap av helseattest.
- at det foreligger ERSTATNINGSMESSIG SKADE eller SYKDOM slik at sjømannen ikke lenger kan gjøre tjeneste om bord.

HVA ER EKSEMPLER PÅ ERSTATNINGSMESSIG SKADE?

- fallskade hjemme eller på jobb som fører til en slik skade på ledd, rygg eller ellers i kroppen at sjømannen varig ikke lenger tilfredsstillt helsemessige krav til å kunne utføre jobben sin og/eller er en sikkerhetsrisiko.
- hjerteproblemer med stadige smerter
- uregelmessig puls med fare for svimmelhet
- svært høyt blodtrykk som ikke lar seg kontrollere
- epilepsi med anfall
- diabetes som ikke lar seg kontrollere med stabilt blodsukker
- mentale lidelser som er behandlingstrende
- kroniske smerter som går utover konsentrasjon og årvåkenhet

- kroniske søvnproblemer
- invalidiserende isjas og lumbago
- OG MANGE ANDRE SYKDOMMER

HVA ER IKKE ERSTATNINGSMESSIG SKADE ELLER SYKDOM?

Ved disse forhold svarer selskapet IKKE for økonomisk erstatning ved tap av helseattest:

- angst for opphold på eller reise til fartøyer, flyttbare innretninger eller permanent plasserte innretninger.
- følger av misbruk av alkohol eller annet beruselsesmiddel
- misbruk av slike medikamenter som bare selges mot legeresept
- svangerskap og forløsning anses ikke som sykdom
- ulykkesskade som rammer den forsikrede under utførelse av en forbrytelse eller forsøk på dette
- sykdom eller ulykkesskade som skyldes forsett eller grov uaktsomhet
- sykdom eller ulykkesskade som skyldes utøvelse av boksing, bryting, judo og karate, hanggliding, fallskjermhopping og ballongfart, svømmedykking og hastighetsløp med motorkjøretøy
- DØDSFALL (uansett årsak). Det betyr at den som er svært syk og man vet at det er en sykdom med dødelig utgang, bør snarest mulig be sjømannslege om å skrive ut "UDYKTIGHETSATTEST" og så selv eller be andre om hjelp til å søke om erstatning for varig tap av helseattest. Det er dessverre altfor mange sjøfolk som dør av kreft eller annen sykdom og som ikke får utbetalt den erstatning de har

krav på. Når sjømannen er død, er det for sent for de etterlatte å søke om erstatning for tap av helseattest. I de nye kravene gjeldende fra 01.04.2004, vil det kreves minimum 4 års pensjonsgivende fartstid for å bli omfattet av ordningen.

Ved mer enn 4 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen = 6 G.

Ved mer enn 8 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen =8 G.

(G = grunnbeløpet i Folketrygden).
orsikringstilfellet inntreter den dag "Udyktighetserklæring" blir utstedt med varig virkning av lege.

Det betyr at det har ingen betydning fra hvilken dato man er sykemeldt.

NEDTRAPPING av erstatning ved økende alder er som følger:

Alder	
til og med 50 år:	100%
51	90%
52	85%
53	80%
54	75%
55	65%
56	50%
57	20%
58	0%

Erstatning for tap av helseattest kommer kun til utbetaling EN gang. Det kan bety at dersom en sjømann har mistet helseattesten, det ble vurdert som varig tap av helseattest og han derfor fikk erstatning, men mange år senere ble erklært frisk igjen eller fordi helseforskriftene endret seg, likevel kan ha en mulighet for å seile på sjøen igjen. Men han vil da ikke komme inn under denne forsikringsordningen på nytt.

HVA HVIS DU BLIR VARIGSYK MELLOM 58 ÅR OG FØR VANLIG PENSJONS-ALDER I FOLKETRYGDEN 67 ÅR?

Hvis du blir så syk at du ikke får helseattest, men så frisk at du ikke får sykepenge eller uførepensjon, stiller du svakt.

