

DRÅPEN

FF

FS

NR. 1 • 2017 • 16. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



• KONSEKVENSER AV
UTMEDELSE AV NIS

• OPEN LETTER TO WHOM IT
MAY CONCERN

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

FFFS FORUM

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 kortermode 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.





INNHold

Dråpen nummer 1 • april 2017



Kronikk/åpent brev til Jenny Klinge side 30



Human factor side 39



Skal vi tro at sannheten ennå lever? side 44



Eg fant et kjærlighetsbrev side 50

Nr. 1 april 2017 - 16. 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:
Polar Onyx
Marius Beck Dahle/GC Rieber AS

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Empati fra arbeidsgiver	side	5
Det kan se ut som om FFFS blir det eneste politisk uavhengige fagforbundet for sjøfolk	side	6
Har vi avtaler som virker mot sin hensikt?	side	7
Flaggstaten trumfer norsk lov sier politijurist	side	8
Scandinavian Star	side	9-11
En mann som gjør feil og ikke retter på den...	side	12
Har våre fremste tillitsvalgte glemt hvem de representerer?	side	13
Er virkelig Monica Mæland villig til å gamble?	side	14
Enda et skritt nærmere likhet for loven	side	15
En øyeåpner for norske "ansvarlige" politikere?	side	16-17
Hva galt har sjøfolk som straffes slik?	side	18-19
Fra gamle dager	side	20-21
Enkelte mener de vet mer om FFFS enn det vi gjør selv	side	22-23
Sosial dumping er å skyte seg selv i foten	side	24-27
Nyttige idioter	side	28
«Om han går til forbundet med denne saken, trenger han ikke prøve å få jobb hos oss mer- når markedet snur»	side	29
Kronikk/åpent brev til Jenny Klinge	side	30-31
Konsekvenser av utvidelsen av NIS	side	32
Litt om rett og galt	side	33
Rykter	side	34
Vet politikerne hva som virkelig skjer når de fjerner norske sjøfolk?	side	35
Man får forklart mye med å bruke sosiale medier	side	36-37
Mister jeg jobben, må jeg gå fra hus og hjem...	side	38
Human Factor	side	39
Open letter to whom it may concern	side	40-42
Atles kommentarer	side	43
Skal vi tro at sannheten ennå lever?	side	44
Brev fra vår advokat	side	45
Proteksjonisme kommer i så mange former	side	46
Leserbrev	side	47-49
Eg fant et kjærlighetsbrev	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

Endelig ser vi slutten på en lang og mørk vinter, og våren lurar heldigvis rett rundt hjørnet. Denne vinteren har vi hatt hendene fulle med saker som angår mange sjøfolk og deres arbeidssituasjon, en situasjon som ser ut til å bedre seg litt ifølge prognosene. Situasjonen bestemmes ikke bare at det ser litt lysere ut innenfor oljeindustrien, men vi har grådige redere som vil ha mer- mye mer. Om det går ut over norske sjøfolk ser ikke ut til å affisere ledelsen i Color Line- eller andre rederier, de truer med å flagge ut om de ikke får viljen sin.

Som en forsterkende effekt opp i dette har vi en minister som ikke har forstått situasjonen, hun ser bare det rederiene vil hun skal se. Det er alt for lett å være enige med rederstanden, de har gode overtalere, og liten motstand fra de som skal representere mannskapene i den maritime næringen. Det er derfor FFFS i årevis hevdet at myndighetene må innføre proteksjonisme på kysten og sokkelen, dette gjelder selvsagt også Svalbard. Proteksjonisme er den eneste måten å stoppe dette uvesenet på, en gang for alle.

Siden næringen har hatt en veldig dårlig økonomisk periode de siste årene, har vi også opplevd å se at rederiene ber sine mannskaper å være solidariske med eierne, og gå ned i lønn. De har selvsagt ikke påtvunget dem dette, nei de har bedt mannskapene på en høflig måte å stemme over dette. Ikke alle mannskaper selvsagt, men de som er medlemmer i spesielle forbund- to av dem LO forbund.

De som er medlemmer i FFFS eller som har valgt å stå utenfor all organisert virksomhet, har fått beskjed om at de ikke får stemme, eller at stemmene deres ikke vil telle. De er ansatt i samme rederi, men har blitt gjort til en umyndig pariakaste. Skal vi godta dette, selvsagt ikke. FFFS har satt i gang et arbeid for å finne ut lovligheten av en slik praksis, selv mener vi at dette kommer inn under diskrimineringsloven, men det må vi vente med å få svar på. Rettferdighetens kvern maler langsomt.

Etter at NSOF bestemte seg for å bli en politisk organisasjon og å gå inn i LO, har vi merket en gledelig innmeldingsfrekvens blant styrmenn og kapteiner. Innmeldinger har faktisk kommet med kurer fra andre siden av kloden. Det viser seg at ikke alle er like glade for å støtte politiske partier de ikke har noe forhold til. Vi kan trøste alle sjøfolk med at FFFS ikke vil bli medlem av noen som helst politisk sammenslutning.

«Noen ord om småutgifter som vi sjøfolk før kunne trekke ifra på skatten, er tatt ifra oss. Tidligere kunne vi trekke fra ca. Kr. 100 pr. seilingsdag, noe som utgjorde omtrent Kr. 5000 kr i året på nettolønnen. Nå får du skattepenger igjen etter å ha lagt frem kvittering på kjøp av for eksempel småting. Hvem har tatt vare på kvitteringer for kjøp av sjampo, aviser eller telefon? Spesielt når du ikke har visst om dette før den nye skattemeldingen kom? Dette er et nytt ran mot norske sjøfolk». Sier en av våre medlemmer i en mail.

Vi mener også at dette godt kunne vært kommunisert ut til sjøfolkene på et langt tidligere tidspunkt, men det er lite vi får gjort med den allmektige- Skatteetaten.

Ha en super vår

Empati fra arbeidsgiver?

«Beslutningen er tatt på grunnlag av at du har satt deg selv i denne situasjonen. Du har gjeld, er eneforsørger og har mange barn».

At rederiet ikke vil utsette eller oppheve oppsigelsen av vedkommende, bør ikke ordlegges på en slik måte. At man har, i rederiets øyne, mange barn, kan vel ikke være noen bakdel. At man også har gjeld, er vel heller ikke uvanlig, og når gjelden ikke er mer enn det den er i dette tilfellet, mener vi at det er under gjennomsnittet for folk i vedkomendes alder. At ansvarlig Crewing Manager (fint skal det være) tør å sende av gårde et slikt brev, viser bare at hun ikke har spesiell god innsikt i å behandle mennesker.

Kona har nedkomst i mai med deres 5 barn. Hun er i dag uten inntekt, dette fordi hun bygger opp en bedrift som ennå ikke gir noen avkastning.

Kona har, som vi ser, gjort som hun er blitt oppfordret til av politikerne, blitt grunder, men det er ikke godt nok for dette rederiet. Det blir selvsagt ikke tatt hensyn til at mannen er aleneforsørger for så skammelig mange barn. At han også har boliglån, er selvsagt også en fy fy historie, i Crewing managerens mening. Hvor langt er det mulig å fjerne seg fra virkelighetens verden når man bare får en flott stilling i rederiet?

«Rederiet har diskutert denne saken og kommet frem til at vi ikke kan beslutte at du skal beholde din stilling fremfor andre»

Det hadde vær morsomt å vite om resten av rederiet også stiller seg bak de famøse ordene i overskriften, om så er det flere som burde fått seg et kurs i pedagogikk og vanlig høflighet. Det er ikke alle som ønsker å være barnløse, og har man barn ønsker man seg selvsagt et sted å bo. Da er det ikke sikkert at man har pengene som skal til oppspart, man trenger kanskje et boliglån. Da setter man seg gjerne i gjeld, som de aller fleste andre i Norge har, og det er vel ingen skam?

At han har brukt alle mulige argumenter for å beholde jobben, er forståelig. At rederiet ikke biter på agnet, er også forståelig, det som ikke er forståelig er rederiets måte og ordlegge seg på.

Oppsigelse vil bli gitt via kaptein.



NORMAND TITAN

Illfoto: Erik Ask - bergenships.com



Illfoto: Redningsselskapet - Klaveness Marine

Det kan se ut som om FFFS blir det eneste politisk uavhengige fagforbundet for sjøfolk

«ENSTEMMIG: Norsk Sjøoffisersforbunds styre har enstemmig besluttet å umiddelbart be LO om å oppta Norsk Sjøoffiserforbund som medlem. Samtidig inviterer de Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund til å danne ett felles forbund under LO snarest»

<http://miniurl.no/1ax>

Alle som er en del av LO er langt fra politisk nøytrale, de har blitt en del av AP, enten de liker det eller ikke. Hvorfor AP skal bli bæret av flere sjøfolk, som medlemmer, er vanskelig å forstå. Ap har slett ikke vært de beste i klassen når det gjelder å støtte sjøfolk, slik sett er de på lik linje med de fleste andre partier.

Vedtekter for Norsk Sjøoffisersforbund.

§ 1 NAVN OG FORMÅL

Norsk Sjøoffisersforbund har som formål: Å samle alt skipsbefal innen forbundets interesseområde i et landsomfattende forbund.

Å fremme medlemmenes økonomiske og sosiale interesser og ivareta deres tarv ved samlet og enig arbeide og felles opptreden.

Å arbeide nasjonalt og internasjonalt for å fremme sikkerheten til sjøs.

Forbundet skal være partipolitisk nøytral.

«Styret har vektlagt de føringer og fullmakter som ble gitt av Landsmøtet i september 2016, den grundige kartlegging av konsekvenser ved LO-tilknytning som ble gjort i 2012, samt uravstemningen i 2013 som viste at et svært klart flertall av forbundets medlemmer støttet LO-tilknytning. 65,3 prosent stemte ja den gang».

<http://miniurl.no/1am>

LO gjorde en viktig avstemning på sin kongress i 2013 om at; **norske tariffavtaler og ILO-konvensjonen skal gå foran EØS-avtalen.**

EØS er en lov LO har støttet for alt den er verdt, mer eller mindre uten motstand innad, siden loven ble vedtatt. Selv om vedtaket er gjort for snart fire år siden, kan man ikke se noen endring. Er det

dette NSOF vil inn i LO og rette opp i?

Om maskinistforbundet også velger, nå etter bare noen få år i UNIO, å gå inn i LO, vil FFFS være det eneste uavhengige partipolitiske fagforbundet for sjøfolk i Norge. Om vi ikke skal bli helt overkjørt av politikere i andre forbund, tror vi at det er riktig å få balanse i regnskapet. Med det mener vi at det nå er viktig for alle som ikke ønsker at politikk skal være det avgjørende for din mening i forbindelse med fagforbundsarbeid.

Det vil være et gigantisk tap for det norske demokratiet, som må lide på grunn av at det vil bli stort sett to politiske fronter i Norge. De som er ansatt og de som ansetter. Det politiske bildet i Norge vil bli som to motpoler, eller som olje og vann. Dette må hindres ellers får vi tilstander vi har kritisert andre land for å ha. For sjøfolk vil denne garantien i fremtiden, kan det se ut som, bare komme fra et sterkt FFFS. Vil du betale for at ett enkelt parti i Norge skal være ditt parti, eller vil du stå fritt og uavhengig til å stemme på det partiet DU vil, da bør du bestemme deg før høstens Stortingsvalg.

FFFS tar sjøfolk på alvor.

Har vi avtaler som virker mot sin hensikt?

Avtaler vi ikke har noen som helst innflytelse på, blir tredd nedover hodene på oss uten at vi har medbestemmelsesrett. Har vi bedt om det?

I Sysla 23.01.17 kan man lese «Rekordmange arbeidsledige sjøfolk registrert hos NAV»

<http://miniurl.no/1ah>

Hvorfor dette er en nyhet er vanskelig å forstå. Dette har myndighetene, nåværende og tidligere, sammen med gode samarbeidspartnere, arbeidet lenge for å få til.

Kan det være EØS-avtalen det er noe i veien med, eller kan det være politikerens forståelse av den samme avtalen? Vi skal ikke ta noen stilling til om vi skal ha EØS-avtalen eller ikke, men vi synes at det er påfallende at ikke myndighetene setter et stort spørsmåltegn ved måten norske sjøfolk blir behandlet på, i henhold til avtalen. Som sjøfolk med norsk adresse, har vi absolutt ingen innflytelse på vår egen hverdag. Den blir bestemt i Brussel, av folk som ikke har annet i hodet enn det beste for dem selv. Norge er bare en liten utkant i Europa, som frivillig lar seg melke og på toppen av det

hele, smiler og betaler velvillig for det. Om ikke norske politikere er smarte nok, er i alle fall europeiske politikere det. De vet at Norge er et rikt land, hvor politikerne i teorien sier at vi vil styre oss selv, men som i praksis lar andre gjøre jobben for seg. I to avstemninger har vi bestemt at vi ikke vil inn i EU, men vil stå utenfor. Hadde vi vært innafor, hadde vi i det minste hatt medbestemmelsesrett, selv om den hadde vært liten- landets innbyggere tatt i betraktning. Den avtalen vi gikk inn på- EØS, er etter vår oppfatning, ingen god avtale i det hele tatt, hva sjøfolks rettigheter angår. Den måten vi er opplært til å tenke på, er at en avtale skal virke likt for alle avtalepartnerne, det skal ikke bare være en som betaler for hele festen alene. Slik det har blitt nå, er det norske sjøfolk som må betale den høyeste prisen. Til og med LO har sagt at norske tariffavtaler og ILO-konvensjonen skal gå foran EØS-avtalen. Når til og med mektige LO, som før har kjempet innbitt for å beholde EØS-avtalen, nå åpner for å lempe på bestemmelsene, da er vi vel i godt selskap vil vi tro.

Vi skal, som sagt, ikke ha for bastante meninger om EØS-avtalen, men om det er den som er årsaken til at det kan hentes mannskaper og rekrutter til «norske skip» registrert i NIS, da må den fjernes. Her er vi på linje med Boye Ullmann i LO-forbundet Fellesforbundet, at norsk

ungdom må prioriteres. Kan vi avhjelpe situasjonen noe for sjøfolk bosatt i Norge, er det ikke vanskelig å ofre EØS-avtalen.

«– Det spres bevisst slike myter, men vi har hatt avtale med EU siden 1973 og er sikret frie markedsadgang. Det står i EØS-avtalen at ved opphør så trer handelsavtale inn med full markedsadgang, begge veier».

<http://miniurl.no/1ad>

«LO-ledelsen fikk sist et flertall på Kongressen til stemme for fortsatt EØS-avtale. Det klarte det ved å legge til en forutsetning; at norske tariffavtaler og ILO-konvensjonen skal gå foran EØS-avtalen».

Av Magne Lerø 22. desember 2016

<http://miniurl.no/1az>

Slik vi forstår overstående, har ikke LO (landsorganisasjonen for arbeidstakere i Norge) annet valg enn å ofre EØS-avtalen til fordel for norske arbeidsplasser. Når vi i tillegg vet at alle avtaler fra 1973 ligger fast, har de heller ingenting å miste. Det er kanskje på høy tid at landsorganisasjonen gjør det de alltid har hevdet, at de hjelper norske arbeidstakere. Nå er en veldig god tid å vise det på.

<http://miniurl.no/1ai>



Flaggstaten trumfer norsk lov sier politijurist Lars Fredrik Bråten i Sør-Vest politidistrikt (BT magasinet 18.02- 2017)

I dette tilfellet er flaggstaten Bahamas og saken viser til en uttalelse politiet kom med i forbindelse med en dødsulykke om bord i Skandi Skansen i Stavanger havn 21.02-2015.

Selv om Leonardo døde i Norge og skipet han jobbet på er norskeid, teller ikke dødsfallet med i statistikken over omkomne i norsk oljevirksomhet. Leonardo døde juridisk sett ikke i Norge.

Det norske skipet var nemlig registrert på Bahamas. Den kalde forklaringen er flaggstatsprinsippet. Ulykken skjedde på en båt, båten seilte under utenlandsk flagg. Derfor er ikke ulykken gransket slik at familien får svar. Heller ikke industrien kan dra lærdom av feilene som førte til dødsulykken.

(BT magasinet 18.02-2017)

I BT-magasinet kan vi se bilder som viser båten mens den er til havn i Bergen, Tromsø og Stavanger og ute i Nordsjøen, juridisk sett var Leonardo ikke i Norge. Han jobbet på en mobil del av Bahamas. Derfor ble ikke saken etterforsket av politiet i Stavanger.

Flaggstaten trumfer norsk lov, sier politijurist Lars Fredrik Bråten i Sør-Vest politidistrikt. Norsk politi ble likevel kalt ut til stedet og politibetjentene var om bord på fartøyet. Vi bisto med livreddende assistanse, forteller politiinspektør Kristin Nord-Varhaug. Men da ambulansen hadde kjørt til SUS, og politiet hadde vært om bord og tatt en prat med mannskap og kaptein, var det ikke mer politiet kunne gjøre. (BT magasinet 18.02-2017)

På norskeide skip registrert i et eller annet utenlandsk register, men innenfor norske grenser/farvann, har altså norsk politiet ingen myndighet. Selv ikke ved dødsfall. Er det slike tilstander vi ønsker å ha i Norge? Kan nordmenn, som tilfeldigvis har lommene fulle av penger kjøpe seg et skip, bemanne det med underbetalte utenlandske mannskaper, for deretter å registrere skipet under ett eller annet lugubert bekvemmelighetsflagg for å unngå norsk lov om noe skulle skje?

Ja de kan det, kysten vår er full av slike skip.

Når seriøse rederier som DOF kan uttale at; «det gir ikke store endringer i kostnadsbildet. Flaggvalg handler om finansielle og markedsmessige argumenter, sier Stig Clementsen, konsern direktør for bærekraft og HMS (BT-magasinet). Det gir ikke store endringer i kostnadsbildet, det handler om finansielle og markedsmessige argumenter» hva er finansielle i denne sammenheng?

Er ikke det penger?

Videre i samme artikkel kan vi lese at lederen i Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat, Terje Hernes, uttaler at mengden skip under bekvemmelighetsflagg bare øker. Hensikten med dette er selvsagt penger, på denne måten kan rederne bemanne skipene sine med billige mannskaper på hyrer helt ned i 35 kroner timen. De største motstanderne til politikernes oppfordring om å stoppe sosial dumping, er norsk maritim næring. Paradokset er at det er nettopp politikere som har lagt forholdene til rette for at skipsrederne kan gjør som de ønsker.

Ikke bare sittende regjering, men ikke minst de som har hatt styringen tidligere.

Dette er ikke et nytt problem, men et problem som har sneket seg inn gjennom lang tid. Både sjøfolk og organisasjoner har vært klar over situasjonen, men har ikke maktet å gjøre noe.

For denne, og mange andre grunner, har FFFS gjennom mange år sagt ifra om at noe må gjøres raskt. Vi har i flere år hevdet at vi må innføre proteksjonisme i norske farvann. Da ville ikke den tragiske hendelsen i Stavanger skjedd, for da hadde skipet mest sannsynlig vært bemannet kun med nordmenn, og Leonardo hadde fremdeles vært i live.

Uansett ville politiet kunnet etterforsket hva som hadde skjedd, og familien hadde fått rapport om hendelsen ikke senere enn et år etter ulykken. Nå sitter familien, over to år senere, og har ikke hørt ett ord fra flaggstaten Bahamas om grunnen til ulykken.

