DRÅPEN

NR. 1 • 2009 • 8. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Tryggve Gran
Robert Scotts nordmann

Nortraship

Om NSF

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE

NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

NOSEFO Tau
Breivikveien 25, N-4120 Tau
Tel.: +47 51 74 06 20
E-mail.: tau@nosefo.no

NOSEFO Bergen
Nedre Nøttvedt 16, N-5238 Rådal
Tel.: +47 55 11 70 00
E-mail: bergen@nosefo.no

NOSEFO

Nr. 1 mars 2009 - 8. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
RS 106 SKULD. Ingar Sagedal Bie. Redningsselskapet.

Trykk
Økonomitrykk, Moss

INNHOLD

Dråpen nummer 1 • mars 2009

Tryggve Gran, Robert Falcon Scotts nordmann side 8

Nortraship side 16

Vidiotar side 23

Om NSF side 30

Leder	side	4
Er vikarer i arbeid fritt vilt?	side	5
Human Factor	side	6
Flere har lagt merke til dommen fra Høyesterett	side	7
Tryggve Gran - Robert Falcon Scotts nordmann	side	8-14
Så er det på an igjen	side	15
Nortraship	side	16-21
Arbeidsmiljøloven	side	22
Vidiotar	side	23
Man kan saktens lure	side	24
Tariffavgift er lovlig	side	25
Er man innsatt i fengsel har man bedre rettigheter...	side	26-28
Statistikk er bare en annen måte å lyve på	side	29
Om NSF	side	30-34
Kommentarer fra Marius Reikerås	side	35
Atles kommentarer	side	36
Grensene flyttes hver dag	side	37
Hva skal de "tre store" med forhandlingsrett?	side	37
Leserbrev	side	38-42
Utflagging	side	43
Planck søker opprinnelsen	side	44-45
Hvem er det som eier pensjonen etter en død sjømann	side	46-47
Hvem er det som skal betale for helseattestene	side	48
Kryssord	side	52

Leif R. Vervik
formann

Så har det begynt å røre på seg igjen, utflagginsspøkelset!

Det er trist å se innslag på fjernsynet, som det vi så på TV2 fredag 20.02. Spesielt trasig var det å se mottakelsen TV2 fikk hos rederiet Myklebusthaug. De var ikke interessert i å forklare noe som helst. De flagger ut og lar sjøfolkene seile sin egen sjø. Det gjør ikke noe inntrykk på eierne at de som har gjort en innsats for å bygge opp rederiet, blir sendt ut i arbeidsledighet. Enda verre blir det når en vet at eieren i 2007 tok ut et overskudd på 100 millioner kroner. Dette viser bare at grådigheten kjenner ingen grenser. Vi får bare håpe at de sover godt om natten, også litt for de som nå har mistet jobben, de har det vel ikke like enkelt med nattesøvnen. Les saken på linken under.

http://www.tv2nyhetene.no/innenriks/article2579993.ece

I tillegg har vi vært i TV2 studio og deltatt i en debatt med Viktor Normann, om det samme temaet. Vi har også hatt innslag i andre medier.

Det er med tristhet vi konstaterer at flere og flere redere har problemer med de mest elementære ting i forbindelse med jobben. Vi får til stadighet inn saker der det er hyra det dreier seg om. Noen rederier regulerer ned hyrene til det de mener er riktig, årsaken har vi funnet ut fra folk som har disse problemene, at rederne tror at de har støtte for dette hos sjømanns-organisasjonene. De har det i alle fall ikke hos FFFS. Vi har tatt tak i flere slike saker og ordnet opp. Når enkelte redere tror de kan gjøre som de selv vil, viser det bare at vi som sjøfolk ikke har hatt noen som helst beskyttelse fra våre forbund. Dette er trist.

Selv om ovenstående er to eksempel på dårlig behandling av sjøfolk, er ikke alt helsvart.
Vi har heldigvis rederier som har en moralsk holdning til sine ansatte. Det er disse som gjør at det fremdeles er godt å ha et yrke til sjøs. Disse er rakryggede og har satt seg som mål å ha best mulig vilkår på sine skip. Det er også redere som har tatt kontakt med oss, og sier at de er glade for at de nå slipper å tvangstrekke sine sjøfolk for kontingent/tariffavgift.

Nå er vi kommet godt i gang med et nytt år, og tendensen holder seg, vi vokser stadig til nye høyder, vi nærmer oss nå 1800 i medlemstall. Den mest spesielle innmeldingen kom med ekspressbud fra Korea. Det var en kaptein som tydeligvis ikke stolte på det ordinære postvesenet.Dette er veldig gledelig, flere og flere forstår hva vi står for, og vi blir tatt på alvor både av næringen og media. Vi er ikke sett på som rabulister og oppviglere lenger, de ser at vi er genuint opptatt av at næringen og de seilende skal ha best mulig forhold og lovlig beskyttelse.
Vi ønsker alle våre nye medlemmer velkommen til FFFS.

Om du fremdeles blir trukket for tariffavgift/kontingent mot din vilje, skal du bare gjøre rederiet oppmerksom på det, og be dem stoppe trekket med umiddelbar virkning. Dette er ulovlig praksis. Om du har utenlandske kolleger som også blir trukket, gjelder det samme for dem. Husk at også den negative organisasjonsretten nå er lovfestet fra høyesterett. Du trenger ikke være medlem noen steder, om du ønsker det.