Fra 55 år kan du ta ut sjømannspensjon. Dersom du har 80 år, alder +fartstid, får du full sjømannspensjon. Dog blir det utbetalt kun 2/3-deler dersom du tar den ut før 60 år. Fra 60 år kan du få full sjømannspensjon OG tjene opptil 2G (i dag 113.000 kr) per år uten at dette fører til reduksjon av sjømannspensjonen. På denne måten kan du opparbeide deg tilleggspoeng til vanlig alderspensjon i folketrygden. MEN hvis du har mistet helseattesten, kan du IKKE arbeide og tjene pensjonspoeng. Dersom du får sykepenge, har du også rett på sjømannspensjon fra 60 år. MEN husk at i det øyeblikk du går over på rehabiliterings eller attføringspenge, har du IKKE rett på sjømannspensjon. Det hender for ofte at trygdekontoret utbetaler begge deler rehabiliteringspenge OG sjømannspensjon. Enkelte sjømenn har da blitt krevet av trygdekontoret eller sjømannspensjonsordningen om å tilbakebetale det trygdekontoret feilaktig har utbetalt for mye.

UFØREPENSJON + SJØMANNSPENSJON

- Er det sant? Du kan ikke få full uførepensjon og fullsjømannspensjon. Men det er mulig å få full uførepensjon + deler av sjømannspensjonen, dersom dette ikke overstiger det full sjømannspensjon ville kunne gitt alene. Altså er det sant.

UFØREPENSJON + FULLJOPP PÅ LAND:

Er det sant? Ja, det er også sant. Dersom du er arbeidsfør til annet arbeid på land, og inntektsreduksjonen i landjobben er mer enn 50%, da kan du få uførepensjon i forhold til sjømannsjobben og full lønn i landjobben. Disse to til sammen må ikke overstigede inntekten du hadde til sjøs.

KOMPLISERTE TING

Det er dessverre få sjømannsleger og andre som har satt seg inn i dette. Som enhver lege, har også vi sjømannsleger opplysningsplikt til våre pasienter om sjømannens rettigheter i folketrygden. Mange leger, sjømannsleger og andre, opplever at sjømannen prøver å tjene seg noen ekstra kr når sjømannen prøver å ta

opp med legen erstatning for tap av helseattest. Likeens er det få saksbehandlere ved trygdekontorene som har satt seg inn i sjømannes økonomiske rettigheter i folketrygden. De fleste sjømenn føler at de har betalt inn store beløp til sjømannspensjonen, men får lite eller intet tilbake. Det er viktig at organisasjonen informere sine medlemmer godt om rettighetene. Det er også viktig at sjømannen selv klart informerer sjømannslegen om hvor viktig det er å få utskrevet udyktighetsattest, hvis det er så at man først skal "avskiltes". Dersom det er behov for mer informasjon, i den enkelte sak, vil jeg gjerne prøve å hjelpe.

Heldigvis har myndighetene uttalt at det er viktig og riktig at myndighetene bidrar økonomisk med lønnskudd for å få beholde, dere, våre dyktige og stolte sjøfolk !!

Hilsen fra Emmie på Møkster





I 2015 fikk Norge, ved Forsvarets Etterretningstjeneste levert etterfølgeren til «forskningsskipet» Marjata, det strykejernformede skipet som i årevis har patruljert nordområdene med følsomme sensorer og som innhenter informasjon om bevegelsene til den russiske nordflåten. foto: forsvarret

FRA DÅRLIG FISKELYKKE TIL KURSK

HISTORIEN OM DEN NORSKE
MARITIME ETTERRETNINGSTJENESTEN

Av Bjarte H. Erstad

Nye Marjata er det første av E-tjenestens skip som ikke omtales som forskningsskip, men som slår fast at det er ett etterretningsskip. Pressen elsker å omtale Marjata og andre etterretningsskip som «spionskip», noe det også blir kalt på folkemunne. Spionskip er ikke en helt presis beskrivelse, da forskjellene på spionasje og etterretning er ganske klare. Spionasje er innhenting av informasjon ved fordekte midler, mens etterretning er innhenting og administrering av informasjon ved hjelp av åpne, lovlige midler og formidling av denne til rette mottager

Men noe ikke alle er så godt kjent med, er opprinnelsen til denne delen av E-tjenesten. Utgangspunktet var fiskeskøyter, ofte operert av mannskaper som ikke hadde noen anelse om hva de egentlig foretok seg når de var på fisketokt, med båter som var rigget med eksplosiver for å raskt senke skøytene om de kom i problemer. Vi skal prøve å trekke linjen fra fiskere som ikke var fornøyd med fangsten på femtitallet, til dagens situasjon der eksport av etterretningsinformasjon er en av de største bidragene Norge gir til NATO, og primært USA.