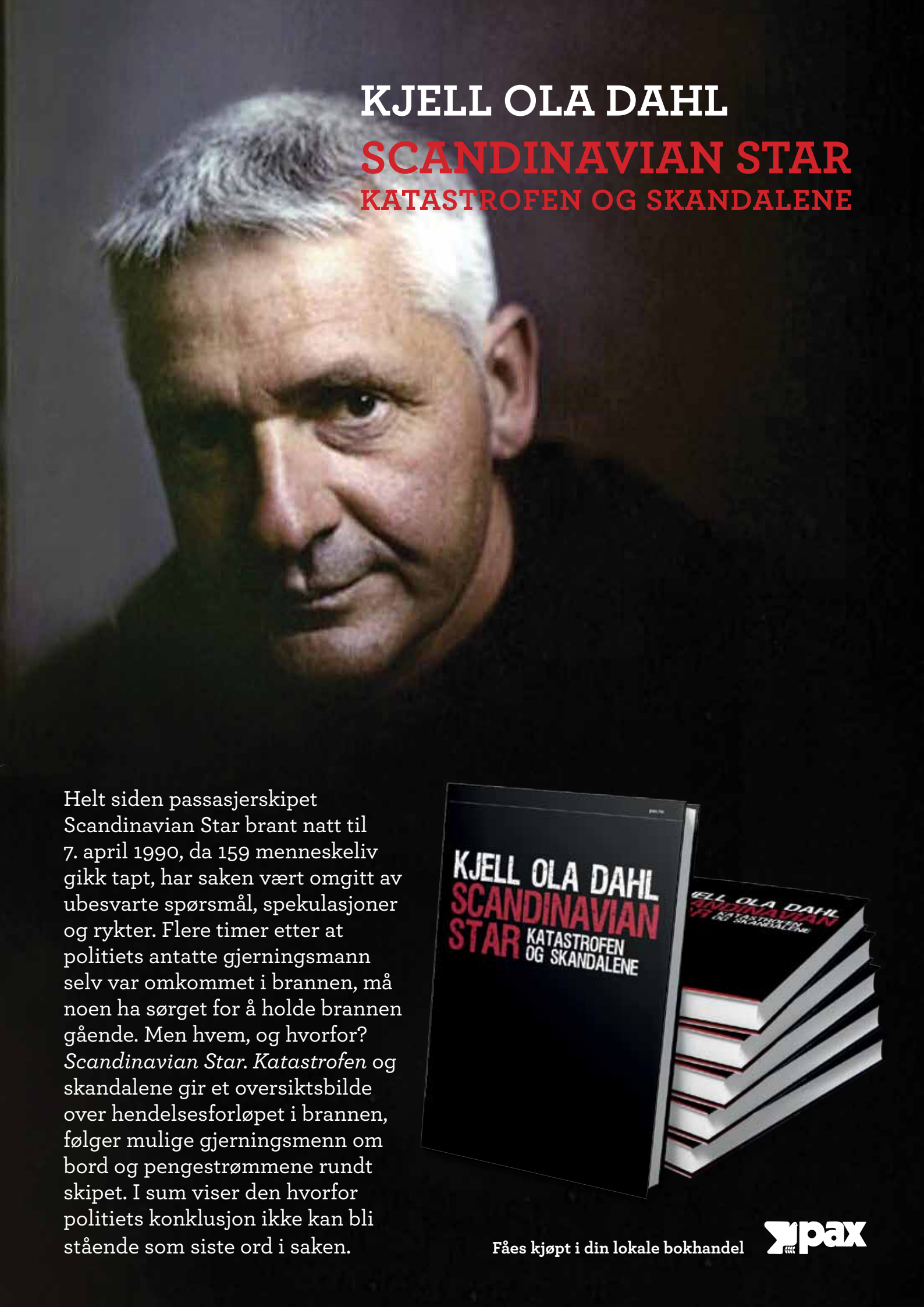
En annen faktor er at om man innfører proteksjonisme i våre farvann, som så mange andre nasjoner har gjort, vil vi sikre arbeidsplassene til sjøfolkene. Vi vil i tillegg legge til rette for at rekrutteringen til sjømannsyrene holdes oppe.

Uten dyktige skattebetalende sjøfolk, vil fremtidig norsk transport på verdenshavene se dårlig ut. Vi har bare skip med et norsk flagg og ditto stedsnavn i hekken, men bemannet med underbetalte utenlandske mannskaper. Hvor er alle indignerte stortingspolitikere, er de ikke opptatt av å stanse sosial dumping?

Skal vi bare ha en håndfull av styrtrike skipsredere og fremdeles kalle oss en sjøfartsnasjon?

<http://miniurl.no/lar>

info@fffs.no – www.fffs.no



KJELL OLA DAHL

SCANDINAVIAN STAR KATASTROFEN OG SKANDALENE

Helt siden passasjerskipet Scandinavian Star brant natt til 7. april 1990, da 159 menneskeliv gikk tapt, har saken vært omgitt av ubesvarte spørsmål, spekulasjoner og rykter. Flere timer etter at politiets antatte gjerningsmann selv var omkommet i brannen, må noen ha sørget for å holde brannen gående. Men hvem, og hvorfor? *Scandinavian Star. Katastrofen og skandalene* gir et oversiktsbilde over hendelsesforløpet i brannen, følger mulige gjerningsmenn om bord og pengestrømmene rundt skipet. I sum viser den hvorfor politiets konklusjon ikke kan bli stående som siste ord i saken.



Fåes kjøpt i din lokale bokhandel





Katastrofen Scandinavian Star **framstår som et nasjonalt traume**

Saken har ridd nasjonen fra skipet ble stukket i brann 7. april 1990 og fram til i dag. Mysteriet om hvem som sto bak mordbrannen og massedrapene er fortsatt uløst. Politiet har henlagt saken to ganger. Allikevel er ikke saken over.

Fortsatt arbeider en granskingskommission nedsatt av Stortinget, som etter planen skal legge fram sin rapport i 2017. Siden mysteriet fortsatt vil framstå som uløst, vil saken neppe bli parkert med kommisjonens utredning.

Da jeg ga ut boken *Dødens Seilas – Scandinavian Star og gåtene i 2012*, hadde Riksadvokaten nettopp avvist den fjerde gjenopptakelsesbegjæringen om ny etterforskning. Siden måtte Riksadvokaten

snu. Det innebærer at det gjennom de siste tre årene er blitt lagt ned store ressurser i politiarbeid – og grasrotbevegelsen som krever svar om hva som egentlig skjedde redselsdøgnene mellom 6. og 8. april 1990 har vokst. Ja, det har faktisk skjedd mer i saken om Scandinavian Star i løpet av de fire årene etter at forrige bok kom ut, enn i tiden fra katastrofen var et faktum til *Dødens Seilas* kom ut. Men stoffets tilgjengelighet har vært fragmentert.

Styrte lekkasjer fra politiet til utvalgte aviser er bare én side av saken. Artikler, kronikker og nyhets klipp i pressen er lite egnet til å gi en samlet framstilling. Jeg fant det derfor riktig å skrive en ny bok, en som tok for seg sakens fulle bredde, og som slik belyser hvorfor saken vil fortsette å herje i offentligheten på tross av politiets siste henleggelse.

Kravet om ny etterforskning av mordbrannen har vært drevet fram av en grasrotbevegelse. Da Riksadvokaten i februar 2012 for fjerde gang avviste å gjenoppta saken, undervurderte han sterkt denne folkebevegelsen. To år tidligere hadde aktivistene som målbar den sterkeste kritikken av politiets konklusjoner i saken, organisert seg i *Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star*.

Det var Stiftelsen som sammen med den norske *Støttegruppen for overlevende og etterlatte* leverte den fjerde begjæringen om ny etterforskning i 2010 – som riksadvokaten valgte å avslå to år senere. Året etter avslaget, i april 2013, et halvt år etter at boken *Dødens Seilas* kom ut, arrangerte Stiftelsen en pressekonferanse der de informerte offentligheten om de nyeste funnene.

Pressekonferansen fikk formidabel dekning, og ble blant annet sendt direkte på norsk, dansk og svensk fjernsyn. Medietrykket førte til at Oslos politimester Hans Sverre Sjøvold tok kontakt med Stiftelsen mens konferansen pågikk, og informerte om at han ville sette ned en prosjektgruppe som skulle se på saken på nytt. Høsten 2013 begynte så en prosjektgruppe i Oslo-politiet å jobbe med saken.

Gruppen hadde ferdig en rapport i mars 2014. Mens politiet arbeidet med alle kort tett inntil brystet, kunne Stiftelsen opplyse at de hadde enda flere og nye sensasjonelle funn i saken, funn som var nye beviser på sabotasjeaktivitet om bord mens brannene herjet. Politi-

ets prosjektgruppe derimot, kunne på en pressekonferanse i juni 2014 målbære to oppsiktsvekkende konklusjoner: Både at det ikke fantes beviser mot mannen som i 1991 av samme politidistrikt ble hengt ut som massedrapsmann – og at prosjektgruppen på tross av denne frifinnelsen ikke fant feil eller mangler ved politiets etterforskning i 1990.

På tross av det siste opplyste Oslos politimester Sjøvold at han ville be Riksadvokaten iverksette ny etterforskning – mot anbefalingene fra sin egen prosjektgruppe. Riksadvokaten beordret sommeren 2014 ny etterforskning av pengesporet samt omstendighetene rundt et brudd i et hydraulikkør i 300-seksjonen om bord i skipet. Heldigvis etterkom Riksadvokaten ønsket. Men Riksadvokatens egen rolle og konsekvensene av hans beslutninger må tåle kritisk søkelys, det samme gjelder politiets rolle i saken helt fra 1990 til den sensasjonelle henleggelsen av saken i august 2016.

Det er på det rene at politiet da de henla saken i august 2016 *ikke* hadde informasjon om svinn i skipets drivstoffbeholdninger. De hadde altså ikke full oversikt over skipets tilstand og dermed heller ikke den fulle oversikt over hva som kan ha skjedd drapsnatten. Det er også på det rene at de såkalt sakkyndige som Riksadvokaten i 2014 pekte ut til å granske brannforløpet, i større grad var opptatt av å renvaske seg selv og sine tidligere konklusjoner enn å fokusere på forhold som beviser at det skjedde sabotasjer ombord i skipet etter evakuering.

Boken *Scandinavian Star, katastrofen og skandalene*, gir en sammenfatning av sakens historie og status med spesielt fokus på utviklingen som har skjedd etter at forrige bok kom ut. Bevegelsen av aktivister som har ledet an for å få politiet til å starte etterforskning samt engasjerte politikere og presse har vokst i omfang. Det har kommet fram nye funn og nye analyser. I tillegg har politiets nye etterforskning gjort at tidligere ukjente

og i enkelte tilfeller sensurerte dokumenter er kommet fram i lyset.

Politiet har også gjennomført avhør av sentrale folk som tidligere enten er blitt oversett eller har unndratt seg politiets søkelys. Jeg har samarbeidet med aktuelle aktører i saken, både Støttegruppen og Stiftelsen. Jeg har i tillegg hatt tilgang til politiets dokumenter, både fra 1990 og dokumentene fra etterforskningen som ledet fram til henleggelsen av saken i august 2016. Dermed gir denne nye boken et riktigere bilde av katastrofen og følgene av den enn hva politiet presenterte som fasit da de valgte å henlegge saken for andre gang.

Denne boken forteller dermed også om skandalene rundt etterforskningen og peker på hvilke forhold som gjorde at politiet ikke var i stand til å løse saken i 1990, og peker på årsaker til hvorfor politiet fortsatt ikke er i stand til å løse saken. Utrolig nok har kommisjonen som gransker saken på vegne av Stortinget, ikke mandat til å granske politiets rolle.

Det var en grasrotbevegelse som i 2014 presset norsk påtalemyndighet til å gjennomgå saken på nytt. Det var en grasrotbevegelse som presset fram nedsettelsen av en parlamentarisk granskingskommisjon i 2015. Det var en grasrotbevegelse som ved hjelp av medlemmer i Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité fikk Stortinget til å vedta en øyeblikkelig ikrafttredelse av loven som hindret foreldelse av mordbrann i straffeloven – bare dager før straffesaken om det største norske massedrapet i fredstid ville vært foreldet. Denne grasrotbevegelsen fortsetter med å holde trykket oppe. Saken *Scandinavian Star* ikke vil forsvinne fra nyhetsbildet og norsk offentlighet.

Denne boken forteller hvorfor

AV KJELL OLA DAHL



*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott vår*

En mann som gjør en feil og ikke retter på den, han gjør enda en feil (Konfucius)

Beklagelsen vi la ut på FB sidene våre i februar, avslørte at det ikke er enkelt å gjøre alle til lags. De aller fleste godtok at vi hadde gjort en feil og ikke sjekket fakta godt nok. Noen få andre derimot, mente at beklagelsen ikke var ydmyk nok, og at det burde strøs litt ekstra salt i såret.

«Beklager:

FFFS har blitt gjort oppmerksomme på en rapport om hva som skjedde i forbindelse med utvidelsen av NIS registerets virkefelt, og hvordan NSF, NSOF og DNMF reagerte på den avgjørelsen, den reaksjonen respekterer vi.

Rapporten gir et helt motsatt syn det som media og konserndirektøren i Color Line uttalte i Dagsnytt 18 før helgen (02.06.2017). Vi er virkelig lei oss om vi har markedsført usannheter, da beklager vi på det dypeste.» (Facebook oppdatering FFFS)

<http://miniurl.no/1ap>

Det rare er at det vi, på bakgrunn av vår innrømmelse som ikke var vanskelig å komme med i og med at vi hadde tabbet oss ut, også har fått veldig mange nye venner på FB. Det forteller oss at det, som hele tiden har vært vårt hovedmål, en rettfærdig kamp for sjøfolkene ser ut til å kunne føre frem.

Om vi bare står enda mer samlet i et upolitisk og partiløst fagforbund, der hovedsaken er å bli hørt og få gjennomført det som ligger våre medlemmers hjerter nærmest, trygge arbeidsplasser for sjø-

folk bosatt i Norge, skal vi bli glade. Om den feilen vi gjorde, å tro på media og en viss konsernsjef i et større rederi og skrev som vi gjorde med etterfølgende beklagelse, kan føre til at vi alle står sterkere i kampen for tryggere arbeidsplasser til sjøs, gjenstår å se.

I den forbindelse var sikkert all viraken

rundt beklagelsen, bryet verdt. Vi skal prøve å holde tunga litt rettere i munnen i fremtiden.

FFFS skal være til å stole på, vi tar nemlig sjøfolk på alvor.



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.

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE**

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

www.maritim.as
post@maritim.as

Har våre fremste tillitsvalgte glemt hvem de representerer?

Minimum 700 sjøfolk står i fare for å miste arbeidsplassene sine. Det regjeringen gjør er å yte tilskudd til sjøfolk fra EØS land, men pengene de bruker kommer fra norske skattebetalere.

Regjeringen og stortingspolitikkerne har til kjedsommelighet gjentatt, at vi må stanse sosial dumping. Nå kan det se ut som om Monica Mæland & Co har blitt smittet av en viss amerikaner; vi bestemmer og gjør som vi vil uten tanke for individet. De har, kan det se ut som, glemt hvem som har valgt dem inn på Stortinget. Sist vi sjekket var det det norske folk de skulle representere i nasjonalforsamlingen, ikke utenlandske arbeidstakere eller storkapitalen.

De som i denne omgang står i fare for å miste jobbene er folk i alle aldre, som sliter for å få endene til å møtes, ombord på fergene til Color Line og andre steder. Har de som har makten tenkt over at det er mennesker beslutningene deres går ut over?

De samme menneskene som valgte sine talsmenn og -kvinner inn for å legge forholdene best mulig til rette for dem og andre, for at de skulle ha trygge arbeidsplasser å gå til.

Selv om stortingspolitikkerne blir innvalgt til de beste arbeidsplassene og de beste lønningene vi har å tilby, forsvinner engasjementet for medborgerne så snart de er inne på tinget. Her er det parti pisker som bestemmer. Beklageligvis kan det se ut som om maktbegjæret og pengegriskheten overtar veldig fort. Det kan se ut for at det viktigste for dem er personlig status og muligheten til å omgås andre med makt.

Om de velger å la Color Line få lov til å omregistrere til NIS-registret, bør de skamme seg, da har de brutt et viktig valgløfte – nemlig at de skal ta vare på

arbeidsplassene til folk. Selv om det er valg snart, vet vi ikke hvem vi skal stemme på, alle er det ut som, lagd av samme ulla. Skulle nesten tro at alle som kommer inn på tinget blir smittet med demens så snart de setter foten innfor døren. Løftene og valgflesket er i alle fall fort bortgjemt.

«De kan ofre 700 sjøfolk med regjeringens velsignelse». Sysla 26.01.2017

<http://miniurl.no/lak>

Vi har i alle år betraktet oss selv som en sjøfartsnasjon, det kan vi ikke lenger. Vi er en nasjon der rederne har klart å manipulere politikkerne, og andre, dit de vil ha dem. Sjøfolkene er snart bare noe man kan lese om, som «Vår ære og vår makt har hvite seil oss brakt». Takken for innsatsen til de seilende i både krig og fred, har vist seg å være ytterst sparsom, og Norge har nå blitt en redernasjon og ikke en sjøfartsnasjon.

Vi har vanskelig med å forstå logikken til stortingspolitikkerne, som synes at det gir status å fjerne vår lange tradisjon med å ha yrker knyttet til det maritime. Om våre «kjære» politikere hadde tenkt

litt langsiktig ville de forstått at i fremtiden kunne det vært smart å ha sjøfolk som kunne frakte varer over hele verden. Nå bytter de samme politikkerne ut den kompetansen det har tatt århundrer å til egne oss, i bytte med ikke skattepliktige utenlandske sjøfolk, på norskeide skip.

Men heldigvis får vi si (under tvil), så vil i alle fall noen ganske få norske med norske pass tjene penger på slik politikk - skipsrederne, de får i både pose og sekk: Tilskudd fra staten og billig utenlandsk arbeidskraft.

Nasjonene vil ikke slutte å handle med hverandre, og havet vil bli fortsette å være varenes hovedvei nummer en. Kanskje det hadde vært lurt å ta vare på noen norske sjøfolk også?

 Lik oss på Facebook

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

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. kontor Tvedestrand
Tlf: (47) 56 38 74 74
Fax: (47) 56 38 80 18

Adv. kontor Sørstør Senter
Strømme
Tlf: (47) 56 33 20 90

Er virkelig Monica Mæland villig til å gamble med arbeidsplassene til alle Nordens sjøfolk?

Hun har blitt advart gang på gang av både sjøfolk og politikere, om at dersom Color Lines to Kiel ferger blir omregistrert til NIS, er det ikke lenge før både andre norske og skandinaviske skip og ferger blir registrert i det nye bekvemmelighetsregisteret NIS.

Vi tror at det er på tide å revurdere våre ideer om andre nasjoners skipsregistre. Er de noe verre enn det Norske Internasjonale Skipsregisteret - NIS? Vi tror ikke det. Både Panama, Bahamas, Liberia og andre lands skipsregistre har vært gjenstand for nedlatende omtale i alle år, men er de noe verre enn det vi selv har opprettet? Når vi ser hva funksjon politikerne og sjefen i Sjøfartsdirektoratet

mener at registeret skal ha, er det tragisk. Det skal gi Norge omdømme som en ledende sjøfartsnasjon, men er vi egentlig det- har vi ikke bare blitt en stor redernasjon?

Dette burde industriministeren forstått. Er utvidelsen av registeret bare for at rederstanden skal ha et hjemlig fristed, og kunne arbeide innfor lovens grenser? De har sett at det skaper dårlige vibrasjoner blant allmuen, at de har skipene sine registret i utenlandske skatteparadis. Nå, etter at NIS ble opprettet i 1987, har de vært i stand å få til å både spare skatt og i tillegg til å få rikelige tilskudd fra staten, ved å registrere skipene sine i der. I denne omgang er håpet å fjerne norske sjøfolk, og i neste omgang er det skipsindustrien på land som får lide. Hvor skal dette ende, skal vi på sikt bli en nasjon hvor innbyggerne her, gjør det samme som rumenerne i Norge foretar seg i dag?

Vi skulle likt å vite hva det er det Monica Mæland vet, som hun ikke vil fortelle oss, og hva som er grunnen til at hun lytter mer til EU og rederstanden, enn sine egne landsmenn- allmuen, er det noe som ikke tåler dagens lys? Før eller senere får vi vel vite hva det er hun «beskytter» oss mot, kan det være oss selv, er vi for dumme og uansvarlige til å forstå vårt eget beste? Det som er sikkert er at rederne slipper unna med mange skatter og avgifter, som andre må betale. Lavere hyrer og ingen arbeidsgiveravgift, for eksempel.

Hva er det som gjør at en industriminister setter utenlandske arbeidstakere, som

ikke betaler skatt til Norge, og ikke sine medborgere- først i køen i forhold til maritime arbeidsplasser? Er det ikke blant annet dem, som har valgt henne inn i denne fremste ombudsrollen? Hun, som de aller fleste andre vet at Color Line ikke har noen som helst konkurranse på strekningen Oslo- Kiel. Er det bare for at eieren av Color Line, Olav Nils Sunde, skal kunne ta ut mer av et allerede stort overskudd?

Om ministeren stopper opp og tenker litt over saken, vil hun sikkert oppdage at de 700 pluss arbeidstakerne, som står i fare for å miste jobbene sine om bord på de to fergene, mest sannsynlig bidrar med mer skatt til statskassen enn det de førstnevnte gjør. En statsråd bør ha ansvar for mer enn storkapitalen.

– Vi mener forslaget åpner for at nordisk mannskap kan erstattes og få lavere lønn og dårligere vilkår, men Mæland har ikke utredet hvordan dette forslaget vil slå inn for de andre nordiske landene og det nordiske arbeidsmarkedet. Ingen vet riktig hvordan dette vil bli. Jeg tror ikke hun vet det selv en gang, sier Aps Else May Botten.

<http://miniurl.no/1as>

Det hun skulle ha gjort, om hun i det hele tatt mente noe med sitt eget utsagn om å stanse sosial dumping (vi går ut fra at hun også har sagt det, alle andre på Stortinget har jo det), var å innføre proteksjonisme i norske farvann. Hvorfor andre nasjoners politikere får bestemme i eget land og ikke våre politikere, kan vi takke en inngått avtale (EØS) for, hadde ikke den vært gjeldende hadde vi spart oss for mye hodebry her til lands. Vi skal ikke ha for sterke meninger om den bør fjernes eller ikke, men den bør reforhandles. Litt selvbestemmelsesrett må vi da ha i eget land, og proteksjonisme i egne farvann må innføres så fort som mulig.





Enda et skritt nærmere likhet for loven?

Skal vi få likhet for loven i Norge, eller skal det fortsatt være et enkelt parti og en fagforeningsgruppering som skal ha eiendomsrett på sannheten?

Nå har FFFS vært på banen i godt over 16 år og vi har kjempet for rettferdighet hver eneste dag. Dessverre har vi møtt motstand hele tiden fra dem som påstår at de har hevd på sannheten, og at de arbeider for sjøfolkene. Hadde dette medført riktighet, hadde ikke FFFS blitt dannet. Det hadde vært helt unødvendig. I den tiden vi har vært på banen har vi ført mer enn 30 saker for retten, og de fleste har vi vunnet. Fire av dem helt frem til Høyesterett og en enda lenger - til Strasbourg. Disse sakene hadde selvsagt ikke blitt ført for retten om de andre forbundene hadde gjort som de sier; arbeidet for de seilende. Den saken som har satt dypest spor etter seg, er saken hvor vi tapte gjennom hele det norske rettsvesenet, fra Tingrett til og med Høyesterett.

Saken fikk ikke sin endelige og suverene avslutning før den hadde blitt behandlet i Europarådets egen rettsinstans - Den Europeiske Sosialpakt (ESP) i Strasbourg.

Av de 13 dommerne som satt i pane-

let var alle enstemmige og stemte for at FFFS hadde hatt rett hele tiden, og Norge ble dømt til å stoppe aldersdiskrimineringen - det har de dessverre ikke gjort enda. Ansatte på statens egne forskningsskip lider fortsatt under diskrimineringen. Det de ansatte skal vite er at om noen av våre medlemmer blir avsatt på grunn av alder, vil FFFS om den det angår motsetter seg oppsigelse, gå til retten for å få oppsigelsen kjent ugyldig.

På grunn av at vi fortsatt tror på at Norge er en rettsstat, er vi nå i gang med det samme opplegget en gang til. Denne gang gjelder det ikke alder, men at FFFS sine medlemmer og de som velger å stå utenfor alle fagforbund, skal behandles på likefot med medlemmer i andre forbund, med andre ord en ny sak om diskriminering. I følge EMK (Den Europeiske Menneskerettighetsloven) artikkel 11, er det ikke lov å diskriminere på grunn av fagforeningstilhørighet. Den sier også at den positive og den negative tilhørigheten, står like sterkt.

Når rederier påstår at det bare er mannskaper som er medlemmer i bestemte forbund, som rederen har avtale med, som får lov til å stemme over viktige ting i rederiet, snakker de, tror vi, mot bedre vitende. Når de samtidig sier at det bare er de forbund de har avtale med som får den servicen det er, å få kontingenten

trukket av på hyren, snakker de også mot bedre vitende, mener vi.

Om de, mot formodning, ikke vet hvordan de skal forholde seg overfor alle sine ansatte, skal vi, om nødvendig med rettens hjelp, fortelle dem det. Er man ansatt i et rederi, betyr ikke det at man er umyndiggjort om man ikke er innmeldt i bestemte fagforbund. Norsk lov, og internasjonale lover, som Norge har ratifisert, står over private avtaler.

Saken om kontingenttrekk blir behandlet i Likestilling- og diskrimineringsnemda nå i slutten av april. Får vi ikke medhold der, tar vi saken til retten. Vi har ikke tenkt å overlate våre medlemmer til kyniske redere og forbund. Har man samme rettigheter i forbindelse med organisering, som alle andre, i forhold til menneskerettene, skal det også vise igjen i hverdagen.

Husk hva artikkel 11 i loven om menneskeretter sier: *Enhver har rett til fritt å delta i fredelige forsamlinger og til frihet til forening med andre, herunder rett til å danne og slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser.*

Dette betyr i praksis at private avtaler som rederiene har med enkelte organisasjoner, må vike for norske og internasjonale lover.

En øyeåpner for norske «ansvarlige» politikere?

Vår tillit til norske politikeres håndtering av maritim virksomhet, er tynnslett.

Engelske politikere har forstått det norske politikere nekter å vurdere. De vil beskytte sine egne sjøfolk, de har innsett at billige utenlandske mannskaper fortrenger de engelske, noe som vil føre til at engelske sjøfolk, på lik linje med norske sjøfolk, vil forsvinne inn i arbeidsløshet og økonomisk ruin.

Kan hende de engelske politikerne har vært inne på våre sider og funnet løsningen? I flere år har FFFS hevdet at vi må innføre beskyttelse i norske farvann, for sjøfolk bosatte i Norge. Redere som ønsker skip med slavelignende forhold om bord, får heller sende sine skip til andre kyster, hvor de ikke har de lovstandardene vi påstår å ha i Norge.

«Samferdselsminister John Hayes forsikrer industrien om at minstelønnsreglene skal vurderes, da det fryktes at de lave

prisene på utenlandsk arbeidskraft priser britiske sjøfolk ut av konkurransen». Skipsrevyen feb. 2, 2017 .

<http://miniurl.no/1ao>

Kan det tenkes at engelske myndigheter har sett misforholdet mellom lavt lønnede skipsmannskaper i slavelignende arbeidsforhold, og levestandarden til dem som har disse sjøfolkene i arbeid? Eller kan det være at de har sett hvordan engelske sjøfolk har fått det etter at de er oppsagt? At det finnes grådige arbeidsgivere, det har vi visst i alle år, problemet har vært at disse arbeidsgiverne/rederne også har klart å dupere politikerne til å tro på at alt vil gå så mye bedre for landets innbyggere bare politikerne hjelper rederne til å få enda mer.

For de som synes at benevnelsen slaveaktige forhold virker drygt, kan vi anbefale en tur på et luksuriøst cruiseskip hvor gull og glamour er over alt, på den måten vil de på egen hånd se og oppleve at våre påstander er sanne. Forutsetnin-

gen er at man snakker med de ansatte og får høre deres historie og vinner deres tillit, de er normalt for skremt til å snakke om sin egen situasjon. De vet at om de blir avslørt av sveikefulle kolleger eller arbeidsgivere, har de ingen jobb og heller ingen inntekt, men smiler det gjør de- det er nemlig en del av jobben og de er pålagt å smile.

Vi vet at det er sterke påstander vi kommer med, men for å forstå hvordan det virkelig er fatt innen det maritime området, må vi kalle en spade for en spade. Da kameraten til tidligere Bergens ordfører Trude Drevland, skipsreder Torstein Hagen, ville kutte i lønningene til sine ansatte, og ikke hadde muligheten til det gjennom normale forhandlinger, byttet han bare utbetalingen fra en valuta til en annen. Med dette enkle trikset sparte han nærmere 20% i lønnskutt, han fikk merde ansatte mindre, uten at de kunne gjøre noe med det.

<http://miniurl.no/1ay>



Det var denne moralske karen, som fikk nevnte dame til å ta kontakt med vår utrolig maritimt innsiktsfulle industriminister og fikk ordnede forhold på kysten. Ordnete forhold for noen få, og ledigang for mange andre, samt nedverdiggende kontrakter for de underbetalte utenlandske mannskapene. Er det denne type redere vi vil ha til å frakte varer og tjenester langs vår lange kyst og sokkel? Husk også på at norskekysten har blitt ett mer og mer populært reisemål, noe som ikke hjelper på situasjonen for de som er ansatt på vilkår vi ikke vil kjennes ved. De som muligens kunne ha avhjulpet disse lavtlønnede personene, tjener i mange tilfeller penger på deres ulykke, på grunn av avtalen forbundene har med rederne. Mange av disse lavtlønnede må på toppen av det hele, betale fagforbundskontingent til dem (se Manila avtalen).

Er FFFS bare en bunt med kverulanter? FFFS blir stilt til veggs av kritikere for vår mening når det gjelder proteksjonisme, og vi er så absolutt ikke de eneste som mener at det skal være norske forhold på vår egen kyst, sokkelen og Svalbard. NSF er en del av LO, styret i NSOF vil nå bli det samme. Når de

snakker om at vi ikke kan få til proteksjonisme på kysten og sokkelen, snakker de mot bedre vitende. LO er i dag den største arbeidstakerorganisasjonen med 913 792 medlemmer -2016 (Wikipedia). Om ikke NSF var redningsplanken til LO etter krigen, var de i alle fall en viktig del av gjenoppbyggingen av forbundet. Om LO med alle sine medlemsbedrifter virkelig mener det de sier i forutsetningen fra siste LO kongress, ser vi ikke at noen kan være i stand til å nekte dem dette, men så er det dette med å stå for det man sier.

«LO-ledelsen fikk sist et flertall på Kongressen til å stemme for fortsatt EØS-avtale. Det klarte de ved å legge til en forutsetning; **at norske tariffavtaler og ILO-konvensjonen skal gå foran EØS-avtalen.**» (Ukeavisen Ledelse 22.12.2016)

<http://miniurl.no/1ab>

Om LO virkelig mener det de sier, ser vi ikke bort fra at enkelte medlemsforbund må føle seg grundig lurt. Hvorfor har ikke landets største sammenslutning av fagforbund informert medlemmene om at det er mulig å trumfe EØS? De har

sagt at det er viktigere med norske tariff-fer og at ILO skal stå over EØS-avtalen, hvorfor har da ingenting hendt i så hen-seende i disse årene etter vedtaket?

Om ens eget fagforbund ikke gjør el-ler forteller medlemmene noe, er det vanskelig å vite hva man skal forholde seg til. Hvorfor skal man forhandle om Allmenngjøring, når man allerede har bestemt i sitt aller høyeste organ- Kongressen, at man skal ha norske tariff-fer i Norge, kysten og sokkelen samt Svalbard? Hva venter LO egentlig på? Kanskje det nå er tid til å betale tilbake litt for den hjelpen sjøfolkene gav LO etter krigen.

FAKTA: ILO er FNs særorganisa-sjon for arbeidslivet, skapt for å bedre levevilkårene, arbeidsforholdene og arbeidsmulighetene for arbeidstakere verden over. ILO er ansvarlig for å sette opp og ha tilsyn med internasjonale arbeidsstandarder. Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) har vært en av de mest suksessrike organisasjonene i FN-systemet. (kan man lese på LO sine egne sider).

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. Tor Steinar Raugstad,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

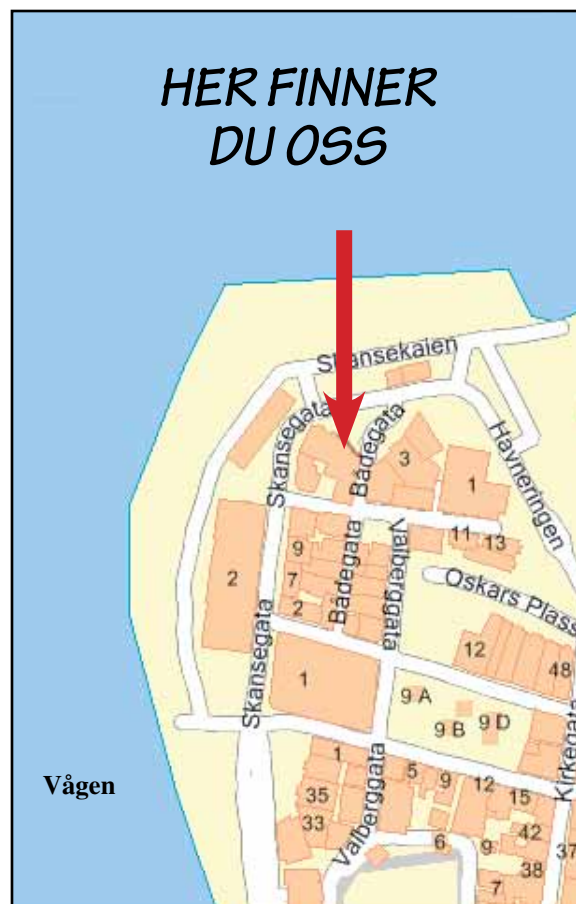
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



Hva galt har sjøfolk gjort, som straffes slik?

I årevis har FFFS advart mot hva som vil skje om vi ikke står sammen. Og bare det siste året kan vi se hva som har skjedd.

Alle de tre andre forbundene var med i utvalget som tilrådte utvidelse av NIS-registerets virkefelt, slik at blant andre konstruksjonsskip fikk arbeide på sokkelen. Om de sto hardt nok imot er ikke lett å si, vi var ikke der, men resultatet kjenner vi. Nå vet vi at alle NIS registrerte skip kan gjøre som de vil langs kysten og på sokkelen. Nå har de samme konstruksjonsskipene, sammen med de andre søkt om, og fått gjennomslag for, at EØS borgere skal få:

«I henhold til forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs § 15 er det et krav om at "EØS-bemanningen minst omfatter 12 stillinger per skift med hovedbeskjeftigelse om bord, hvorav minimum fire er opplæringsstillinger". Departementet legger til grunn at både bemanningskrav og krav til opplæringsstillinger må være oppfylt av sjøfolk som er tilskudds berettigede, jf. forskriften § 6». (Brev til de tre andre forbundene fra Det Kongelige Nærings og Fiskeridepartement 13.01.17, se link)

Det er ikke nødvendig med nordmenn om bord i det hele tatt for å få tilskudd, dette er etter vår mening salg av norske arbeidsplasser i statlig regi. Mantraet fra politikerne om at vi må stoppe sosial dumping, er bare kakling uten mening. «Maskinistforbundet har i en henvedelse av 28. juni 2016 gitt uttrykk for at

definisjonen av opplæringsstilling er for vid når den omfatter junioroffiserer inntil sertifikatklasse 1, og at det sett hen til STCW konvensjonen og kvalifikasjonsforskriften er naturlig at junioroffiserer kun omfatter sjøfolk inntil sertifikatklasse 2. DNMF har i epost 20. september 2016 vist til et eksempel der et rederi har oppfordret en ansatt om å vente med å søke om høyeste sertifikat, og isteden undertegne en ny opplæringsavtale, slik at skipet kan opprettholde nødvendig opplæringsbemanning for å få tilskudd som konstruksjonsskip i NIS».

BAKGRUNN

Under henvisning til den svært krevende markedssituasjonen på sokkelen, har Rederiforbundet og Sjøoffisersforbundet i henvedelse 29. november 2016 anmodet om at det lempes i de særskilte bemanningsvilkårene som gjelder for konstruksjonsskip i tilskuddsordningen. Konkret foreslås at definisjonen av junioroffiser endres fra krav til sertifikat til å være knyttet opp mot stilling om bord. Videre foreslås innføringen av en dispensasjonshjemmel om rett til tilskudd også når skip ligger i opplag grunnet mangel på oppdrag.

VURDERING

Tilskuddsordningen for konstruksjonsskip i NIS følger Fartsområdeutvalgets forslag, hvor det ble enighet om særskilte bemanningsvilkår for å sikre en minsteandel av norske sjøfolk og opplæringsstillinger på disse skipene.

I henhold til forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs § 15 er det et krav om at "EØS-bemanningen minst omfatter 12 stillinger per skift

med hovedbeskjeftigelse om bord, hvorav minimum fire er opplæringsstillinger". Departementet legger til grunn at både bemanningskrav og krav til opplæringsstillinger må være oppfylt av sjøfolk som er tilskuddsberettigede, jf. forskriften § 6.

<http://miniurl.no/1ag>

*§ 15. Tilskudd for NIS konstruksjonsskip
Tilskudd for NIS konstruksjonsskip omfatter skip som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger. Det gis tilskudd for tilskuddsberettigede arbeidstakere til sjøs jf. § 6 og for opplæringsstillinger jf. § 5 dersom EØS-bemanningen minst omfatter 12 stillinger per skift med hovedbeskjeftigelse om bord, hvorav minimum fire er opplæringsstillinger.*

Tilskuddsbeløpet begrenses til 35 333 kr per termin av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettiget sysselsatt.

FAKTA

Konstruksjonsskipsordningen Norsk Internasjonalt Skipsregister har tradisjonelt hatt strenge fartsområdebegrensninger siden det ble opprettet i 1987, og har som hovedregel ikke hatt anledning til å frakte last eller personell mellom norske havner eller olje- og gassinstallasjoner.

Reglene har vært slik, for å hindre at NIS skal bli en konkurrent for skipene i NOR (Ordinært norsk skipsregister), som de fleste norske sjøfolk er ansatt på.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

For snart ett år siden åpnet regjeringen opp for at konstruksjonsskip - de største og dyreste offshore-skipene som fins her til lands, skulle få lov til å operere på norsk sokkel, selv om de flagget om til NIS.

Formålet med ordningen var å få norsk flagg i hekken på disse skipene, som tradisjonelt har båret bekvemmelighetsflagg, og fremme sysselsetting av norske sjøfolk.

«Det går frem av et brev Nærings- og fiskeridepartementet sendte til sjømannsorganisasjonene forrige uke.»
MARITIM 20.01.2017

(<http://miniurl.no/1ag>)

BAKGRUNN

Under henvisning til den svært krevende markedssituasjonen på sokkelen, har Re-deriforbundet og Sjøoffisersforbundet i henvendelse 29. november 2016 anmodet om at det lempes i de særskilte bemanningsvilkårene som gjelder for konstruksjonsskip i tilskuddsordningen. Konkret foreslås at definisjonen av junioroffiser endres fra krav til sertifikat til å være knyttet opp mot stilling om bord. Videre foreslås innføringen av en dispensasjonshjemmel om rett til tilskudd også når skip ligger i opplag grunnet mangel på oppdrag».

«Rekord mange arbeidsledige sjøfolk registrert hos NAV»

Når NAV skriver at det har aldri vært flere sjøfolk ledige, så har det en årsak. Det er ikke bare på grunn av at markedet er dårlig offshore, det har også mye å si hvordan landets fremste tillitsvalgte har behandlet sine medborgere. At de er så kyniske at de bare vil ha utenlandske mannskaper, det er skremmende. At de ikke kunne forutse hva som ville skje den dagen NIS-registerets virkefelt ble utvidet går langt over vår forstand og langt inn i presten sin.
<http://miniurl.no/1af>



TROLL A

Illfoto Anette Westgard - Statoil



LA QUEBRADA, Acapulco 1963.

Acapulco var første havn på sydgående etter Long Beach. Etter fire rolige uker på vestkysten så vi frem til liv og røre i spennende havner rundt om på Syd-Amerika. Acapulco var amerikanernes foretrukne feriemål på den tiden, en flott, litt søvnlug havneby med hvite sandstrender og luksus hotell a la Hilton. På kveldstid bød byen på variert underholdning, hvor klippestuperne er verdt å nevne. Etter å ha sett Elvis Presley i filmen "Fun in Acapulco" var vi bare nødt til å få sett disse vågehalsene stupe.

Med utsikt fra patioen på restaurantens på øverste nivå, så vi først stuperne svømme over den trange kløften, for deretter å klatre opp den 35 meter bratte klippeveggen til de nådde avsatsen de skulle stupte fra. Der knelte de ved et lite alter, mens de forberedte seg på stupet. Denne kvelden var det tre stupere. På grunn av de lange, slakke stillehavsdønningene måtte stuperne treffe vannet akkurat i det vannet var på sitt høyeste, maksimalt ca. fire meter. Var de for sene og vannet var på vei ut igjen kunne de treffe bunnen, bli dradd ut i havet, eller i verste fall drept. Mange stupere hadde lidd nettopp den skjebnen.



Det var et spektakulært syn å se stuperne kaste seg ut i luften, med en tent fakkel i hver hånd, sveve gjennom luften, helt til faklene sluknet i plasket da stuperne traff vannet. Etterpå kom stuperne oppom på patioen og hilste på gjestene, som naturligvis gav rundhåndet med blanke pesos i tips.