Kaptein Løyning i svart lue følger spent med på torskefisket. (foto: fiskaren.no)

OPPRINNELSEN

Opphavsmannen til den skipsbaserte maritime etterretningen i Norge var Alf Martens Meyer, eller «mamen», som han ofte ble kalt. Martens Meyer var motstandsmann under krigen, og etter freds slutningen som en av de sterkeste menn i norsk militær etterretning. Martens

Meyer så viktigheten av etterretningsskip i norsk tjeneste, og fant fort ut at fiske og selfangstskøyter var nøkkelen til å holde virksomheten skjult, og å gi fartøyene en fornuftig grunn til å operere i nordområdene.

De aller første skøytene ble faktisk innkjøpt i Martens Meyers navn. M/S

Harøysund ble som den første av skutene innkjøpt av E-tjenesten i 1952 og omdøpt til M/S Vinge. Fartøyet ble finansiert gjennom Bergen Privatbank, med Forsvarets E-tjeneste som garantist, og bergensrederiet J. Evandt disponerte båten. De første toktene gikk naturlig nok til Barentshavet på «fiske» på sommerhalvåret. Hvalfangstskøytene M/S Polartind og M/S Godøynes fra henholdsvis Herøy og Troms ble også brukt i den samme tjenesten. Tjenesten innebar kartlegging av sovjetiske fly og skipstrafikk, samt peiling og avlytting av telegram og radiotrafikk.

I 1955 ble det første spesialbygde etterretningsskipet bygget, primært for amerikansk regning. Båten ble kamuflert som en fisketråler og gitt navnet Eger, og det ble også opprettet ett rederi kalt Egerfangst A/S, som opererte båten. Båten var 110 fot lang og ble bygget på Bolsønes Verft i Molde, og satt i tjeneste i 1956.

Kun skipperen, Bertil Løyning visste at skipet var ett «spionskip» og at det hadde ett skjult rom der to operatører fra CIA satt og tappet russiske radarer, avlyttet kommunikasjon og peilet radiosendere. Skipper Løyning og deler av mannskapet var fra Egersund, og de unge fiskerne var periodevis svært



Den første Marjata: (foto: shipspotting.com)

misfornøyd med fiskelykken. Det var nemlig ikke alltid slik at de plassene etterretningstjenesten sendte båtene nødvendigvis var de beste fiskeklassene. Når båtens egentlige rolle ble avslørt, og tidligere mannskaper intervjuet, kom det fram at de ikke var spesielt fornøyd med å ha risikert livet for CIA, uten å vite om det. Kaptein Løyning, som hadde vært klar over oppdraget valgte å flytte fra Egersund.

NAVNET MARJATA

Det svakt russisk klingende navnet, som har fulgt alle de norske etterretningsskipene siden Eger ble solgt, har egentlig ingen tilknytning til Russland. Navnet er en konstruksjon bestående av forbokstavene til Martens Meyer og hans nærmeste. «Mamen» selv, hans kone Annie Signe, de tre sønnene Roy, Jan og Alf. Til slutt kommer svigerdøtrene Turid og Anne Lise. At navnet har blitt beholdt i en mannsalder, og over fire skip sier sitt

om hvor viktig «mamen» fra Bergen var for norsk maritim etterretning.

I 1965 var Eger klar for å bli erstattet, valget falt på hvalbåten Globe 14. Globe 14 var bygget på Stord i 1951 og hadde vært med på flere hvalekspedisjoner. Båten var drøye 51 meter, og 613 BRT, i utgangspunktet var hun utstyrt med dampmotor men i forbindelse med forsvarets overtakelse av fartøyet ble hun satt på verft i Bergen. Under verftsoppholdet ble damp byttet med diesel og ett stort operasjonsrom med plass til fem operatører og topp moderne radar, radio og peileutstyr. Båten ble registrert under navnet Marjata, med forsvarets forskningsinstitutt som eier.

Om sommeren opererte båten i nordområdene og om vinteren lå den i Kirkenes mens forsvarspersonalet som tilhørte båten jobbet ved forsvarets stasjoner i

Finmark. Dette personellet var håndplukket, og jobbet i største hemmelighet og naturligvis, de var nok ganske god i russisk. Marjata var i tjeneste som etterretningsskip fram til 1975, da den gikk over i åpen tjeneste i marinen som KNM Vadsø. Den hadde primært Varangerfjorden som operasjonsområde i denne perioden, og i 1985 strøk den kommandoflagget. Året etter ble den solgt til ett stavangerrederi og gitt navnet Strilfaks.

Arvtageren til den opprinnelige Marjata beholdt navnet, men likhetene var ikke så mange ut over det. Marjata 2 var spesialbygget fra grunnen av som etterretningsskip. Hun var rett under 60 meter lang og utstyrt med en kraftig sensorpakke som ble oppdatert flere ganger i løpet av skipets levetid. Hun var i tjeneste i 20 år fram til 1995, da hun ble solgt på det sivile markedet og havnet i Gardline under navnet Sea Explorer, der hun gikk som surveyskip i Nordsjøen.



(foto: Gardline)



(foto: forsvaret)

Hun er stadig i tjeneste for Gardline, og kan jevnlig observeres i Bergen havn.

I 1991 ble Marjata 3 bestilt, Ordren gikk til Tangen/Langsten Verft og skipet ble gitt sin karakteristiske «strykejernsform». Denne varianten av skipsdesign med en skarp baug, og bredeste punkt helt akter kalles Ramform og er oppkalt etter designere Roar Ramde som kom opp med ideen. Strykejernsformen har blitt populær også blant sivile seismikk-

skip. I 1995 var skipet operativ, etter å ha blitt spesialutstyrt for oppdraget, blant annet med de karakteristiske radarkuplene.

Marjata 3 har ett ordinært mannskap på 14, pluss 31 «forskere». «Strykejernet» ble ganske raskt en kjent «rævedilter» etter nordflåtens operasjoner, Marjata ble etter hvert så husvarm at hun kan skimtes som linselus på veldig mange stemningsbilder fra den russiske marine.

Marjata fikk mye oppmerksomhet i tiden etter Kursk-katastrofen i Barentshavet. Hun hadde som vanlig diltet etter Nordflåten som hadde øvelser, og data fra sensorene hennes var med på å oppklare årsaken til det katastrofale ubåtforliset.

Russiske styresmakter luftet teorier om at Kursk hadde gått ned som følge av enten en kollisjon eller torpedering fra en fremmed ubåt, men Marjata hadde data som tilsa at det hadde forekommet to



Til venstre: Marjata gjennom ett russisk sikte. Til Høyre. Marjata som linselus på ett russisk stemningsbilde. (foto: Vi menn)



(foto VG)

eksplosjoner inne i ubåten. Også under den etterfølgende redningsoperasjonen og hevingen av Kursk, ble Marjata upopulær i den russiske marinen. Russerne mente hun lå for nært og hindret redningsarbeidet. En pensjonert russisk kaptein i nordflåten fortalte til amerikanske jalopnik.com at det var standard kutyme om bord på alle russiske destroyere og kryssere å alltid ha minst en ildleder som plottet «Masha», det russiske kallenavnet på Marjata, slik at en ved behov kunne utslette det på svært kort varsel.

Selv om erstatteren til Marjata 3 allerede er levert, skal ikke strykejernet pensjoneres. Hun skal gå inn i rollen som maritimt overvåkningsskip. Hun gjennomgår nå en større konvertering og oppgradering for sin nye rolle, og skal være klar for nye operasjoner i første halvdel av 2017. Navnemessig går hun tilbake til røttene. Siden Marjata navnet skal over på nyervervelsen, er strykejernet nå omdøpt Eger.

Nye Marjata er altså den fjerde i rekken, skroget er bygget i Romania ved Vard Tulcea og ble ferdigstilt ved Vard Langsten i Romsdal. Etter ferdigstilling

har skipet hatt ett lengre opphold ved en orlogsstasjon i Virginia, der hun har blitt utstyrt med oppdragsspesifikt utstyr. Marjata 4 har en mye mer konservativ design enn sin forgjenger. Tar du vekk radarkupler og antenner kan hun nesten forveksles med en av de nyere hurtigrutene. Hun er 126 meter lang og som nevnt tidligere, det første i rekken som åpent klassifiseres som etterretningsskip. Hun seiler også med E-tjenestens våpenskjold på skorsteinen.

Siden Marjata 4 og Eger skal operere parallelt er kapasitetene dramatisk økt. Med sterkt økte russiske forsvarsbudsjetter og ett øvingsnivå i Nordflåten som ikke har vært høyere siden den kaldeste delen av den kalde krigen, blir nok etterretningsskipene ikke arbeidsledig med det aller første.