Etter Acapulco var det bare noen dager i sjøen før vi fikk neste havneby i sikte; Buenaventura i Colombia. Det var her vi møtte Sheriffen ...

Buenaventura var en travel havneby. Mange skip ventet på kaiplass og vi ble liggende på reia i tre døgn. Ivrige etter å komme oss i land tar vi taxibåt første kvelden. Her som overalt på Syd-Amerika glitrer fasadene av glorete neonlys med løfter om drinker og villige damer. Fengende latinske rytmer, pop og rock, strømmer ut i halvmørke gater som yrer av liv.

Sjøfolk betyr penger for bareiere og jenter, så vi blir passet godt på og sjelden lurt. Men det er to strøk, eller rettere sagt gater, som konkurrerer om oss kunder. Det er litt forskjell i standard på barer og klientell, så vi trekkes naturlig mot det strøket vi liker best, og hvor jentene, etter vår smak, er penest.

Bareierne i denne gaten har gått sammen og hyret inn en vakt for å gi økt beskyttelse og holde ro og orden i gaten. En høy, slank og bredskuldret mann, som klippet ut av en westernfilm. Han bar revolverbeltet på skrå, hengende ned på høyre hofte, med hånden dinglende like over skjeftet på en Colt revolver, kaliber 45, ladet og klar til bruk. I beltet glinset en rad ekstra messingpatroner.



Han ble kalt Sheriffen, alltid kledd i svart, med ditto Stetson hatt, halstørkle og cowboyboots. Alltid med en tent sigarillo i munnviken. Han minnet om Clint Eastwood eller Kjell Halbings Morgan Kane figur.

Jobben hans var enkel, bare passe på oss sjøgutter slik at vi ikke ble lokket inn i feil strøk og spente pengene våre på feile sjapper. Vi på vår side følte oss rimelig trygge og avslappet og lot pengene fly.

Dette var lenge før hasj og annen narkotika begynte å oversvømme Amerika og Europa, men i Buenaventura var slike stoffer ganske vanlig rundt om på barene. Mange av jentene røykte hasj, eller sniffet en

stripe kokain i ny og ne. Mange tygget kokablader, som ble sagt å ha en oppkvikkende virkning og kunne holde deg våken i det uendelige. Vi ble selvsagt tilbudt ulike typer stoff, men tror ikke noen av oss prøvde dette. Vi sa nei takk!

For oss var valget enkelt; vi hadde natteliv med jenter, øl og drinker i fleng, overalt – så det holdt!

Bebyggelsen i strøket var enkel og besto stort sett av murhus og enkle trehus, med glisne gulv og skillevegger. Jentene hadde sine rom i annen etasje, og befant du deg der hadde du fritt innsyn til naboen, og til baren under. Inventaret var enkelt og funksjonelt. Her var det kun lagt vekt på en rimelig investering og høy avkastning.

Sheriffen som gjorde området trygt for oss, skapte selvsagt misnøye og lav inntjening hos konkurrentene. Hans tid som lovmann ble derfor kort. Mindre enn ett år etter han ble hyret inn, fant de han død i en bakgate, med tre kuler i ryggen – skutt i bakhold, fordi han gjorde en for god jobb.

MARIA i Montevideo.

I Montevideo, som i de fleste havnene rundt om på Syd-Amerika, kom det jenter og handelsfolk om bord. Alle ville selge noe eller gjøre en rask byttehandel. En svenske solgte skinnjakker. Han pratet god kvalitet og billige jakker, sydd etter mål og levert neste tur. Han var kjent for å jukse og holdt som regel et godt tak i ryggen på jakken under prøving. Den satt bedre da. Andre ganger gikk formelig jakkene av seg selv, oppspist av mark og annet utøy.

Maria besøkte oss hver tur. Hun var ung, kanskje tjuefem år gammel, og et syn for øyet med en yppig, veldreide kropp, krøllet svart hår og et sprudlende humør. Ja, du var bare nødt til å like Maria.

Hun kom ombord straks etter at skipet hadde klappet til kai og ble vanligvis værende ombord i tre døgn. Hun ankom med lett bagasje; to store, tomme strandvesker, en tannbørste og truseskift. Hun fulgte arbeidsdagen om bord og tok kaffepauser sammen med oss og spiste sine måltider i mannskapsmessa.

Da hun gikk i land var de to strandveskene fylt til randen av alskens presanger; Lux-såpestykker, ukeblader, småhermetikk og en førsteklases klippfisk som stakk opp av vesken. Om vår ellers så sparsommelige stuert var ansvarlig for denne gaven skal være usagt, men det lå i kortene.

Maria startet besøket hos kapteinen og fortsatte nedigjennom etasjene på midtskipet og forflyttet seg deretter til mannskapet som bodde akterut. Vi

førstereisguttene bodde nederst i ”slummen” og var således de siste som fikk besøk. Vi ble proppet med beretninger og detaljer fra besøket, alt mens vi ventet i spenning på at herligheten skulle komme vår vei.

Maria brukte utradisjonelle metoder, uten forkleinnelse, men det hang en eim av Brylcreme rundt henne. At hun i tillegg var vertskap for ubehagelige småkryp ser jeg heller ikke bort fra, for i ettertid ble det mye krafsling og kløing på edlere deler rundt om. Men en effektiv dose av datidens vidundermiddel, DDT-pulver, eller en sprut diesel, (sterkt anbefalt av maskinfoolkene), tok raskt knekken på utøyet.

Nå vel, om vi ser vi bort fra Brylcreme og småkryp, så fremstod Maria som en hyggelig og omgjengelig ung dame, og mange av gutta gledet seg umiddelbart til neste anløp i Montevideo.



Tegninger, Bård Valberg

Disse fortellingene er hentet fra boken ”**15 år og førstereis**” (Kapabel Forlag 2010): Boken er utsolgt fra forlaget, men minnene fra tiden som ung førstereis på Syd-Amerika 1963/64, er verdt å dvele litt ved. En svunnen tidsepoke, men for en tid det var!



Har du spørsmål så ring gjerne **95 15 23 47**, eller send en E-post til: sivertsen.arne@cms-bok.no

Enkelte mener at de vet mer om FFFS- enn det vi gjør selv

Det er ytringsfrihet i Norge, men vi er i alle fall dypt uenige med påstandene som er framsatt på FB, se under.

«Så FFFS påstår at de vil samle alle sjøfolk i et forbund men klager når de andre forbundene tar et sjumilssteg til nettopp det. Jeg kaller det FFFS gjør å prøve å mele sin egen kake for det er ikke samlende, det dere driver med».

Litt mer fra samme kilde:

«FFFS er et konfliktsøkende forbund som spesialiserte seg på å ta æren for arbeid de ikke har hatt noe med. De påstår at de vil "samle alle sjøfolk" men har klart å skape splid og tvil. Forbundet har kontorer i Bergen mens de tre andre sjø-arbeiderforbundene deler kontorer midt i mellom Oslo Rådhus og Stortinget. De tre forbundene (NSF, DNMF, og NSOF) deler også medlemsblad (Loggen). FFFS ser ut til å ha som prinsipp å være uenig med andre forbund, uansett sak og støtter aldri opp om de andre forbundenes arbeid. Jeg har lest flere utgaver av Dråpen og fremdeles nevnes NSF og hvor forferdelig NSF er, på ca. annenhver side.»*

Her er en liten redegjørelse på det vi virkelig driver med. Det er fristende å bruke uttrykket: Mot tåper kjemper selv gudene forgjeves, men det skal vi ikke - det hadde ikke vært pent. Det vi heller vil si er, at enten er den ivrige skribent historieløs, eller så prøver han å skyve historiens fakta til side.

Da jeg reiste til sjøs første gang for mer enn 50 år siden hadde vi også fire forbund for mannskapene ombord. Kapteinene hadde da sitt eget forbund, men innså i 1995 at det var på tide å gå sammen med de andre navigatørene, da ble det bare tre forbund. Slik var også stillingen frem til oktober 2000 da Seilende Oljearbeideres forening (SOF) så

dagens lys, og som senere ble omdøpt til Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS).

Grunnen til det, var at vi fikk så mange henvendelser fra alle fartsområder om at også seilende der ønsket å organisere seg i SOF at vi på landsmøtet i 2004 skiftet navn, slik at vi ble mer inkluderende og vi ble mer internasjonale. Vi ble et samlende forbund for alle sjøfolk. Da ble antallet igjen fire forbund, forskjellen var bare at det nye forbundet er, i motsetning til skipperforbundet samlende, og er et forbund for alle seilende i begge registre og i alle fartsområder.

Om kommentatoren hadde studert hvordan NSF har oppført seg overfor sine egne medlemmer, med trusler, angiveri, svik og annet (les boken Krigsseilerne av John N. Omark en bok alle nyinnmeldte i FFFS får i velkomstgave), ville han forstått hvorfor det ble mer enn nok for noen. Problemet er at om du snakker/ skriver om noe som er mer enn en måned gammelt, er det historie og da betyr det ingen ting.

Grunnen til at SOF ble stiftet var rett og slett at NSF ikke ville høre på hva medlemmene hadde å si. Det vi hadde å si var veldig alvorlig, men som sagt NSF ville ikke lytte til oss. I ettertid har vi fått talløse tilbakemeldinger fra andre som også har samme erfaring med forbundet. Noen av oss som jobbet i beredskapstjenesten opplevde at de fartøyene som var satt til beredskapsjobben, var langt fra i stand til å utføre det oppdraget de hadde fått.

På den bakgrunn tok vi, som medlemmer i forbundet, kontakt med NSF og ba om støtte, svaret vi fikk er det samme som vi får rapporter om også i dag - stillhet. Vi gav oss ikke, og til slutt fikk vi beskjed om at de ikke ville/kunne gjøre noe med saken. Vi skal ikke spekulere i om det var rederfrykt eller noe annet som gjorde

utslaget. Dette var en avtale mellom rederi og oljeselskap, fikk vi vite fra forbundet, derfor ville ikke NSF gjøre noe med saken. Jeg skrev derfor et leserinnlegg i avisen og fortalte om situasjonen slik vi som jobbet med vaktholdet for plattformene, opplevde den. Reaksjonen fra NSF var direkte nedslående.

De tok umiddelbart kontakt og lurte på hva de kunne gjøre for meg, jeg svarte som før; gjør noe med sikkerheten i Nordsjøen. Også denne gang fikk jeg negativt svar. Det som skuffet mest var at jeg i stedet for å få hjelp til å løse et problem, ble invitert sammen med min kone til en helg på Brimi Fjellstugu, men det verste var at NSF hadde ingen kurs eller annet på hotellet denne helgen. Jeg som hadde mast og sikkert plaget ledelsen ble tilgodesett med en luksusweekend, hvorfor - for å få meg til å holde kjæft? Jeg så på det som et forsøk på bestikkelse og invitasjonen gikk rett ut ventilen/vinduet og havnet i elven i Great Yarmouth hvor båten lå. Der og da kom tanken om ett forbund som tok medlemmene på alvor.

Når du snakker om å mele vår egen kake, viser du bare at du ikke vet hva du snakker om. Vi som har sittet i ledelsen i FFFS i mange år, valgt av våre medlemmer, har ikke akkurat blitt rike på jobben vi gjør. Fritiden har også glimret med sitt fravær, ingen av oss har tatt ut de feriene vi etter arbeidsmiljøloven har krav på, vi har heller stått på for medlemmene og saker vi tror på. Det FFFS som forbund har blitt rike på, er de gode resultatene av den jobben vi gjør, samt takknemlige medlemmer som ikke har fått hjelp fra forbund de har betalt store summer til i kontingent.

Jeg vil nevne et eksempel på det motsatte av det du snakker om. Vårt medlem nr. 500, fikk dette medlemsnummeret som en gest fra oss på grunn av måten

han meldte seg inn til oss på. Mannen var passert 75 år og var tidligere kaptein i langfart. Han forlangte å få betale full kontingent, på tross av at han hadde vært nødt til å slutte til sjøs, mot sin vilje ved fylte 62 år. Hovedårsaken til at han ville bli medlem hos oss var- sitat; «dere gjør det som skulle vært gjort for mange år siden, samle alle sjøfolk i et forbund». Selv nå mange år senere betaler han kontingent til FFFS. Etter han har vi fått mange slike henvendelser.

Når du også sier at det vi driver med, ikke er samlende, snakker du nok mot bedre vitende. Ingen andre foreninger enn FFFS samler alle mannskaper fra kaptein til læringer inn i samme forbund. Med andre ord er vi det eneste forbundet som ikke er splittende. Vi tar alle på alvor og har gjort det i mange år. Nå vil NSOF inn i samme politiske hovedorganisasjon som NSF- LO. Etter vår mening skal fagforbundsarbeid være alt annet enn politisk, vi skal bruke politikerne for å fremme våre medlemmers ønske.

Du kan umulig ha unngått å se resultatet

av de mange rettssakene vi har ført for våre medlemmer de siste 16 årene. Til og med saker som NSF har nektet å ta opp, som for eksempel den nevnte aldersdiskrimineringen av sjøfolk etter fylte 62 år, men å prøvde å stjele æren for det var ikke vanskelig, kunne det se ut som i Loggen. I en annen sak du umulig har kunnet unngå å se, måtte vi gå rett inn i løvens hule for å ordne opp. I en sak hvor NSF mente at de var så suverene at de kunne behandlet de seilende som sin private eiendom, og trakk dem for kontingent enten de var medlemmer eller ikke.

Sakene vi har behandlet har ikke bare vært for underordnet mannskap, men ofiserer i alle kategorier har også fått hjelp av oss. Det at NSOF nå vil inn i LO har ikke gjort innmeldingen til FFFS noe mindre. Under ser du en av mange mer eller mindre likelydende mailer, mottatt like etter at NSOF gikk ut med nyheten om at de ba LO om medlemskap.

«Hei. Jeg har i dag fått mail fra Sjøoffisers Forbundet om at jeg er på tur inn i LO, noe jeg ikke er interessert i. Er

det bare å gå på FFFS sine nettsider å melde seg inn og så fikser dere utmelding, eller må utmelding gjøres av meg først?»

Til spørsmålet på slutten er det bare å svare, fyll ut nederste del av innmeldingsskjemaet, så ordner vi med utmelding.

Som et lite PS. vil jeg bare nevne at for ikke så mange dager siden møtte jeg en jeg hadde seilt med for mer enn 40 år siden. Han kunne fortelle at han hadde fulgt med på hva vi hadde gjort i forbundet, og han ville takke så mye for det vi hadde utrettet for sjøfolkene.

For FFFS er historie litt mer enn bare dagen i går.

*Om man leser Maritim Logg nr. 7-2007 om saken om aldersdiskriminering, vil man tydelig se hvem som stjeler æren for noe de ikke har gjort. De forteller om rettsaken vi har ført for to av våre medlemmer, som om det var dem selv som førte saken. FFFS blir ikke nemt med et ord i artikkelen.



DR. FRIDTJOF NANSEN

SOSIAL DUMPING ER Å SKYTE SEG SELV I FOTEN!

FFFS inviterte samtlige medlemmer til å fortelle oss om hva de mente om utvidelsen av NIS registerets virkefelt (innlegg fra medlemmene i kursiv), setningen over er en av mange innlegg vi har mottatt, med samme innhold. Andre mente at departementet ikke hadde tatt hensyn til at det er mennesker og ikke tall som arbeider ombord i de to første skipene dette gjelder, og ingen har tro på at det blir kun disse to skipene som får en «avgrenset oppmykning» i vilkårene. Ingen av de innkomne kommentarene er positive til det som nå er i ferd med å skje.

Her er FFFS sitt bidrag til høringen:

Når skal vi tørre å stille noen kilne spørsmål til eierne og ikke bare til politikerne? Vi bør gjøre begge deler i disse dager?

Dette er også et veldig relevant spørsmål som det er nødvendig å stille i denne diskusjonen. Det er nemlig rederne som setter dagsorden for politikerne, de har råd til å hyre inn folk som bare arbeider for at rederne skal gjøre det enda bedre for dem - om det går ut over noen, betyr lite. De det går ut over, er i de aller fleste tilfeller, de som har vært lenge i rederiet og tjent rederen trofast- nemlig sjøfolkene.

Color Line har tjent godt de siste årene. De fikk millioner fra staten for å ta vare på disse arbeidsplassene, men de har lagt ned Stavanger/Bergen/Hirtshals ruten på grunn av for liten gevinst. Color Line har allerede flyttet flere arbeidsplasser til billigland. I 2015 var overskuddet på 132 millioner, og nå vil de ha billigere arbeidere. Color Line har en dårlig arbeidspolitikk. Arrogante

sjefer og en dårlig HR avdeling som er demotiverende.

Når sjøfolk skriver dette, er det ikke på grunn av den foreslåtte utvidelsen av NIS, men av en årelang frustrasjon, som har vokst inn i den enkelte. Det er mennesker vi snakker om, mennesker som er redde for å havne på trygd, mennesker som er redde for å ikke klare forpliktelsene sin overfor familien. Kort sagt, når man ser at rederen påstår at han/hun har for små overskudd selv når de ligger i hundremillionersklassen, og ser at sin egen økonomiske utvikling har stoppet helt opp, og nå muligens forsvinner helt- da forstår vi dem.

Når Monica Mæland sier at det er lettere å si opp 700 sjøansatte i Color Line er lettere enn å si opp 2500 totalt, tror vi hun snakker mot bedre vitende. Vi vet at gir du rederne lillefingeren er det ikke lenge før du kan si farvel til hele hånden. Det neste som da vil skje, er at Hurtigruten kommer til å følge i Color Lines fotefar, og flagge om alle sine skip til bekvemmelighetsflagget NIS. Da begynner vi å snakke om mye større antall

ledige sjøfolk enn de første 700, som blir sagt opp nå.

Norge har et virkemiddel de kan bruke. Vi kan ikke nekte EU tilgang, men brukerne må betale for tjenestene. For eksempel må skip med utenlandsk flagg, betale et stort beløp ved innreise i Norge, ved første havn. Et beløp på opp imot 200 millioner kroner. Disse får de tilbake når de forlater norsk farvann. Dette kan kalles en miljøforsikring og skal brukes om fartøyet slipper ut forurensning. På den måten slipper norske skattebetalere gi økonomisk støtte til utenlandske redere. Det er vel ingen av rederne som til nå har gjort opp for seg etter skipsforlis, og oljeutslipp?

Norge er ikke med i EU og har derfor ikke medbestemmelsesrett i egne anliggender, vi får beskjed om hva som er lov, og hva som ikke er lov til, i vårt eget og etter grunnloven, suverene land. Det vi har er en avtale- EØS, og et lovverk- ESA, som styrer hva vi kan og ikke kan. Lovverket sier at vi må ha flere utenlandske mannskaper om bord i skip registrert i NIS, og ESA ser etter at lovverket blir fulgt. På toppen av det hele skal norske skattebetalere subsidiere disse arbeidsplassene med nettolønn. På NOR registrerte skip, er de ansatte ombord selv med å betale denne nettolønningen via skattededelen, det skjer i veldig liten skala på NIS registrerte skip.

La oss foreslå at det må betales en daglig avgift for bruk av norske farvann. Det er vel bare å sette den avgiften så høyt at alle flagger om til NOR- registeret. Disse skipene bruker; merkede farleder, fungerende losvesen, norsk maritim radio,

norsk tilsynsmyndighet og fullt oppegående redningsvesen. Alt dette må norske skattebetalere, fartøy, redere og sjøfolk betale for. Utlendingene får dette gratis og bruker denne fordelene til å konkurrere ut den norske sjømann. For å si det på godt Norsk. Om EU og resten av verden vil ha tilgang til norske farvann må de også være med å bidra.

Om ESA nekter oss å bemanne skipene som vi selv vil, går vi allikevel ut fra at norske skattesatser er en intern sak for nasjonen Norge å behandle. Om forslaget over blir tatt til følge, vil det ha mange positive aspekter. Ikke bare vil det føre til flere maritime arbeidsplasser, men det vil også skape helt nye arbeidsplasser på land. En slik skattelegging som er beskrevet over, vil sikkert kreere flere titalls landarbeidsplasser. Forvaltningen av en slik ordning vil sikkert virke forlokkende på mange kystkommuner.

Eg har eit spørsmål til dykk i departementet. Korleis har dykk lyst til at sjøfartsnasjonen Noreg skal bli hugsa?