NATO er inne i en stor omveltning i trusselfildet. Man skal vekk fra det noe ensidige «COIN» (counter insurgency) fokuset der man etter terrorangrepene mot vestlige mål har hatt fokus på å operere i fremmede himmelstrøk, nå er fokuset tilbake på østblokken. Med et Russland som ikke kvier seg for å vise styrke, er

byttehandelen Norge gjør, at man forer NATO og USA med etterretningsdata i bytte mot beskyttelse «om det smeller». Med Marjata 4 skal E-tjenesten være skodd med skip de neste 30 årene. Så får vi håpe at de klarer å oppfylle sitt eget motto, Nemlig Viten om Verden for vern av Norge.

Kilder:

«hvalbåten som ble spionskip»

(Østlandets blad)

<http://miniurl.no/19e>

«Vi skjøt etter norsk spionskip»

(artikkel i Vi menn)

<http://miniurl.no/19d>

«mysteries from the cold war»

(CIA rapport)

“CIA operasjoner i Norge”

(artikkelserie som har gått parallelt i Vi Menn og kommet ut i bokform. Geir Jan Johansen)

Boken «Vår hemmelige beredskap»

Chr. Christensen (1988)



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Human Factor

Teknologi er fortsatt i en rivende utvikling som den har vært det i mange år og den får større og større innflytelse på hva vi mennesker gjør.

Et par vesentlige fordeler med digital teknologi var at den skulle avlaste mennesker og gjøre papir overflødig. Vi har sett automatisering av mange manuelle prosesser som har gjort at sjøfolk er blitt overflødige, men bruk av papir har definitivt ikke blitt noe mindre. Mest på grunn av at krevende automatiske systemer har gitt flere og mer omfattende prosedyrer og manualverk.

Det er ikke slik at automatisering av prosesser ubetinget betyr at man kan erstatte mennesker. Den vil avlaste på mange områder, men som regel vil det resultere i at den kognitive belastningen øker. Det vil si at det krever mer tankevirksomhet. Ofte kommer slike prosedyrer i tillegg til de man hadde og da får man et system som i sum gir mer arbeid enn slik det var

før digital teknologi ble tatt i bruk.

Noen *etablerte sannheter* hos de som vurderer teknologiske løsninger er ofte:

Automatiske systemer vil erstatte mennesker.

Dette er en sannhet med vesentlige modifikasjoner. Digitale systemer er i seg selv komplisert og har egne rutiner i tillegg til tradisjonelle operative prosedyrer. Resultatet blir at arbeidsmengden øker, ikke at den reduseres slik mange tror og risikoen blir større fordi færre sjøfolk må jobbe mer.

Avvik fra prosedyrer er å betrakte som menneskelig svikt.

I kompliserte arbeidsmiljø blir prosedyrer sett på som fasiten til sikkerhet. Når det dukker opp avvik eller brudd på prosedyrene ender det som regel opp med en reform som gjør de mer omfattende eller at det lages nye i tillegg til de man allerede har. Det kan være nødvendig å avvike fra prosedyrer av og til for å løse problem, men det er enklere å gi skylden

til en person enn på systemet når det går galt selv om det er i systemet problemet ligger.

Det har ingen effekt å skylde på personer når det hele ender opp i en ulykke når systemet ikke er tilrettelagt for god sikkerhet, men for god økonomi.

Omfattende prosedyrer gir bedre sikkerhet.

Dette har ikke rot i virkeligheten. Massiv Regulering av arbeidsprosesser betyr større fokus på dokumentasjon og mindre fokus på selve jobben. Dette er en direkte trussel mot sikkerhet og totalt misforstått av de som har ansvar for sikkerhet.

Det er ett viktig argument som sannsynligvis vektlegges tungt når ledere vurderer automatiske systemer fremfor sjøfolk og det er økonomi. Digitale systemer krever ikke pensjonsordninger eller lønnsøkning og ikke har de noe særlig sykefravær heller. Når de da sier at sikkerhet er viktigst så kan det være fristende å spørre; i forhold til hva?

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Unødvendige yrker

Er der ikkje ein del yrker der ikkje burde ver behov for? Yrker så ikkje burde eksistert? Eg begynte å grubla på dette, diskuterte det med någen venner, og det va utroligt kor intense og heftige debatten blei, kor fort me blei uenige, men at me ligavel blei enige om at der e et saftigt forbedringspotensiale.