Det er viktig å tenkje på korleis Noreg har bygd opp den anerkjenning, som ein i dag nyter godt av, når ein reiser rundt om i verda, og til dømes norske reiarlag

eller norske firma er på jakt etter arbeid. Dette er fordi sjøfolka som har segla på norske skip har vore opptatte av kvalitet i sitt arbeide og dette har då vorte formidla ut i verda etter kvart som nordmennene reiste ut. Noreg er i dag store i det maritime segmentet på mange måtar, er dette fordi vi er billigast? Nei, det er fordi me er kvalitetsbevisste!

Derfor må ein oppretthalde den kompetansen som bemannar norske skip, slik at desse kan bidra til teknologisk nyvinning og utvikling, slik at Noreg kan halde seg store på den internasjonale marknaden.

Dette er marknader som kjem til å vere veldig viktige etter kvart som oljealderen tar slutt for Noreg.

Håper for all del at dei som skal sjå på vårt ettermæle, kan sjå tilbake på det som vert gjort i dag, og sei at det vart fatta på sunn fornuft og at det ikkje alltid er pengar som er det viktigaste.

Er politikerne virkelig villige til å kaste alt dette over bord, da har de ikke forstått verdien av hva den maritime industrien har betydd, og vil bety, ikke bare for de som bemanner skipene og rederne, men for landet som helhet i fremtiden. Når

det snakkes om kvalitet i mange deler av verden, har folk en referanse til norske skip og mannskap, som de har sett opp til i årtider. Og som innsenderen sier, dette er ikke på grunn av vi har vært billigst, men best.

Jeg har tenkt en del på dette, det er en bølge i tiden som heter globalisering. Man kan jo se på EU og fri flyt av arbeidskraft og varer, hvor norske politikere brenner etter å bli en del av EU familien, og det gjelder vel i dag alle som er på stortinget (ikke nok med det, i hemmelighet forhandler de om såkalte frihandelsavtaler slik som TISA/TTIP, hvor det egentlig ikke handler om frihandelsavtaler). Skulle det bli noen debatt om TISA/TTIP så er tittelen "har vi råd til å stå utenfor", men tittelen skulle vel egentlig være "har vi råd til å gå inn for en avtale hvor norsk lov ikke er gjeldende!?"

Politikerne har ikke vært heldige når det gjelder medlemskap i EU, så beklageligvis for dem så har de kun fått til EØS, men faren er stor for at de signerer TTIP/TISA i all hemmelighet- globalistene.

Ikke kan jeg forstå at noen arbeider kan



Ilfoto: Color Line

ønske noe slikt som EU, greit nok så har man utvidet arbeidsmarked men problemet er avtalene som man må akseptere. Og i tillegg i det lange løp raser de sosiale systemene som er bygd opp i løpet av det siste sekelet, og der kommer TTIP/TISA inn for å privatisere skoler helsevesen etc.

Problemet med globaliseringen er at de nasjonene som har opparbeidet mye, vil måtte lempe mye på kravene mens de nasjonene som ikke har opparbeidet stort har lite å tape, derfor vil ikke norske politikere snakke stort om akkurat dette, det er mer behagelig at ingen vet særlig mer om globaliseringen, enn kun ordet.

Ta for eksempel holdningen til NHO; slik man kunne høre i en debatt på norsk fjernsyn; det er helt greit å leie inn utenlandske firma med arbeidskraft betalt langt under norsk lønn- i Norge, med henvisning til EØS avtalen, dette betyr

jo at om norske selskaper skal kunne konkurrere så må de flagge ut, eller lønne norske arbeidere på samme vilkår. Da sier det seg selv at makten ligger i feil hender, og dette uansett om det er den såkalte venstresiden eller høyresiden i norsk politikk. Dette må jo være en vekkerklokke for norske (sjø)folk.

Som man ser er det ikke tvil om hva grasrota tenker og føler om den foreslåtte utvidelsen. Folk er redde for arbeidsplassene og fremtiden, det er vel ikke dette våre folkevalgte skal få til- skremme velgerne. Politikerne bør heller begynne å arbeide med en ytterst vanskelig oppgave, lære arbeidsgiverne en litt mer lavmælt fremgangsmåte hva inntjening angår. Vi kan ikke selge norske arbeidsplasser på grunn av rederne skal få lov å ansette billige utenlandske sjøfolk på skip som trafikkerer fast til norske havner.

Sjøl jobber jeg i Solstad. Her har alle konstruksjonsbåtene blitt flagget om til NIS fra Isle of Man. Dette har resultert i mange nye opplæringsstillinger, men mange erfarne sjøfolk har fått sparken. Dette fordi rederiene får penger for å drive opplæring. Så de har sagt opp erfarne folk for å deretter å ansette nye rett etterpå. Vi snakker endel ombord om dette. Og vi er kommet fram til at med denne utviklingen så finnes det ikke norske sjøfolk igjen om 15-20 år.

Det vi tenker her om bord, er at vi må gjøre som Australia og Brasil har gjort. På norsk sokkel og kystfart må det bli ett krav til norske lønninger- proteksjonisme. Vi har ikke sjanse til å konkurrere andre plasser. Det er eneste sjansen vi har for å berge arbeidsplasser til sjøfolk i framtiden. Skipene som skal operere på norsk sokkel bør også være bygd i Norge for å beholde kompetansen på land.



KL SALT FJORD

Ilfoto Eirik Ask - bergenships.com

Sjøfolk, er som man kan se, samfunnsengasjerte borgere. De er ikke bare borte og i jobb i en viss periode, de er også hjemme, og i den forbindelse ser de at også at naboen sliter i sitt virke. De er derfor også opptatt av at hele samfunnet skal fungere, ikke bare for noen ganske få, men for alle kategorier ansatte. Husk at disse også stemmer ved valg.

Nå er det bare vel ett år siden forrige oppmykning av NIS fartsområde, og jeg frykter at dette bare er begynnelsen. Går dette riktig ille, tenker jeg at vi om noen år har Filippinske mannskaper på 6 måneders kontrakter på innenlands fergene også.

Det er i grunnen en skam at norske bedrifter ikke skal 'ha råd' til å ansette norske arbeidstakere. Jeg har vanskelig for å tro at billettprisene blir satt ned, selv om mannskapene blir billigere. Her er det etter mitt syn (uten å ha kjennskap til regnskapene) kun snakk om å tjene mer, og ikke om å overleve- har absolutt ikke inntrykk av at ferjene går tomme...

At det er mer arbeidskrevende med ferjer som har lugarer for overnatting, synes jeg høres helt latterlig ut som argument, for å ha billigere arbeidskraft. Selvfølgelig er det mer arbeidskrevende, og de trenger flere folk, men meg bekjent er billettprisene også høyere. Kan heller ikke skjønne at for eksempel Oslo-Kiel ferjene er i særlig konkurranse med tradisjonelle cruisefartøy, som stort sett opererer med 1 og 2 ukers cruise.

Da er hurtigruta mer utsatt, og det skulle ikke forundre meg om hurtigruta blir neste dersom dette forslaget nå skulle gå gjennom (noe jeg er stygt redd for at det gjør).

Det sies at det forventes at to skip vil omregistreres fra NOR til NIS, og at staten da sparer i tilskuddsordningen allerede fra neste år. Dette er jo det samme som at de sier de sparer ved at nordmenn mister jobben. Og så må de samme nordmennene få trygd fra NAV, som så vidt meg bekjent også er fra staten. Nå kjenner ikke jeg til satsene for hverken

den ene eller andre ordningen, men har en mistanke om at summa summarum blir utgiftene for staten ca. de samme.

Leste for bare noen dager siden på e24 (tror jeg) at det ble reagert på en time-lønn på 41 kroner på norsk sokkel. Dette er jo en realitet på alt av NIS båter. Jeg regnet på hva en filippinsk messemann, lettmatros og smører på mitt skip tjener, og kom fram til at uten den faste overtiden har de ca. 29 kroner i timen.

Sosial dumping er det vel ingen tvil om at dette er. Skal man ha noe håp om å berge arbeidsplassene til norske sjøfolk i framtida, må nok staten heller innskjerpe reglene enn å oppmyke dem. Proteksjonisme hadde nok vært tingen!

Ser ikke annet enn at rederne fortsetter å operere i land som håndhever dette, som for eksempel Canada, Australia og Brasil. Kanskje høyere fraktrater må til, men det anser jeg ikke for noe problem, i og med at dette vil bare bli lagt til sluttprisene til sluttbruker. Råvarer, gods og passasjerer ville nok blitt fraktet allikevel skulle du sett.

At innsenderen av dette innlegget mener at det eneste som hjelper for å sikre sjøfolk med adresse i Norge, er proteksjonisme, sier litt om alvorligheten dette temaet omhandler. Som kaptein har han en erfaring som få politikere har. Når han nevner proteksjonisme, vet han ut fra erfaring med andre land, som tar ansvar for sine sjøfolk, at det er det eneste som nytter.

Allmenngjøring kunne også vært et virkemiddel, men vi vet dessverre av erfaring, at skal man forhandle, er det gi og ta som er regelen. Når det gjelder proteksjonisme snakker vi bare om et udeleglig krav, og svaret må bli enten ja eller nei. Svarer men ja og samtidig ikke utvider fartsområdet for NIS skip, er restene av norsk maritim bemanning reddet.

Dessverre ser vi mer og mer til lignende tilstander i andre bransjer også, der billigere utenlandske arbeidstakere utkonkurrerer nordmenn. Kanskje en

utmelding fra EØS er det eneste som kan berge norske arbeidstakere i framtida.

Når det gjelder min egen situasjon, så vil nok ikke jeg merke så mye personlig, da jeg jobber som kaptein, og er allerede på utflagget skip. Ser ikke for meg at jeg vil bli oppsagt pga. innsparinger i nær framtid, men hvem vet? Men føler uansett solidaritet med de som er utsatt, og jeg har mange bekjente som har mistet jobben pga. utflagging og omflagging til NIS. Dessuten så ser jeg jo at rekrutteringen av nordmenn er tilnærmet null.

Ut i fra alle mailer og andre henvendelser vi har mottatt, er vår innstendige oppfordring til utvalget. IKKE UTVID FARTSOMRÅDET FOR PASSASJERTRAFIKK I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER.

Til sist et lite apropos fra Canada. Slik gjør politikerne det der.

Government of Canada settles Seafarers' International Union of Canada lawsuits alleging systematic breaches of the Temporary Foreign Worker Program
The SIU filed 42 lawsuits in 2015 saying that, instead of providing Canadian seafarers with the opportunity to work, and in violation of the Temporary Foreign Worker Program ("TFWP"), the Government of Canada was systematically issuing work permits to the non-Canadian crew members of hundreds of foreign ships engaged in shipping in Canadian waters. The SIUC found evidence that some of these temporary foreign workers made as little as \$2.41 per hour while working in Canada, when they should have been paid the Canadian prevailing wage. In July 2016, the SIU filed an additional 13 lawsuits with similar allegations.

<http://miniurl.no/1at>

På vegne av Fellesforbundet For Sjøfolk.

Leif R. Vervik
Formann.

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: Sofi Lundin - www.redningsselskapet.no

Nyttige idioter

Gjennom alle tider har maktmennesker, som ikke tør eller vil stå frem selv, brukt andre til å gjøre jobben for seg.

I etterkant av markeringen foran Stortinget 22. februar, hadde vi på FB en liten kommentar om at vi var til stede, men ble nektet av sjefen i NSF Johnny Hansen, å stå frem med banneret vårt. Kommentaren var en utløsende faktor for stormen på FB sidene våre, og på de ypperlige sidene til «Vi som vil at alle norske sjøfolk skal være med inn i fremtiden». Det utkrystalliserte seg fort en person, som påtok seg oppgaven med å svare på vegne av NSF.

Vi vet ikke om denne personen spurte folk i ledelsen i NSF om hva som hadde foregått, i forbindelse med at noen av FFFS sine medlemmer hadde tatt kontakt med NSF sjefen, eller om han bare hentet informasjonen han la ut på FB, fra sitt eget hode. Gjorde han det, og trodde at det han skrev ikke ville bli motsagt, tok han skammelig feil.

Fikk han opplysningene fra sentralt hold i NSF, om at FFFS medlemmer kom med

spørsmål om å få lov til å holde appell og å stå fremst for å få oppmerksomhet. Da har han fått feil info, eller enda verre, da var påstandene blank løgn, og han har frontet ledelsen som en nyttig idiot. Det er det flere vitner på. Alt det fine pratet om at sjøfolk må stå sammen, fra NSF, ser ut til å være fundert på kvikksand. Se under.

Unni Dille «Fakta er: Jeg sto der sammen med Marianne og Jane. Jane hadde med banner. Hun ble litt forsinket.

Da hun kom spurte hun Johnny Hansen om vi kunne rulle ut banneret. Det ble blankt NEI. Hvor har du det fra at vi prøvde trenge oss inn i fremste rekke?

Og Hvem har spurt om å holde appell? Det er jo direkte løgn. Hvis dette ikke er oppdiktet møl fra din side, så finnes det flere uetterrettelige i NSF. Jeg synes det er rart at forbundet ditt lar deg få lov til å uttale deg på deres vegne.

Du er jo bare en bitteliten gutt, full av hat!»

Det sørgelige er at historien er full av slike nyttige idioter. Pressesekretæren Sean Spicer i det Hvite Hus blir sammenlignet

med «Komiske Ali», Iraks informasjonsminister under Irak-krigen. En annen er presidentrådgiver, Kellyanne Conway, som i et intervju brukte et annet ord for sannhet; «alternative fakta». Dette er bare noen få fra nåtid, vi kunne sikkert hentet frem mange flere, men vi går ut fra at alle forstår hva vi mener.

Ledere får andre til å bruke «alternative fakta» for seg. Disse nyttige idiotene er kanskje av den typen mennesker som selv ønsker å klatre for å posisjonere seg for en jobb i ledersjiktet i gruppen. Det er derfor viktig, tror vi, for dem å markere seg og være på en måte spydspissen, som tar ansvar og fronter forbundet/gruppens interesser utad.

At de som her, skal bli avslørt som forbundets svakeste ledd, er for dem en fjern tanke. I mange tilfeller tror vi at de er så enfoldige at de selv tror på det de selv har skrevet. «Det står jo her på sort på hvitt, derfor må det jo være sant». At de blir utnyttet er en så fjern tanke, at den faller dem ikke inn. Dette er helt klart farlige mennesker, begynner vi å tro på dem, kan vi være midtveis på fjorden før vi vet ordet av det. Eller som de selv-pålagte talerørene ville omtalt det;

«du står jo på tørt land».

«Om han går til forbundet med denne saken trenger han ikke prøve å få jobb hos oss mer- når markedet snur»

(Recruitment and Training Manager i DOF).

Det har vært mye snakk om svartelisting av sjøfolk opp gjennom tidene, men vi har ikke vært i stand til å dokumentere det før nå.

Årsaken til uttalelsen kom etter at vi kontaktet vedkommende i en mulig sak vi har for et medlem. I stedet for å være behjelpelig å prøve å oppklare «saken» på en fornuftig måte, begynte vedkommende å true. Ordene i overskriften er nøyaktig det som ble sagt, og i tillegg til å true kunne vedkommende også konkludere med at rederiet (dvs. sin hun) hadde bestemt at det de hadde gjort, var korrekt.

Det saken går ut på er om man er pliktig til å tilbakebetale skolepenger, etter

at man har blitt permittert og den ene (siste) delen av utdannelsen ikke ble bestått. To kontrakter er undertegnet, en for det første året og en for det andre. Slik utdannelsen er lagt opp, er det første året en avsluttende eksamen som gir et klasse 1 sertifikat til å seile i en spesiell stilling. Det andre er et utvidet studium av det første, og som gir et klasse 2 sertifikat og vil dermed gi en høyere stilling.

På grunn av at vårt medlem strøk i et fag i den andre delen av skolegangen, forlanger nå rederiet full tilbakebetaling for hele skolegangen, selv om man snakker om to vidt forskjellige kontrakter som er inngått. I en innledende fase for å prøve å oppklare en åpenbar feil fra rederiet, er det altså at opplæringsansvarlig i rederiet går ut med trusler.

At tidligere ansatte tør å sette seg opp

mot henne skal hun ikke ha noe av, derfor kommer hun med trusler antakelig for å skremme vedkommende fra å forsøke å rette opp i en feil hun selv har gjort. I følge vår advokat Per Magnus Falnes, er kontraktene helt separate og kan ikke sammenholdes som en kontrakt, samtidig er de selvsagt gjeldende for begge parter.

Om andre har lignende opplevelser, i samme eller andre rederier, vil vi gjerne høre fra deg. Dette er en praksis som vi ikke setter særlig stor pris på. Vi har, som sagt, hørt om svartelisting før, men ikke vært i stand til å dokumentere det før nå. Trusler og uredelighet må vi få en slutt på. Det er vanskelig nok i seg selv å miste jobben, om man ikke også skal urettmessig betale penger man ærlig og redelig har fortjent.



Illfoto: Skandi Iceman. Eirik Ask-bergenships.com



Jenny Klinge. Foto: Ragne B. Lysaker, Senterpartiet

Kronikk/åpent brev

til Jenny Klinge, Senterpartiet

Kunne du være så snill å ta opp saken angående vikaransettelser og sjømannsfradrag. I dag er det slik at ligningsdistrikt vest praktiserer å stryke sjømannsfradrag til også dem som har vært vikar over lengre tid enn 130 dager ombord. Flere andre ligningsdistrikt pleier å likestille vikarer med fast ansatte når vikaren fra flere ansettelsesforhold tilsammen har en arbeidstid på 130 dager, eller mer i året (foregående og påfølgende år kan ha færre dager ombord).

Eks: Hos Hurtigruten er det ansatte med flere års engasjement som vikar. Disse gis ikke rett til sjømannsfradrag om

ligningsdistrikt vest får innsyn i deres arbeidskontrakt.

I dagens marked med mange skip i opplag og mange sjøfolk ledig, er det feil at ingen av disse skal få sjømannsfradrag, om de får ansettelse på vikarbasis over lang tid.

Videre lurar jeg, som så mange andre på, hvorfor sjømannsfradragets øvre grense på kr 80 000 ikke har blitt oppjustert siden 2003, da det steg med kr 10 000, etter å ha vært uforandret i mange år.

Rederiene burde ha avgiftsreduksjon for

å bruke norske sjømenn i visse fartsområder, dvs. fartsområder hvor det konkurreres med sjøfolk fra lavkostland. En må huske på at en norsk sjømann koster rederiet fra 3 - 5 ganger mer enn en lavkost sjømann, avhengig av stilling. En reduksjon i omkostningene for norske sjømenn har i realiteten ingen negativ innvirkning på statens inntekter, dette fordi få og ingen rederier har norske sjømenn ansatt på norske skip i nevnte fartsområder.

Jeg vil minne om grunnlovens § 110. Statens myndigheter skal legge forholdene til rette for at ethvert arbeidsdyktig

menneske kan tjene til livets opphold ved arbeid eller næring.

Utdrag fra ligningsloven, (se nederste avsnitt som er uthevet)

7.9 SÆRSKILT FRADRAG FOR SJØFOLK - SJØMANNSFRADRAG

Sjømannsfradraget er 30 prosent og utgjør maksimalt NOK 80 000 av skattepliktig inntekt ombord. Beregningsgrunnlaget omfatter ordinær bruttolønn med tillegg av andre skattepliktige godtgjørelser som skatteyder får utbetalt og som gjelder vederlag for arbeid ombord, eller skal erstatte slikt vederlag, jf. sktl. § 6-61.

Hovedregelen er at sjøfolk som har sin hovedbeskjeftigelse ombord på skip i fart, og arbeidet ombord varer til sammen minst 130 dager i samme inntektsår, kvalifiserer til sjømannsfradrag. Følgende anses som skip i fart:

Skip i utenriksfart og som har eget fremdriftsmaskineri, uavhengig av skipets størrelse.

Fartøy i petroleumsvirksomheten som driver forsynings-, beredskaps-, og ankerhåndteringstjeneste, seismiske eller geologiske undersøkelser og annen sammenlignbar virksomhet, samt konstruksjons-, rørleggings-, eller vedlikeholdsaktivitet.

Marinefartøy med kommando heist. Skip som er på 100 brutto registertonn eller mer og har eget fremdriftsmaskineri og ikke er unntatt nedenfor.

Følgende anses ikke som skip i fart: Ferge eller passasjerfartøy som bare går i rute mellom norske havner og rutens distanse mellom første og siste anløpssted er under 300 nautiske mil. Fartøy i petroleumsvirksomheten som driver med undersøkelse, leteboring, utvinning, utnyttelse og rørledningstransport.

Skip som går i fart på norske innsjøer og elver.

Skip som er i stasjonær virksomhet og havnetrafikk, eller annen virksomhet over begrenset fartsområde hvor utseilt distanse ikke overstiger 30 nautiske mil. Losjiskip eller skip som brukes som arbeidsplattform, misjonsskip, teaterskip o.l.

Lystfartøy, representasjonsfartøy, skyssfartøy o.l.

Fiske- og fangstfartøy, men bare for den tid fartøyet brukes til fiske og fangst.

Nærmere om 130 dager ombord i inntektsåret:

I tillegg til kravet om hovedbeskjeftigelse er det i utgangspunktet et krav at sjømannen faktisk har arbeidet ombord i til sammen 130 dager i samme inntektsår. Også dager ombord på skip der inntekten ikke blir underlagt norsk beskatning kan tas med i beregningen av 130 dager. Dersom sjømannen har arbeidet ombord mindre enn 130 dager anses vilkåret oppfylt når arbeidsforholdet omfattes av en tariffavtale som forutsetter minst 130 arbeidsdager i gjennomsnitt ombord i løpet av året.

Har sjømannen begynt sent eller sluttet tidlig i året slik at han er under 130 dager ombord, kan han likevel få sjømannsfradrag dersom arbeidsforholdet er omfattet av tariffavtale som nevnt ovenfor.

Har sjømannen vært syk, og mottatt sykepenger deler av året slik at han er under 130 dager ombord, kan han likevel få sjømannsfradrag dersom arbeidsforholdet er omfattet av tariffavtale som nevnt ovenfor.

*Med vennlig hilsen
Magne Andersen
Sjøkaptein
Medlem i Fellesforbundet for Sjøfolk*



SERENADE OF THE SEAS

*Illfoto: Eirik Ask
bergenships.com*

Konsekvenser av utvidelsen av NIS

Om noen har lurt på hva konsekvensen av fjorårets utvidelse av NIS registerets virkefelt ble, kan man lese brevet vi fikk fra et av våre, beklageligvis, tidligere medlemmer.

Hadde Monica Mæland hatt kunnskapsrike rådgivere, eller enda bedre, hadde vi hatt en industriminister, som selv visste litt om maritim industri både ute og hjemme, hadde alle de triste historiene vi får høre, vært unngått. Heldigvis har vi noen som vet å sette ord på sine opplevelser om hva sjømannsyrket nå blir utsatt for - sjøfolkene selv.

Sjøfolkene er ikke bare noen tall man kan lese om i statistikker, de er faktisk levende mennesker med følelser, ønsker og drømmer som alle andre.

At ministeren kan ta så lett på det hun arbeider med, sier vel litt om kunnskapsene hun besitter om det maritime feltet. At hun lyttet mer til tidligere ordfører i Bergen og en skipsreder med et ego som ikke tåler sammenligning, sier det meste om hennes kompetanse innen maritim politikk. Det var viktigere at en som hadde mer penger enn moral, fikk viljen sin, enn at norske sjøfolk hadde beskyttelse for jobbene sine. Det viste seg også da han satte ned hyrene for sine mannskaper på sine elvecruisebåter med i underkant av 20%, uten forhandlinger. Han besluttet bare å utbetale lønnen i Euro i stedet for, som før, i Sveitserfranc.

Nå har den samme rederen fått noen av skipene sine registrert i NIS, noe som betyr at han kun har utenlandske underbetalte mannskaper på lønnslisten. Ingen nordmenn der i gården. På samme måten blir det om bord i skipene til Rieber, de bemannes utelukkende med utlendinger. Les historien under.

Hei til alle hardtarbeidende og flotte medarbeidere på kontoret i FFFS!

Som alle er kjent med, er Rieber Shipping sitt mannskapskontor nedlagt, og alle norske/nordiske sjøfolk fikk oppsigelsen ca. 28.10.16 inkludert meg, etter 13 år i rederiet. Båtene skal heretter bemannes av OSM (internasjonalt bemanningsselskap med hovedkontor i Limassol). Nå skal vi erstattes av "billigere arbeidskraft" dvs. Filipinere, og kanskje andre nasjonaliteter. Jeg har valgt å ikke kjempe for arbeidsplassen min, jeg så tidlig at "slaget" var tapt, og valgte å fokusere på fremtiden i stedet.

Som sagt, bestemte meg etterhvert for at mitt liv som "sjømann" er over (ble 59 i februar -17).

Når kun økonomi og "blå-russens" vurderinger ligger til grunn, taper det menneskelige aspektet, der omsorg, tilhørighet og stolthet/eierskap til jobben er det det viktigste i arbeids-hverdagen. Alt dette er utrolig trist, og vi er dessverre veldig mange i samme situasjon.

Jeg personlig, har vært heldig. Kom meg raskt i jobb (vikariat) på land, og ser nå for meg en "senior-jobb" på land de neste årene.

Vil kunne ta ut en liten "Sjømannspensjon" fra neste år (har bare 16 år med opptjening), og tenker jeg kan ha en deltids-jobb ved siden av (om noen har bruk for meg da).

Som en følge av dette, må jeg dessverre melde meg ut av deres utmerkede forbund. Når/hvis jeg kommer meg inn i et fast system her hjemme med jobb etc., vil jeg melde meg inn i en organisasjon/fagforening som passer til jobben.

Har alltid vært fagorganisert, og vil selvsagt fortsette med det (i et uavhengig forbund/ikke LO) Det blir litt "feil" å være medlem i en forening som FFFS, når en ikke lenger jobber i shipping eller offshore. Beklager :-)

Jeg skal ALDRI glemme det dere gjorde for meg og mange andre ang. vår store sak med "automatisk innmelding etc.", og seieren i Høyesterett vil for alltid være mitt største høydepunkt og erfaring i mitt arbeidsliv - og dette er takket være deres utrettelige kamp mot dette "uvesenet" i norsk arbeidsliv. Uansett skal dere vite at jeg alltid har visst at "DERE ER DER FOR MEG", og det har vært trygt og godt å vite.

Jeg må dessverre be om at dere sletter meg fra medlems-registeret :-)

(Stor sorg fra meg, men kan ikke være medlem av flere forbund samtidig, og særlig ikke en fagforening hvor jobben ikke er knyttet til denne).

Stor hilsen og lykke til i fremtiden fra Elin Tåsås

info@fffs.no – www.fffs.no

Litt om rett og galt

(sett gjennom FFFS briller)

Det er slett ikke sikkert at alle er enige i våre synspunkt, men vi tar sjansen og fremmer dem allikevel.

Det har kommet noen kommentarer i innlegget på FB om at bygging av Stadt skipstunnel er bortkastede skattekroner.

Vi mener det er mer sløsing med skattekroner om sjefen på toppen av sjøfartsdirektoratet skal lede en etterforskning etter et større forlis på Stadten - om ikke tunnelen blir bygget. Heldigvis har vi ansvarlige nedover i organisasjonen med utdannelsen i orden for å besitte den jobben de har, og som også ganske sikker vil lede en slik operasjon.

Les artikkelen til Spetalen om politisk korrupsjon, så vil dere forstå hva vi mener. Det er ikke alltid at rett person er på rett plass, om de bare har partiboka i orden. Selv om artikkelen ikke er fra i går, er den like aktuell.

«Det er jo ren korrupsjon hvordan de ansetter dem. Det er jo ikke ansettelseskriterier i det hele tatt. Vi har fått et nytt adelskap i Norge og det heter politikere. De har enorme pensjoner, de er fritatt mye skatt og de har lagt opp skattemodellen slik at det passer dem».

Sier Spetalen, blant annet i artikkelen. (<http://miniurl.no/1aw>)

Hos Gyldendals Rettsdata fant vi blant annet kriteriene for å bli leder i Sjøfartsdepartementet.

Av lovens forarbeider fremgår det at sjefen i Sjøfartsdirektoratet bør utrustes i fornøden utstrekning med virkelig fagkyndige krefter. Lovkomiteen anså det underforstått at vedkommende sjef må være utdannet i handelsmarinen og ha ervervet seg kyndighet ved lengre fartstid i overordnet stilling med handelsskip. Det ble foretatt en redaksjonell endring ved lov 10. juni 1977 nr. 67. Imidlertid tolkes «fagkyndige krefter» i dag videre enn lovkomiteens innstilling.

Akselsen har mellomfag i geografi fra 1988 og to års yrkeserfaring som tømrer ved Sunnhordland Bygg 1986-1987. (Fra Wikipedia)

Det som ikke kan betviles er at Olav Akselsen er utdannet tømmermenn, for alt vi vet er han kanskje en dyktig sådan, men at han har de kvalifikasjonene som er beskrevet over tillater vi oss å tvile på. Når en tidligere minister ikke har bedre gangsyn når det kommer til lovverk, blir vi skremt. Det er ikke å komme forbi at da begynner man å lure på hva annet som er mulig?

Skal jeg ut å kjøre bil, må jeg ha sertifikat, skal en kaptein føre et skip, må han ha papirene i orden, slik er det uansett hva man skal. Det som da står frem som merkverdig, og som tvinger frem spørsmålet - er tidligere politikere og ministre hevet over loven? Om så er, hvem kan vi da stole på, om ikke våre fremste tiltsvalgte

Rykter

For ikke så lenge siden var en av våre dedikerte medlemmer, tidligere barkeeper Per Hagerup, en tur med Color Magic, hvor han delte ut Dråpen og fortalte om forbundet.

Det han forteller oss etter at han kom tilbake, er at nesten alle var enige i det FFFS arbeider med og for medlemmene sine, men noen kunne fortelle om ting som gjorde ham litt motløs. Det ble nemlig fortalt at FFFS diskriminerte utlendinger. Det er selvfølgelig helt feil og direkte usant. Det vi derimot kan klare oss veldig godt uten, er utenlandske tariffier og vilkår. Ryktene om oss er satt ut av slike som er redd konkurransen fra oss, FFFS har gang på gang vist at vi støtter utenlandske medlemmer med samme glød som våre norske medlemmer. Det er nemlig det vi arbeider for, likhet for lover og regler for alle våre medlemmer.

Det er ikke lenge siden en av våre medlemmer, hjemmehørende i Portugal, hadde problemer. Hun tok kontakt med

oss og fikk selvsagt hjelp, og vant frem. Dette er ikke enestående, se også på hva vi har gjort, og gjør, for å belyse arbeidsvilkårene for de cruiseansatte. Dette burde vært andre forbunds arbeid siden de også tar seg godt betalt for jobben, men de gir blaffen i det som de kaller sine cruiseansatte medlemmer.

The union claims to work on behalf of seafarers aboard Norwegian cruise ships, such as those owned by Royal Caribbean and Norwegian Cruise Lines. But dues payments often flow directly from the companies to the union, and many seafarers under the union's umbrella say they are unaware that they are represented at all. (vår understrekning)
Global Policy Watch

<http://miniurl.no/1a8>

Som man kan se påstår forbundene at de arbeider på vegne av sjøfolkene om bord. De påstår noe som det blir satt ett stort spørsmålstegn ved, om man leser hele artikkelen som du finner om du går inn på url`en, artikkelen er ikke av helt ny dato, men situasjonen har heller ikke endret seg. Denne situasjonen har vi også ved flere anledninger skrevet om

både i Dråpen og andre steder, når det så blir påstått av noen få om bord på Color Magic at vi diskriminerer utlendinger, faller det på sin egen urimelighet.

Når det gjelder diskriminering, er vel FFFS et godt eksempel på det motsatte. Det var FFFS som ikke slo seg til ro med at norsk Høyesterett sa det var ok å diskriminere, og det var vi som var uenige i dommen. Konsekvensen ble at vi tok denne uttalelsen/dommen fra Høyesterett med oss til Strasbourg og til Den Europeiske Sosialpakt ESP (Euro-paradets domstol), hvor vi fikk enstemmig støtte fra alle de 13 dommerne som dømte i saken, for vårt syn i og omkring lovligheten av å diskriminere.

Det er derfor forstemmende å høre at vi diskriminerer noen i det hele tatt. Vi har stått på barrikadene for våre medlemmer og andre i alle de årene vi har vært tilstede i norsk fagforeningsliv. Det var også en av årsakene til at vi ble stiftet. Om noen fortsatt tror at vi diskriminerer noen, må vi be om unnskyldning. Da har vi ikke vært flinke nok til å informere om hva vi driver med, det lover vi å bli flinkere med. FFFS tar alle sjøfolk på alvor!



COLOR MAGIC

Illfoto: Jale Jessen/Color Line

Vet politikerne hva som virkelig skjer når de fjerner norske sjøfolk?

Hva var tanken til Monica Mæland da hun tillot utvidelsen av NIS registerets virkefelt? Hvorfor stoppet ikke stortingspolitikkerne eller LO, som har makten til det, dette håpløse frieriet til rederstanden?

Color Line vil flagge UT til Norsk Internasjonalt Skipsregister - NIS. Dette er et forkledd register, som ikke er annet enn et bekvemmelighetsregister, og det norske flagget er trampet ned i søla sammen med andre bekvemmelighetsflagg. Hvor er LO med sine vakre ord, er disse vakre ordene bare spill for galleriet?

At Monica Mæland mener at det er useriøst å bestemme over politikken i eget land, bør få noen og enhver til å tenke over hva som egentlig foregår. Arbeider politikerne virkelig til det beste for landets innbyggere? Vi kan virkelig lure.

«Den foreslåtte regelendringen vil gjøre det mulig for Color Line å flagge ut sine Kiel-ferjer til Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Det vil også gjøre det mulig for selskapet å erstatte rundt 700 norske ansatte med utlendinger.
NRK 30.01.2017

<http://miniurl.no/1al>

Nestlederen i LO - Hans-Christian Gabrielsen - ber Mæland om å snu med hensyn til Color Line. Om han bare har i tankene å stå der med lua i hånden og be fint, tror jeg vi med stor sannsynlighet

kan si at det ikke vil virke. Mæland, og alle foregående ministere og regjeringer, har alle som en, behandlet sjøfolk som noe man kan forhandle vekk. Mantraet ser ut til å være at om de holder skipsrederne glade, vil allting gå bra. Det som alle politikere burde vite er at den skatten som kommer fra den maritime næring kommer fra sjøfolkenes skatt, og lite fra dem som nå er i ferd med på å fjerne sjøfolkene med god hjelp fra politikerne, nemlig skipsrederne.

Mye vil ha mer, heter det. Et sannere ordtak er det vel vanskelig å sette på dem som sitter med de største formuene her i landet. Deres trumf nå, er at de har klart å manøvrere politikerne opp i hjørne. De har fått lillefingeren og noen fingre til, nå forlanger de hele armen, eller så flytter de også kontorene ut av Norge. Det er arbeidsplasser som er på land, derfor tør ikke «ansvarlige» ministere å gjøre annet enn å hoppe når rederne forlanger det.

Prøv å forstå oss rett, det er egentlig ikke rederne vi vil til livs, uten dem har vi heller ikke sjøfolk. Det er systemet som legger til rette for grådighet vi vil til livs. I de aller fleste næringer i Norge må vi følge visse spilleregler, hvorfor ikke innen shipping, og nå også luftfart, så vidt vi har forstått. Vi har sett utallige eksempler på hvordan de som erstatter norske sjøfolk blir behandlet. Det minner veldig mye om hvordan svarte ble behandlet i sørstatene før borgerkrigen, og til dels senere. De skal utnyttes til siste trevl.

Vi har nå vært på et par cruiseturer, for med egne øyne å se om alt det uverdige vi ble fortalt var sant. Det var det, og i

mange tilfeller også verre. Vil virkelig norske politikere, som hevder at de mener at demokrati og lovverk skal beskytte arbeidstakere, være bekjent av at enkelte grådige redere skal få lov å behandle sjøfolk som sin egen private eiendom?

Om våre «ansvarlige» ledere tok seg en tur på cruise, og tittet litt bak glamouren, og til og med snakket med de tvangsmilende mannskapene, ville de ganske sikkert fått se noe de slett ikke liker.

Hi, yesterday I met some crews from the AIDA Cara. \$600 month, 12 hours day, 10 months, no tips.

Linjen over mottok jeg fra en som er veldig opptatt av rettferdig behandling av mannskapene ombord på cruise skip. Sammen med teksten var også linker til forskjellige nettsteder som har samme innstilling. Les eller se videoer om hvordan disse stakkars menneskene har det i sitt «10 måneders fengselsopphold». Som ansvarlige norske politikere må dere sette en stopper for dette, dere er ikke bare godt betalt pynt på Stortinget.

Disse skipene, og mange flere vil på grunn av utvidelsen av NIS registerets virkefelt, trafikkere norskekysten i lengre og lengre sesonger i fremtiden.

<http://miniurl.no/1av>

<http://miniurl.no/1au>

Du kan også gå inn på FB siden: Ending “Sweat Ship” Exploitation in the Cruise Industry

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: Kristian Gerhard Jebsen - Eirik Ask - bergenships.com

Man får forklart mye med å bruke sosiale medier

19. desember i fjor la vi ut understående kommentar på våre hjemmesider, og reaksjonen lot ikke vente på seg. Det rare er at det er så mange forskjellige meninger om dette temaet. Slik vi ser det er den langsiktige planen å fjerne masete norske sjøfolk.

«Til dem som synes at utvidelsen av NIS registerets virkefelt er en bra ting, og som mener at Trude Drevland og industriministeren gjorde en super jobb. Her er en del av de kommentarene som har kommet.

«35 av skipene som flagget inn i NIS i 2016 kan relateres til endringene i fartsområdebestemmelsene, som blant annet åpnet for at konstruksjonsskip som opererer på norsk sokkel kan registreres i NIS».

Hvor mange av disse mannskapene er norske?

Hvor mange flere norske mannskaper må gå på land de neste årene på grunn av utvidelsen??»

«Tonnasjen er viktig fordi den gir Norge tyngde i internasjonale forum som IMO, FNs sjøfartsorganisasjon, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i meldingen». Sysla

<http://miniurl.no/1aq>

Tekst i kursiv er hentet på FB.

Tonnasjen er viktig fordi den gir Norge tyngde i internasjonale forum som IMO, FNs sjøfartsorganisasjon, sier sjøfartsdirektør Olav Akselsen i meldingen».

Da får også Akselsen en bedre plass ved bordet, og sikkert en stor kanapé ved buffeten

Hva slags rolle spiller flagget? Det er jo bare en enkel symbolikk. Det er mannskapets hjemnasjon og lønnsnivå som er viktig. (Sysla 19.12.2016)

Det er helt riktig, men når symbolikken havner i samme kategori som bekvemmelighetsflagg, da har flagget mistet sin mening. Det står for eksempel Oslo som hjemmehavn og flagget skipet fører er umiskjennelig norsk, men tar man en

prat med mannskapet, er det bare ytterst få, om noen, som forstår eller snakker norsk.

Det viktige i dette utsagnet er del to. Det er mannskapets hjemme nasjon og lønnsnivå som er viktig. Hvorfor er da skipet bemannet med folk fra den andre siden av kloden? Det må da være billigere å hente mannskaper fra Norge om skipet skal gå i norske farvann? Eller er det som FFFS har hevdet i mange år, at det er sterk underbetaling av mannskaperne, samt mindre skatter og avgifter for rederen? Hvordan bemanningen skal se ut om bord i skip i utenriksfart, skal vi ikke ta opp nå, men holde oss strengt til det vi snakker om. Utvidelsen av NIS området.

De hadde vel heller foretrukket Baha-masflagg?

Her er vi ikke sikre på hvem «de» er, derfor har vi også litt problemer med å tolke kommentaren, men om vedkommende mente FFFS, tar han feil. Vi har ingen sterke meninger om andre nasjoners flagg.

Det vi er opptatt av, er bruken av det norske, og at det ikke blir brukt til bedrag og bekvemmelighet. Det er nemlig det som skjer når man registrerer et skip som norsk- i NIS, og deretter bemanner det stort sett bare med utlendinger. På sikt blir det BARE utlendinger. Nordmenn er parkert på land. Maritime skoler er lagt ned og vi snakker om sjøfolk i fortid.

Ikke lenge før det er utenlandske sjøfolk på den Norske innenriksflåten.

De norske sjøfolka må finne seg nye yrker, kanskje på kaia å ta imot trossa eller NAV.

Den Norske regjering skulle skammet seg, når man tenker på at de som er innvalgt er fra distriktene (by og land). Bra det snart er valg. Om det hjelper med en

leder som Sjøfartsdirektør, som er venn med reder og AP leder Støre?? Tiden vil vise!