Tenk deg at me begynne å oppføra oss sånn så me egentligt ska? At me e lovlydige, någenlunde edru, og ter oss som siviliserte mennesker som ikkje tyr te vold. Me ville då få hundretusenvis av nye arbeidsledige i landet vårt, og fått ein utfordring i å få disse folkå øve i merr nyttige yrker. Me ville fått et kjekkare samfunn å leva i.

Eg meine: Hvis me ikkje gjør någe ulovligt så treng me vel ikkje politi? Hvis me parkere på rette plass, og betale for oss, så treng me ikkje parkeringsvaktar. Hvis me ikkje lyge på alderen, og me innser ka tid me har drukket nok, så treng me ikkje dørvaktar, skjenskekontrollørar og rusomsorg. Hvis me ikkje banke opp ektefellen så treng me ikkje krisesentere. Hvis elektrikerane gjør jobben sín skikkeligt, og me holde oss sånn någenlunde edru, så vil de fleste i brannvesenet ver øveflodige. Hvis me slutte med smuglingå

så sleppe me kroppsvisitering, ein haug med tollare bler arbeidsledige, og norske butikkar vil tjene merr pengar. Hvis me e lovlydige så treng me knapt nok advokatar, dommare og rettsvesen.

Det e et tankekors at det e vår egen dumhed og upålidelighed så påføre samfunnet haugavis av ekstra milliardudgifter. Og ein haug med yrkesudøvere som me helst ikkje vil se. Ingen av oss har lyst å treffa på politi, brannvesen, tollare og parkeringsvaktar. De kan irritera oss, de kan gjør oss usikre og redde, og det hadde vært flott hvis de ikkje fantest.

Men dessverre: De siste dagane før jul stjele me for 800 millionar i butikkane. Varene hadde blitt møje billigare hvis me hadde betalt for de. 20 - 25 000 butikktjuerier bler anmeldt kvert år.

Det e altså vårt eget toskaskab så gjør at me må opprettholda ein haug med yrker og yrkesudøvere som det hadde vært deiligt å ble kvitt.

Og - ikkje minst: Hvis me kan slutta med å ver religiøse - så vil me sleppa drebing, krigar, militæret og våbenproduksjon...



Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef,	kr. 315,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 305,-
Matros/kranfører, matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, fyrbøter, butikkmedarb, motormann, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 285,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 260,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 19.09.2014.

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

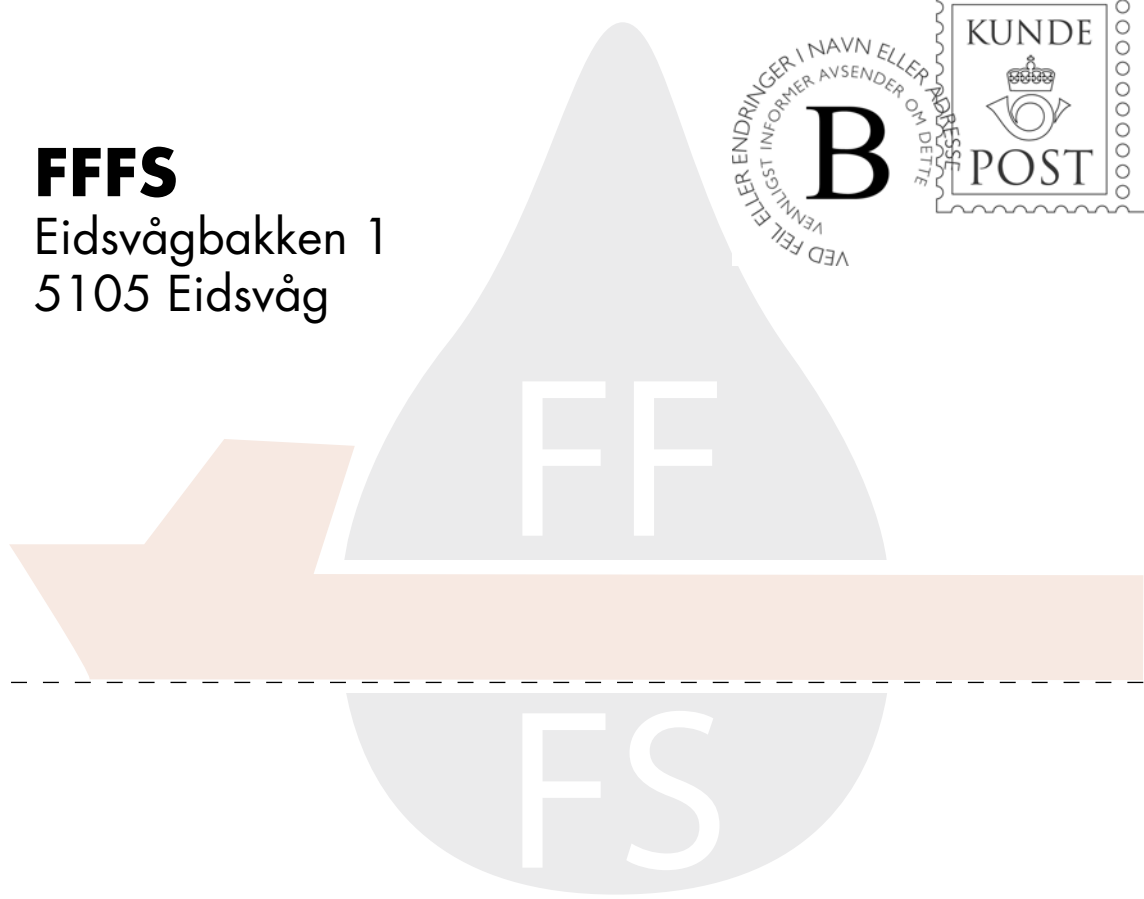
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