At folk er urolige for jobbene sine det forstår vi godt. Når den ene, av de nevnte ledere over er både reder og partileder for landets største parti, og den andre er partikollega og den som skal ha overoppsyn med norsk maritim sikkerhet, da har man grunn til å være skeptisk. Partilederen søkte for noen år siden om dispensasjon fra NIS-loven, og fikk det. Den andre, tømmermannen med partiboka i orden på toppen av sjøfartsdirektoratet, var en av dem som innvilget søknaden. Når troverdigheten er på et slikt nivå er det underlig om man ikke er skeptisk. Selvfølgelig er planen, kan det se ut som, å gå for mannskaper med en hyre ned i 35 kroner timen, eller enda lavere.

«Norske vilkår i norske farvann

I alle bransjer på landjorda i Norge er det krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette hindrer sosial dumping. Men jobber man om bord i en båt som frakter varer mellom norske havner risikerer man å miste alle rettigheter med et pennestrøk, og lønna kan reduseres ned mot 35 kroner timen». (Nordlys 17.10.2016 <http://miniurl.no/1a6>

Tror du virkelig Støre vil gjøre noe?? Da er du virkelig på bærtur dessverre.

Utsagnet over viser vel hva mange sjøfolk tenker om våre tillitsvalgte på tinget. Dessverre er ikke dette den eneste kommentaren som gjelder stortingspolitikere - de florerer. Norske sjøfolk har blitt brukt som salderingspost i så mange år at tilliten til dem som skal representere dem på tinget, er fraværende. Vi har en lang historie med bedrag både fra politikere og forbund, som strekker seg helt tilbake til krigens dager.

Norske i innenriksflåten?? Sover dere eler....er da mest russere og østeuropeere der nå har nå vert en stund det da...

ikke mange av kystbåtene her eg kjem frå, med fullt norsk mannskap lengre stort sett ferger og supplybåter igjen med norsk mannskap

Og her er en annen i samme gate; i den norske innenriksflåten med norsk flagg har det vert mannskap fra Baltikum de siste 15 årene, selv om regelverket sier norsk flagg betyr norske hyrer.

Vi i FFFS hadde foretrukket norsk flagg og båtene registrert i Norsk Ordinært Skipsregister- NOR, men siden dette er umulig å få til, blir alternativet at vi må få proteksjonisme på kysten og sokkelen. FFFS er politisk nøytral, og vi skryter absolutt ikke, som det blir påstått av enkelte, over noen politikere. De fortjener ingen ros, de har med sin uvitenhet og arroganse ruinert norsk skipsfart, dette inkluderer AP.

Slik jeg har forstått saka er det vel heller slik at NIS har fått like vilkår med andre «flag of convenience».. de konstruksjonsfartøyene som har flagget ut av NOR, har vel gjort dette av kontraktsmessige årsaker? Og dersom en kan vele mellom NIS og anna utenlandsk flagg er vel saka rimelig enkel?

Er det det som er meningen, at det skal være enklest mulig for skipsrederne å flagge om til et «respektert» bekvemmelighetsflagg? Da har de som hevder at vi må få slutt på sosial dumping lagt det store egget. Om de har så lite omløp i toppen at de tror at de som har mye og vil ha enda mer, spiller på lag med politikere, må de tro om igjen. Disse menneskene har kun en tanke i hodet, tilrane seg enda mer og hadde de hatt muligheten hadde de innført de samme avtaler og vilkår romerne hadde på galeiene. Politikerne er for dem, bare nyttige idioter.

De er super dyktige de hjernedøde politikerne vi har. De har jo arbeidet i årevis for å kvitte seg med norske sjøfolk.



*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott vår*

“Mister jeg jobben, betyr det at jeg må gå fra hus og hjem. Dette gjelder nok dessverre ikke bare meg”

Dette forteller oss at det er ikke enkelt å være sjømann med adresse i Norge i dag.

Hvorfor det er slik, er det vel bare de som ikke frykter for jobbene sine, politikerne, som kan svare godt på. De sitter trygt på sine taburetter, som sjøfolkene og andre folks tillitsvalgte. Problemet er at de har glemt ordet tillitsvalgt. De er valgt, og er derfor på valg hvert fjerde år.

La oss vise dem at de ikke har vår tillit og heller ikke fortjener vår takk.

Skal vi være helt ærlige, og det skal man jo, vet vi ikke hvilket parti som vil ivareta sjøfolkenes interesse. De eneste partiene vi i farten kan komme på, som ikke har skadet våre interesser, tror vi er Pensjonist- og Kystpartiet. Det er en borgerplikt å stemme, og til høsten er det valg, skal vi sammen vise «våre tillitsvalgte» som sitter på tinget i dag, at vi mener alvor?

Om vi skal bli lagt merke til og myndighetene skal høre oss, må vi stå samlet, det er for sent å klage etterpå. Det er nå vi har sjansen, det er opp til dere om vi skal gripe den. Om vi velger å arbeide samstemt for å oppnå et resultat som blir lagt merke til, må vi også prøve å overbevise våre omgivelser om at det er nødvendig å stemme strategisk.

Vi har ikke mye å takke sittende og tidligere regjeringer for, sjøfolkenes situasjon har ikke hatt første prioritet hos noen av dem.

Vi har prøvd i mange år å fortelle de styrende at det er tvingende nødvendig for et land med så lang kyst som Norge, å ha en oppegående sjømannsstand. Det eneste vi har fått tilbake, så langt, er taushet og likegyldighet. Når vi har gått dem nærmer på klingen, har de svart at de vet for lite om skipsfart, og at andre vil svare på spørsmålene våre. Så langt er det bare Else May Botten Ap, som har snakket varmt om sjøfolk, men som kjent, ensom svale gjør ingen sommer.

Problemet er at resten av partiet oppfører seg som alle andre, mye skrik og lite ull, som mannen sa da han klypte grisen.



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Human Factor

Det er mye snakk om fokus i disse dager. Ofte som et generelt begrep når viktige områder blir omtalt, men når det brukes i forbindelse med sikkerhet så blir begrepet fokus bokstavelig.

Vi må ha fokus på det som er viktig når risikoen er stor, men hva vet vi om begrensningene våre når vi fokuserer?

Det er disse begrensningene som slår til når du bestemmer deg for å lese en SMS når du er ute å kjører bil og du plutselig oppdager at du er nesten over i motsatt kjørefelt, I USA regner man med at det er ca. 3000 dødsfall i året på grunn av at sjåfører leser tekstmeldinger når de kjører. Det skjer fordi man ikke er klar over hvilke begrensninger vi har når vi

blir fokusert på en ting.

En illusjonist, eller tryllekunstner om du vil, er ekstremt dyktig i å benytte seg av denne begrensningen i oss mennesker. De kan få store gjenstander og mennesker til å forsvinne like foran nesen vår uten at vi skjønner noe og det er like fascinerende hver gang.

I 1972 havarete et fly fra Eastern Air Lines i Everglades i Florida, fordi alle tre pilotene var så opptatt med å skifte en lyspære at de ikke registrerte at autopiloten hadde slått seg av. Flymaskinen mistet sakte men sikkert høyde til den traff sumpene i Everglades. 101 mennesker omkom. Det naturlige spørsmålet som dukker opp er hvordan er det mulig at noe slikt kan skje? Det er ikke noe

større mysterium enn at en tryllekunstner kan lure oss gang på gang.

Vi mennesker er ikke i stand til å fokusere på mer enn en ting om gangen og problemet er at vi tror vi kan. Utstyr som brukes om bord er ofte komplisert og å arbeide med disse kan være tidkrevende og ta fokuset bort fra andre viktige ting. Jo større fokus på en ting jo større er sjansen for at flere andre ting ikke oppfattes. I risikoutsatte omgivelser kan det føre til katastrofe.

Vi kan lære å fokusere, men kunnskapen om hvor viktig det er å skifte fokus er minst like kritisk.





Av Alberto Paz Viñas (Long Hope)

Open letter to whom it may concern from the ex-Spanish Sailors in Norwegian fleet from 1948 to 1994.

It is sad to discover with the passage of the years, as humble Spanish sailors in numbers of several thousands have been forced, for decades, to compulsory membership of the Norwegian NSU. A union that never have defended them, but we had to pay them monthly fees. If we didn't pay the ship-owners refused, with support of the NSU, to give us job. We also had to pay fees to NSU when we were on vacation at home in Spain.

We ask ourselves for what sense that payment and the target was given to those fees collected from us for decades, when NSU was the first to agree with the Norwegian Ship-owners Association to convince the Norwegian Government not to grant Spanish Sailors social rights as Norwegian nationals only with the eagerness that the Norwegian Ship-owners avoided to pay 14 million NOK (kroner) annually in contributions of our social security, that was the part that the owners had to pay for us to the social security yearly, but they have not done so. The Norwegian fleet was more competitive in the International markets of course, on the shoulders of Spaniards and other foreigners.

We wonder how much money that have been received by these mobsters from the NSU from the Ship-owners Association? NSU went so far that they said to our Norwegian colleagues that we don't pay anything, although we was paying taxes in the same amount as the Norwegians sailors did, and that we had chosen not to pay the social security, and that we made more money than our Norwegian partners. This is just a very big lie, because we were excluded from the social security by Norwegian

internal law, and that we will save money for our pensions when we work. Always under the Norwegian legislation, for Norwegian Companies same contracts as Norwegians. Same salary same obligations for everything, same trade union, so Norway was responsible for everything toward us.

We worked for Norway not for Spain.

We worked under Norwegian legislation not Spanish legislation, we were compulsory tax payers to Norway in the same matter as Norwegians. All of it was a lie and as such created a bad atmosphere between the Spanish and the Norwegians aboard the vessels, because our Norwegian colleagues believed we were some freeloaders, and these facts where to protect them (NSU) because we steal the work from the Norwegians, and the Norwegian vessels were for Norwegians, we were always discriminated. At the same time, they were telling us to pay union fees, without defending us when we were in trouble.

It is the Gods truth that a Mafia like NSU never did defend any one of us. They always stay by the side of the stronger Ship-owners, they only needed the Spanish workers to pay fees for their dirty work and depraved interests.

Well, no everyone can see what has happened with the Norwegian fleet, how many Norwegians is working there at the present? Do not say that it was the Spaniards that took the work from Norwegians sailors. We never worked for less salary than Norwegians, but still "our" union have allowed the Norwegian government to steal our social rights under the pretext of protecting the Norwegian workers. That claim have always been a big lie.

All that NSU PROTECTED WAS THE NSU POCKET AND THE SHIPOWNERS INTERESTS, NOT THE NORWEGIAN SAILORS, SPANISH OR OTHER FOREIGNERS. ONLY THEIR OWN INCOM- IT IS A SHAME.

And now finally, dear reader, tell your Norwegians and foreign colleagues NSU never look for you or any other, the example in our case after having charged us millions of NOK in fees for decades does not help us at all, for this reason and all above, is discrimination, racism, abandonment. We have been mistreated by NSU. Since our case about pension is in the Court at the moment, we are also aiming to get NSU to the court, because everything that happened to us Spanish sailors has been promoted and allowed by the NSU WITH THEIR MAFIA STYLE METHODS AND DISCRIMINATORY AGAINST US SPANIARDS.

We will ask the courts to refund all of our fees, as we paid to the NSU for decades.

We enclose probation documents of these facts committed by NSU*, against Spaniards that it can be published a trade union is to defend workers, not to be a mafia as NSU always has been, and probably still is.

BE CLEAR- THE ONLY UNION THAT DEFENDS THE NORWEGIAN SAILORS IN NORWAY TO DAY IS FFFS.

TANKS FOR YOUR SUPPORT TO LONG HOPE- EX SPANISH SAILORS IN NORWAY.

*Ut fra sitt prinsipielle syn mener forbundet (NSF) at det for sjømenns vedkommende ikke er hensiktsmessig å gå veien om avtaler med enkelte land. Slike avtaler ville også kunne innebære en uheldig behandling av de forskjellige grupper utlendinger, og vi kan derfor ikke på nåværende tidspunkt anbefale at det opprettes en separat sosialtrygd-avtale mellom Norge og Spania. (utdrag fra et brev fra Det kongelige Sosialdepartement 17 nov. 1970)

3 M
Kgl. Norsk Ambassade

Spørsmål om inngåelse av en
sialtrygdeavtale med Spania.

A. 7.2.66.

4082: 76.4/102

Madrid, 7. februar 1966

Nr. 37

PORTROLIG

CJH kfr.
JN 004083 UD
1966

INNK. TIL UD

10 FEB 1966

76

4

102

Det Kgl. Utenriksdepartement

Avgradert

25.07. 2014

B20

I tilslutning til ovennevnte brev vil jeg gjerne få meddele at det har "ligget i luften" at Spania for eller senere ville fremsette krav om inngåelse av en sosialtrygdeavtale med Norge.

Jeg tror heller ikke at spørsmålet er helt nytt, - det ble såvidt jeg vet ventilert fra Spania for flere år siden mens ambassadør Røder tjenstgjorde i Madrid (1953 - 1958). Av en eller annen grunn ble det imidlertid den gang ikke gjort fortløpende med saken.

Jeg mener å ha forstått at man på norsk side helst ville ha unngått å slutte en sosialtrygdeavtale med Spania. Betenkeligheter kunne vel tenkes å foreligge hos norske redere (som formentlig vil få økede utgifter til sosialtrygd ved en slik avtale) og hos Norsk Sjømannsforbund (som kanskje kan helle til den oppfatning at norske sjømenn bør ha gunstigere vilkår enn utlendinger under tjenstgjering i den norske handelsflåte). Hvorledes det nu enn måtte forholde seg med dette, vil jeg gjerne få nevne at jeg for noen år siden underhånden spurte Norges forrige utenriksminister Halvard Lange om han mente det ville være noen politiske betenkeligheter ved å inngå en sosialtrygdeavtale med Spania. Lange svarte at etter hans syn ville det ikke være noen betenkeligheter av politisk art.

Etter den måte saken nu tas opp på fra spansk

side kan jeg ikke se annet enn at Norge blir nødt til å imøtekomme det spanske ønskemål hvis vi fortsatt skal benytte spansk arbeidskraft i norsk skipsfart og industri. På grunn av mangelen på arbeidskraft i skipsfartenæringen er de norske redere sterkt interessert i forhyring av spanske sjefolk.

Jeg tror også at det vil kunne virke meget uheldig på forholdet mellom Norge og Spania hvis man nu skulle stille seg negativ til inngåelse av en avtale som nevnt.

I og med at det her dreier seg om en overveiende spansk interesse vil det vel være mest naturlig at man innbyr spanske representanter til å komme til Oslo for å oppta forhandlinger om spørsmålet.

Henr. A. Broch

Henr. A. Broch

CJH/RV 14.2.66.

N 4083 i 76. 4/102

Spørsmål om inngåelse av en sosialtrygdavtale med Spania.

Sendes det Kgl. Sosialdepartement til underretning under henvisning til Utenriksdepartementets brev av 22. desember 1965 og 5. februar d.å.

Det Kgl. Utenriksdepartement, Oslo, 14 februar 1966.

Etter fullmakt:

Per Ravne

C.J. Helgeby

HAB/EGN

Atles kommentarer



“Vi som vil at norske sjøfolk skal være med inn i fremtiden”

Dette er navnet på en Facebook side, opprettet av noen idealistiske sjøfolk, som er medlemmer i Norsk Sjømannsforbund.

Intensjonen med dette er beundringsverdig og ganske sikkert helt ærlig ment. Kudos (som det heter i dag) til dem for engasjementet.

De sier også på denne siden at det bør ikke spille noen rolle hvilket forbund man tilhører, eller hvilket politisk parti man tilhører/stemmer på. Men så, når noen drister seg til å si noe om grunnen(e) til at FFFS (tidligere SOF) ble stiftet, så blir det tydeligvis for vanskelig for dem. Da florerer kommentarene med dårlig skjulte (men forsøk) på å mene oss, FFFS «nord og ned». Så, når noen (jeg) konfronterer dem med det, da er de så uskyldsrene som nyfødte, og spør meg når og hvor har de trakassert FFFS. Det er selvfølgelig vanskelig å svare på, for de er veldig forsiktige i så måte. Men det ligger tykt utenpå deres uttalelser.

Men, OK, jeg støtter fullt og fast opp om deres ærlige intensjon, nemlig å kjempe for den stolte yrkesgruppen «norske sjøfolk».

Det er bare det at hvis «alle» (de fleste) sjøfolk hadde hengt seg på oss den tiden vi startet SOF (senere FFFS) (eller senere), ville dette problemet ikke vært tilnærmelsesvis så stort i dag, selv om oljeprisen gjorde at tidene ble vanskelige for offshorenæringen og dermed resten av samfunnet. For vi gjorde på den tiden det de tre «store» nektet å gjøre, på tross av stående «ordre» fra medlemmene, nemlig samlet alle kategorier sjøfolk under samme forbund, fra lærling til kaptein. Hvis «alle» hadde gjort det, ville vi blitt så sterke at ingen ville kunnet stoppe oss.

Men dessverre var det alt for mange som ble skremt av at vi ikke fikk «forhandlingsrett», noe vi hadde fra første dag, all den dag vi ble etablert. At vi ikke ble akseptert som forhandlingspartner var en annen sak. Det var fordi vi ikke var store og sterke nok, samt at de tre «store» gjorde alt de kunne for å forhindre det.

Og rederiforbundene «bukka og skrapa» og syntes det sto av seg at en arbeidstakerorganisasjon så til de grader ble underminert av «sine egne». Dvs. av de vi kjempet for, sjøfolkene generelt, selv om de fleste ikke var våre medlemmer. Jeg var selv på mange skipsbesøk og ble godt mottatt, og de fleste var enig i vår «agenda», men det som gikk igjen var om vi ville få forhandlingsrett. Svaret vårt var alltid at det ville tvinge seg fram hvis vi ble mange nok. Messepraten ble da til at man ville melde seg inn den dagen vi fikk forhandlingsrett, for ingen, så vidt jeg forstår, var uenige med oss i sak. Så, tilbake til overskriften; Nå er det på tide for alle norske sjøfolk å melde seg inn i FFFS og glemme forhandlingsrett, for det får vi, men også glemme eventuelle motforestillinger om hverandres forbund. Det er kun en ting som hjelper: Stå samlet i ett forbund. (og det forbundet må være partipolitisk uavhengig og det må for all del holde seg langt unna LO. Dette er mine tanker om denne saken.

*Mvh
Atle Rusten*

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Skal vi tro at sannheten ennå lever?



Jonas Gahr Støre. Illfoto: Arbeiderpartiet

Det er trist at det fremdeles er noen som tror at allmenngjøring er det eneste som hjelper for å redde norske sjøfolk.

Det eneste som virker for å redde stumpene for norske sjøfolk, mener vi, er proteksjonisme i norske farvann. Alt annet har vært prøvd, i alle fall på papiret, til og med en times streik i lunchpausen på båter som lå under land, har vært prøvd – men ikke en gang det virket. Nå kan det se ut for at landets neste leder (om han vinner valget), vil true alle arbeidstakere inn i LO, dette må stoppes. Her trengs det sterk lut, la oss stå sammen i et forbund og vise at vi mener alvor, og ikke finner oss i udemokratiske spilleregler. Det blir patetisk når Støre, lederen i AP, uttaler seg om den frie fagforeningstilhørigheten, man skulle nesten tro at han burde vite bedre. Når en statsministerkandidat snakker som han gjør, bør vi

være på vakt. Er han med sine udemokratiske tanker i det hele tatt egnet til å styre landet? Tenker han som en mulig statsminister, eller tenker han som en skipsreder?

«Det er et stort paradoks at LO og Jonas Gahr Støre (Ap) forsvarer følgende: Skal du laste og losse i norske havner, skal du være organisert. Og ikke bare det; du skal være organisert i LO. Og ikke bare det; du skal være organisert i ett særskilt LO-forbund. Er dette organisasjonsfrihet? Er dette etableringsfrihet?»

Det er overraskende at Støre, som folkevalgt, kritiserer Høyesterett og en EØS-avtale han er tilhenger av. Men som leder for Ap er det kanskje ikke så rart at han aktivt strekker ut ei hånd mot sine støttespillere og velgjørere i LO i et valgkampår. Dette på bekostning av mer effektive havner og organisasjonsfrihet.» Dagbladet 06.01.17

<http://miniurl.no/1aa>

Når Støre sier at alle skal være medlemmer i LO, må han ha glemt det viktigste i det norske styresettet – demokratiet. Norge har for mange år siden ratifisert De Europeiske Menneskerettighetene (EMK), dette betyr at de faktisk har forrang foran norsk lovgivning. Under er et lite utsnitt fra dommen vi hadde mot NSF i 2008, og som klart og tydelig viser hva Høyesterett mener.

(40) EMK artikkel 11 bestemmer (i norsk oversettelse):

”1. Enhver har rett til fritt å delta i fredelige forsamlinger og til frihet til forening med andre, herunder rett til å danne og slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser.

2. Utøvelsen av disse rettigheter skal ikke bli undergitt andre innskrenkninger enn de som er foreskrevet ved lov og er nødvendige i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet eller offentlige trygghet, for å forebygge

uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral eller for å beskytte andres rettigheter og friheter. Denne artikkel skal ikke hindre at lovlige innskrenkninger blir pålagt utøvelsen av disse rettigheter for medlemmene av de væpnede styrker, av politiet og av statsforvaltningen.”

I tillegg tar Høyesterett også med en annen del av den europeiske lov-forvaltningen, enda en lov som Norge, som et av de første land i Europa, ratifiserte – Den Europeiske Sosialpakten. Styrt av Europarådet, hvor Norge var en av grunnleggerne.

(41) ESP artikkel 5 lyder (i norsk oversettelse):

”For å sikre eller fremme arbeidstakernes og arbeidsgivernes rett til fritt å opprette lokale, nasjonale eller internasjonale organisasjoner for å ivareta sine økonomiske og sosiale interesser, og til å slutte seg til slike organisasjoner, forplikter partene seg til å sørge for at den nasjonale lovgivning eller gjennomføringen av den ikke gjør inngrep i utøvelsen av denne rett. I hvilken utstrekning de garantier som er nevnt i denne artikkel skal gjelde for politiet, skal fastsettes ved nasjonale lover eller forskrifter. Anvendelsen av disse garantier på medlemmer av de væpnede styrker og i hvilken utstrekning de skal gjelde for slike personer, skal likeså fastsettes ved nasjonale lover eller forskrifter.”

Om det er LO eller Ap, eller kanskje begge to som er premissleverandørene for LO forbundet NSF, skal vi ha usagt, men det ser ut for at de må være spunnet av samme ulla. Frihet til å være tilsluttet det fagforbundet man ønsker eller å stå utenfor all organisasjonsvirksomhet, er det ikke snakk om. Husk at vi måtte helt til topps i det norske rettssystemet for å få NSF til å forstå at de ikke kunne stikke hendene i lommene til de seilende å plukke penger, for så å bruke dem som de selv ville. Vi håper at det er sant at demokratiet i Norge ikke bare har et liv på papiret.

(Som nevnt i Lederen, arbeider vi videre med saken om diskriminering. I dette brevet kommer det klart frem hva FFFS og vår advokat mener. Saken er på langt nær avsluttet fra vår side. Red)

Simon Møkster Shipping AS
Att: HR Manager Henning T. Lystad

Bergen, 15.03.2017
E-post: pmf@stiegler.no
Ansvarlig advokat: Per Magnus
Falnes
Vår ref. 10943

AVSTEMNING VEDRØRENDE LØNNSREDUKSJON - DISKRIMINERING

Jeg representerer Fellesforbundet for Sjøfolk, og viser til tidligere henvendelse fra disse på vegne av medlemmer ansatt hos dere, som ikke tillates å stemme over lønnsnedgang hos arbeidsgiver, eller hvis stemmer ikke teller med i en avstemning. Den praksis dere her har fulgt skaper åpenbart stor frustrasjon. Enhver ansatt som møter et forslag om å bli satt ned i lønn opplever å ha krav på å bli hørt, og til å ha et ord med når avgjørelsen skal tas.

En lønnsnedgang er en endring av den enkeltes arbeidsavtale. Det er ikke slik at arbeidsgiver ensidig kan gjennomføre dette. Lønnsnedgang må anses for å være et svært inngripende tiltak overfor den enkelte ansatte. Det er viktig å merke seg at en avtale om reduksjon i lønn med en fagforening ikke vil være bindende for arbeidstakere som står utenfor foreningen.

Vi har forstått det slik at arbeidsgiver har gitt medlemmer av enkelte fagforeninger rett til å stemme over forslaget til lønnsreduksjon, mens medlemmer av andre organisasjoner og uorganiserte ikke får være med å si sin mening. Praksisen er direkte i strid med diskrimineringsforbudet i skipsarbeidsloven.

Det sentrale rettslige spørsmålet vil være om arbeidsgiver kan binde for eksempel medlemmer av FFFS på områder som omhandler den enkelte arbeidstakers individuelle lønnsavtaler. Slik vi ser

det kan dette være et brudd på skip-arbeidsloven § 10-1 (1), på EMK art. 14 og EUs charter om grunnleggende rettigheter art 21 (1). Det er vanskelig å se at det kan anses som «saklig» å forskjellsbehandle arbeidstakere hva angår representasjon med grunnlag i at den fagforening de er medlem av, er for liten. Det samme kan også være i strid med krave til foreningsfrihet i EMK art. 11.

Lovens § 10-1 (1) tilkjenner gir 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 for øvrig også av ILO-konvensjon nr. 111 som omfatter dette forhold. I forarbeidene til 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. lik 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. Medlemmer av Fellesforbundet for Sjøfolk vil altså ikke være forpliktet til å rette seg etter en bestemmelse om lønnsreduksjon, og vil ha krav på opprinnelig avtalt lønn. Dette kan neppe være en situasjon arbeidsgiver ser seg tjent med.

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.

På vegne av medlemmene i Fellesforbundet for Sjøfolk påpekes at arbeidsgivers praksis er i strid med loven, og det anmodes på det sterkeste om at praksisen legges om når spørsmålet på nytt skal behandles. Vi ber om å få bekreftelse for at så vil skje, og ber vennligst om et svar på denne henvendelsen innen neste avstemming igangsettes.

Med vennlig hilsen
Advokatfirma Stiegler ANS

Per Magnus Falnes
Advokat

Proteksjonisme kommer i så mange former

Av: Håkon Aasen Bjerkeli (*Forbundssekretær HMS / National Officer HSE Industri Energi*)

I debattinnlegget «Proteksjonisme på norsk sokkel?», 18.februar 2017, argumenterer Sturla Henriksen, adm. direktør i Norges Re-deriforbund (NR) for det bestående. Det ligger i sakens natur at de som ikke ønsker endring, heller ikke ser problemstillingene.

NR ser ingen grunn til at norsk arbeidsmiljølov skal gjelde for alle oljearbeidere på norsk sokkel, uavhengig av om de er på land, flyterigg eller flerbruksfartøy.

Det er påfallende hvordan NR først og fremst omtaler saken som en juridisk og næringspolitisk diskusjon. For Industri Energi handler dette først og fremst om arbeidsmiljøvilkårene til oljearbeiderne. Helse, miljø og sikkerhet først. Utgangspunktet er hvordan virkeligheten ser ut for noen i dag, og ikke minst hvordan den bør se ut i fremtiden.

VIRKELIGHETEN GÅR FORTERE ENN REGELVERKET

For 28 år siden mente Bull-utvalget at stadig mer petroleumsvirksomhet ville skje på havbunnen. I dag er over halvparten av norsk olje og gassproduksjon fra undervannsbrønner. Alt dette installeres, modifiseres, vedlikeholdes og til sist fjernes med flerbruksfartøy.

Så hvordan organiseres dette i dag? Si Statoil ønsker å sette en havbunnsinstallasjon på et av sine felt i Norge. Undervannsentreprenøren har kontor med ingeniører, salg og prosjektering i Norge. I UK/Aberdeen har de båter og utstyr. I Singapore er kranførere, ROV-piloter, sveisere, riggere og de andre oljearbeiderne ansatt via et bemanningsbyrå. Skipet er registrert på Bahamas eller Vanuatu. Kort sagt, en oljearbeider kan være bosatt i England, ansatt i Singapore og i arbeid på norsk sokkel for Statoil. På et skip registrert i et skatteparadis.

BUNNLØS TÅKELEGGING

NR gir inntrykk av at dette handler om forsyningsfartøy og internasjonal skipstrafikk. For det første er det uinteressant hvilke andre formål fartøyene måtte kunne tjene. Her er det tale om flerbruksfartøy som utfører selvstendige operasjoner, med oljearbeidere ombord. Premissgiver? Oljeoperatørene. Det betyr mindre om noen ønsker å bruke andre betegnelser, eller gjør så godt de kan for å få verden til å passe inn i juridiske, kommersielle eller operative definisjoner.

For det andre så er regelverket iht. Petroleumstilsynet «... i utgangspunktet ikke uklart, selv om det er noe komplisert.» Det ligger an til motsetningsforhold allerede der, men det er ingen tvil om at det er særdeles uklart for de i den skarpe enden, som har bruk for beskyttelse i regelverket og har bruk for et tydelig tilsyn å henvende seg til.

For det tredje så handler dette også om hvordan sikkerhetskultur skapes og påvirkes. Ytterste konsekvens av dårlig

sikkerhetskultur, med underrapportering, er dokumentert etter Deepwater Horizon-ulykken. Barn som aldri fikk foreldrene sine hjem i live. Sammenhengene er kjent både i praksis og forskning. Men de står ikke å finne i regelverk eller i rederienes styrende dokumenter.

TROVERDIGHET VS. PROTEKSJONISME

De lærde strides. Men en ting vi har erfart så langt, er at fagpersoner som ikke har en åpenbar egeninteresse i saken, ikke problematiserer folkeretten som hinder, slik NR gjør det. Blant annet professor i offentlig rett, Henning Jakhell, en av Norges fremste i arbeidsrett. Og professor i havrett, Henrik Ringbom. Når NR taler om proteksjonisme burde vi spørre om hva det egentlig er rederne verner så iherdig om. I hvert fall ikke arbeiderne. Det er ikke et gyldig argument at sånn har det alltid vært. Da hadde vi hatt barnearbeid i tobakksfabrikkene i Norge. Nå har vi ingen av delene. Vi gjør oss tanker om rett og galt, og vi bruker både kunnskap og visdom til å utvikle regelverket parallelt.

ARBEIDSMILJØLOVEN SKAL GJELDE I NORGE

Det er politisk enighet om at Norge skal være verdensledende på HMS. Ønsker vi at arbeidsmiljøloven skal gjelde for alle som jobber i Norge? Ønsker vi at arbeidsmiljøloven skal gjelde for alle utlendinger som jobber i Norge? Det er politiske spørsmål, ikke juridiske. Jeg kan ringe til Arbeidstilsynet, det kan direktøren i NR også. Og de på flyterigg kan ringe til Petroleumstilsynet. Men hvem kan oljearbeideren på et flerbruksfartøy ringe til?



*FFFS ønsker alle sine lesere
en fantastisk flott vår*



Hei

Det som skjer nå vil fjerne den norske sjømann/kvinne for alltid, rederier som slås sammen og oppsigelser i stor stil. Jeg tror dette er bare begynnelsen på slutten av norsk sjømannshistorie. Vi vil nok lide samme skjebne, som våre en gang så stolte uteseilere.

Jeg var en gang ansatt i Rem Offshore, flåten vokste raskt vi vart mange nye seilende og vi trodde dette var en trygg arbeidsplass, men så skjedde ting i rask rekkefølge, båtene fikk ikke nye kontrakter og ble lagt i opplag, permitteringer kom på løpende bånd. Så begynte det å roe seg og det verste var gjort, trodde vi og pustet lettet ut. De snakket til og med om at nå regnet de med, at det ble en opptur.

Men med ett var vi en del av Solstad shipping, og snipp snapp snute så var alle Rem ansatte ute.

Jeg har vert FFFF medlem omtrent siden jeg fant ut at jeg ufrivillig ble trukket medlemskapskontingent til sjømannsforbundet. Opp gjennom årene har jeg fremma FFFS til kolleger, men har hatt store utfordringer. Ledelsen ombord har hele tiden kalt dette for et dusteforbund, vil dere beholde jobbene så stå i sjømannsforbundet de har forhandlings rett, har de sagt.

Mange har ikke våga og meldt seg inn i FFFS, noen har tatt skrittet og meldt seg inn og har stått i begge forbundene. Forbauselsen var stor da de ikke fikk stemme da lønnsreduksjon var tema. De har betalt medlemskap i mange år, men ble aldri innmeldte medlemmer.

Nå må sjøfolk slutte og være så feige, våg å kreve, våg å stå på krava, stå ikke der med lua i hånda og studer skolissene. Hadde sjøfolka, underordna og overordna gått inn i FFFS og stått sammen tror jeg framtida hadde sett lys ut.

Vi må i tillegg, gi klar melding til våre folkevalgte, vil de ha norske sjøfolk og petroleums arbeidere må de verne om arbeidsplassene.

Se hvordan andre land verner sine sjøfolk og ikke bare gir rederne gavepakker i form av billig arbeidskraft.

Det blir dårlig samfunnsøkonomi av og la friske folk gå arbeidsledige.

Mvh Yngve Fjørtoft



Leserbrev



Avskjed fra en stuert/ forpleiningsjef

Etter 17 år til sjøs, kom beskjeden fra mitt rederi i oktober i fjor. Mannskapsavdelingen skal legges ned. Alle sjøfolka blir oppsagt. Men, selvsagt, alle kan søke på sin «gamle» jobb på nytt til bemanning-selskapet som heretter skulle bemanne båtene.

Samtidig skulle rederiet spare masse utgifter, da fant de fleste av oss fort ut at norsk mannskap ikke var en del av fremtiden.

Dette gjaldt selvsagt stuerter, men også kranførere, dekk-formenn, elektrikere, maskinister og andre offiserer. Dermed var min karriere til sjøs over...

Etter 17 år der jeg har stått på genuint i mitt fag, og lært opp polakker og filippinere (+ brasilianere, nigerianere, tobager ++), er min erfaring og kunnskap ikke lenger ettertraktet og nødvendig i denne bransjen.

Mitt hjerte gråter for fagkunnskapen vår som blir tapt, og ikke lenger blir verdsatt: Hygiene, ernæring, næringsmiddel-kunnskap, matkvalitet osv.

Men dessverre, slik er verden i dag, «det er pengene som rår».

Fagkunnskap og lojalitet til arbeidsgiver har ikke lenger noen verdi.

Jeg skal ikke dvele ved min bitterhet og min sorg, jeg har tross alt vært heldig, og fikk meg jobb på land, ganske så raskt! Dette innlegget skal heller handle om mitt fantastiske forbund gjennom 15 år!

Som en bevisst politisk person har jeg alltid vært fagorganisert. Da jeg startet ny karriere på båt i 1999, tenkte jeg at jeg skulle sondere litt, før jeg meldte meg inn i et egnet forbund.

Husker jeg var veldig bevisst på at mitt nye «sjø-forbund» måtte være uavhengig, ikke noe LO-forbund for meg!

Så kom dagen, og første hyre ble utbetalt, selvsagt reagerte jeg på at det var et «trekk» til en fagforening. Jeg hadde jo ikke meldt meg inn i noen fagforening enda.

«Oppvåkningen» startet da, men som ny i båt/sjø-bransjen tok det tid, jeg skjønte ingenting. Tok kontakt med NSF, men fikk til svar at «slik var det», ferdig med det. Som ansatt stuert i et norsk rederi, ble jeg automatisk meldt inn i deres forbund. Dette var en gammel avtale mellom Rederiforbundet og NSF, så det kunne jeg ikke gjøre noe med.



Dette godtok jeg ikke, og kampen startet – alene.... Har ikke tall på de mange brev, telefoner og etterhvert mailer som jeg sendte til NSF, men dessverre ingen sunn fornuft og krav om fagforenings- frihet nådde frem.

Tiden var kommet for å finne et skikkelig uavhengig forbund som kunne hjelpe meg ut av dette dilemmaet. Og der var FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK, drevet av folk med samme erfaring som meg, og med en genuin interesse og enorm arbeidskapasitet – de ville hjelpe folk som meg og andre i samme situasjon!

For å gjøre en lang historie kort, der tiden gikk, og enorme saksmengder produsert, endte saken med en dom i Høyesterett 24.11.2008.

Advokat Marius Reikerås var hyret inn av FFFS i denne saken, og han gjorde en fantastisk jobb, som førte til at «vi» endelig fikk rettferdighet i denne saken.

Gjennom et langt arbeidsliv, vil jeg påstå at denne seieren for ORGANISASJONSFRIHET, og fritt valg av fagforening, er det største jeg har opplevd.

Saken fikk enorme media-omtaler, og selv var jeg «midtside-pike» i «Dagens Næringsliv» om saken – stort, veldig stort!

Og dette fikk vi til, ene og alene for at FFFS støttet saken 100% fra dag en, og administrerte hele denne tunge prosessen.

Det må også nevnes den økonomiske risikoen det er å delta i rettsaker. Jeg kunne ikke gjennomført dette uten den økonomiske sikkerheten som FFFS stilte. Som privatperson er det en umulig økonomisk risiko å ta. Selv om man har en sterk sak, er det aldri noen garanti for at en kommer ut som «vinner».

Jeg må også skryte av «DRÅPEN», et unikt fagblad til en unik fagforening. Det har vært «en fest» hver gang et nytt nummer har ligget i postkassen. Bare interessante og relevante artikler og reportasjer. Bladet har vært lest «fra perm til perm». Alt stoff har engasjert meg, tilført meg masse nyttig informasjon og lært meg masse, både om livet til sjøs og andre relevante temaer.

Til slutt vil jeg takke alle hardtarbeidende medarbeidere i FFFS, dere har virkelig betydd «en forskjell» for meg gjennom mine år i denne bransjen.

Ønsker dere lykke til i fremtiden. Denne bransjen trenger dessverre fremdeles «vaktbikkjer» og seriøse aktører som «tar sjøfolk på alvor».

Elin Tåsås



Eg fant et kjærlighedsbrev...

Forrige mandag sko eg te byen, for å kjøba bøger på mammutsalget. Klokkå va kvart på tri då eg såg ein konvolutt på fortauet, rett mydlå DnB/Posthuset og Romsøegården. Eg trydde på konvolutten, for å forsikra meg om at han va tomme. Kunne kjenna at han ikkje va tomme, så eg plukte han opp. Der stod ingenting på han, verken adressat eller avsendar, og han va ikkje gjenklistra, men åben. Inní va der et brev, på to sider. Eg begynte å lesa...

Det e et kjærlighedsbrev, skrevet to dagar før, på Valentinsdagen. Te ein gutt eller mann, fra ei jenta eller dama. Eg måtte lesa heila brevet, for om muligt å finna ud kem eg kunne levera det vidare te. Der står bare fornavn på personane, og ingen adressar. Eg kan ikkje skrive disse fornavnå her...

Det e et flott brev. Hu skrive at det ikkje e sikkert at han vil få dette brevet, for hu vett ikkje om hu tør levera/senda det. Det e håndskrevet, flotte håndskrift, to heile tettskrevne sider. Hu e forelska i han, men foreløbigt har han ikkje gjengjeldt følelsane. Hu håbe, i det lengsta. Nå ska de begge reisa på lengre udenlandsturar, te kvert sitt land, og hvis hu ennå e forelska då de begge har komt hjem igjen – kan hu då ta kontakt? At de kan prøva på nytt, itte de har vokst litt og blitt litt modnare?

Og hu skrive at han ikkje må svara på dette brevet nå, for då bler der sikkert "nei"...

Eg blei rørte. Det e så ærligt, fint og deiligt, rett fra hjerta og leveren. Dette har hu strevd med å skriva, samtidigt som det heilt klart va deiligt å få skrevet det...

Følte at eg mesten gjorde någe galt då eg leste någe så personligt. Eg må ikkje udlevera na, sitera någe så personligt at det kan skada, men eg må jo prøve å få levert det tebage. Ikkje te gutten/maen, men te jentå/damå, så får hu sjøl avgjør om han ska få det.

Det e to sider, men det e mesten som ei heile roman. Ei varme kjærlighedsroman. Eg fekk någe å tenka på, og eg fekk någe godt å tenka på. Någe uventa, nytt og anderledes. Dagen mín blei snudd på håvet.

Håbe du lese dette. Eg har brevet i ei skuffå i skrivepulten. Det ligge der å brenne, og eg vil gjerna ble kvitt det, for det e ikkje her det ska ver. Ring, eller stikk innom, og fortell meg fornavnet ditt...

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 10.06.17 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2016: Kjell Gunnar Bakkeplass, Bergen -
 Stine total, Tusna - Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine lesere
 en fantastisk flott vår*



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



FF

FS

E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Din leverandør for opplæring av sjøfolk

**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