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



Har du sertifikatene dine i orden?

Fristen for alle som skal oppdatere STCW sertifikatene nærmer seg.

Innen 31.12.2016 må alle ha oppdaterte sertifikater.

Ta kontakt med en av våre kunderådgivere dersom man skulle ha noen spørsmål vedrørende de nye STCW kravene. Nosefo leverer kurs i Bergen og på Tau:

Beskrivelse	Antall timer	Tabell
Grunnleggende sikkerhetskurs	50	A-VI/1, 1 til 4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring	50	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere	50	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere, oppdatering	20	STCW-F kap III
Grunnleggende sikkerhetsopplæring, oppdatering	16	A-VI/1-1, 1-2, 1-3
Hurtiggående MOB-båt	32	A-VI/2-2
Hurtiggående MOB-båt, oppdatering	16	A-VI/2-2
Medisinsk behandling	40	A-VI/4-2
Medisinsk behandling, oppdatering	8	A-VI/4-2
Medisinsk førstehjelp	24	A-VI/4-1
Medisinsk førstehjelp, oppdatering	8	A-VI/4-1
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for dekksoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3, A-VI/4-1 og A-VI/4-2
Oppgradering av sikkerhetskompetanse for maskinoffiserer uten dokumentert 12 mnd fartstid siste 5 år	66	A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1
Passasjer og krisehåndtering	16	A-V/2
Påbygging grunnleggende sikkerhetsopplæring fra NOG til STCW	18,5	A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (konvensjonell), oppdatering	8	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske)	32	A-VI/2-1
Redningsfarkoster og MOB-båter (sliske), oppdatering	8	A-VI/2-1
Ship Security Officer (SSO)	16	A-VI/5
Sikringsbevisstet (Kurs for sjøfolk uten særlige sikringsplikter)	5	A-VI/6-1
Sjøfolk med særlige sikringsplikter	8	A-VI/6-2
Videregående sikkerhetskurs	80	A-VI/2-1, 3 og 4-1
Videregående sikkerhetskurs, oppdatering	24	A-VI/2-1, 3 og 4-1

Spesialtilpasning:

Nosefo kan også spesialtilpassede kurs for maritime kunder med spesielle behov og ønsker:

- Oppgradere tidligere kursbevis til STCW kursbevis.
- Samsvarsmatriser
- Utarbeide interne kurs for å imøtekomme selskapsinterne krav eller utenlandske krav.
- Kursing om bord eller i utlandet

NOSEFO



Norsk Senter for
Offshoreutdanning

Nosefo Tau AS

Breivikvegen 25, N-4120 Tau
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no

Nosefo Bergen AS

Bontelabo 8A, N-5003 Bergen
Tel.: 05241
e-mail: post@nosefo.no
www.nosefo.no