Når vi i denne utgaven av Dråpen setter søkelyset på Northrashipfondet, er det for å prøve å finne ut hva som virkelig skjedde med pengene. Dette er etter vårt syn på høy tid. Så vidt FFFS vet, er det ingen som har slått seg til ro med de opplysningene vi tidligere hat fått fra de offisielle styresmakter. Har du tilleggsopplysninger om fondet, må du ikke nøle med å innformere oss.

Til slutt vil vi ønske alle våre lesere en riktig god vår.
Leif R vervik

Illfoto: Brandal
Erik Ask - www.bergenships.com

Er vikarer i fullt arbeid fritt vilt?

Vi har fått melding om at enkelte skattekontor tolker sjømannsskattereglene som de selv ønsker, og at sjøfolk må gå til sak for å få sjømannsfradraget. Skattekontorene hevder at vikarer ikke har krav på fradrag, så lenge de ikke er fast ansatte. Dette er etter vår mening helt meningsløst.

Om skattekontorene leser loven om fradrag på samme måte som oss, burde det ikke være tvil om at sjøfolk som oppfyller kriteriene har krav på fradrag.

Utdrag fra skipsfartsmeldingen Vilje til vekst 2003.

6.3.3 Sjømannsfradraget
Sjøfolk har etter gjeldende regler krav på *et særskilt fradrag i alminnelig inntekt med 30 pst. av inntekt om bord på skip. Fradraget er begrenset til 80 000 kr, reduserer dermed skatten med maksimalt 22 400 kr. Fradragsbeløpet økte fra 70 000 kr til 80 000 kr i 2003. Skattereduksjonen er uavhengig av om sjømannens faktiske ulemper er større enn andre lønnstakere har. Selvangivelsesstatistikken for 2001 viser at om lag 21 000 skatteytere krevet et sjømannsfradrag på vel 60 200 kr i 2001. Skatteutgiften knyttet til fradraget ble anslått til 340 mill. kr i 2003. Sjømannsfradraget gis når arbeid som sjømann er skatteyterens hovedbeskjeftigelse i den tiden arbeidet pågår og når sjømannen har arbeidet om bord på et kvalifisert fartøy i til sammen minst 130 dager i inntektsåret. Vilkåret om 130 dager er begrunnet ut fra hva som anses som normale seilingsperioder i løpet av et år for en sjømann som har sjømannsyrket som hovedbeskjeftigelse. Fradraget gis ikke for inntekt ved arbeid om bord på ferger eller passasjerfartøy i rutetrafikk mellom norske havner når rutens distanse mellom første og siste anløp er under 300 nautiske mil.*

Skaugeutvalget har foreslått å oppheve ordningen med sjømannsfradrag og viser blant annet til at mange andre yrkesgrupper har like lange fravær som sjøfolk. I skattemeldingen er det signalisert at en vil foreta en gjennomgang av en del særskilte inntektsfradrag, og at denne gjennomgangen må sees i sammenheng med blant annet økt minstefradrag og redusert toppskatt m.m.

I utsnittet over står det ingen ting om vikarer, neste presisjon er om det er vedkommendes hovedbeskjeftigelse. Derfor mener vi at det ikke er tvil om at vikarer som oppfyller kravet om minimum 130 seilte dager i året har krav på fradraget. Det er ikke nødvendig av skattekontorene å lese lovene som en viss mann leser Bibelen. Sunn fornuft og lovforståelse er alt som skal til. Om ikke skattekontorene vil etterleve loven får vi heller prøve saken for retten. For etter vår mening er det bare en måte å tolke regelverket på, og dette etterfølges ikke!

LRV

Human factor

Måten vi mennesker tar beslutninger på føyer seg inn i et mønster som til en viss grad gjør det mulig å forutsi hva vi gjør, men for at vi skal kunne ta den riktige beslutningen må vi ha mest mulig kjennskap til alle forholdene i situasjonen vi er oppe i.

Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Beslutninger og sikkerhet!

Hjernen vår er et instrument som fungerer best når ting skjer etter hverandre. Med andre ord lineære prosesser. En typisk lineær prosess er et samlebånd hvor man produserer biler. Bilen settes sammen trinn for trinn. Det er umulig å starte prosessen midt i fordi man må starte fra trinn en og prosessen fremover består av å sette på flere og flere deler, og ved slutten av samlebåndet er bilen ferdig. Dette er en logisk prosess og enkel å skjønne for oss mennesker.

Dessverre er ikke verden satt sammen lineært. Den er kompleks. Det betyr at vi mennesker i beste fall har begrenset evne til å registrere alle faktorene som har betydning for hvilken beslutning som må tas. En kompleks struktur inneholder komponenter som ikke nødvendigvis har noe til felles, men som likevel kan sammenfalle og skape et helt uventet resultat.

Tenk deg følgende scenario; Du har fått i oppdrag å forelese på en høyskole innenfor ditt maritime fagområde. Du har planlagt å ta toget dit. Din kone er selger og bruker bilen til å oppsøke sine kunder. Kvelden før du skal dra sitter du og planlegger forelesningen når nyhetene går på fjernsynet. Du er lite engasjert fordi du har andre ting i hodet, men du registrerer noen overskrifter. Ikke noe spesielt tenker du når du hører hva som blir sagt; selvmordsbomber i Baghdad, børsene stuper, fare for streik hos brann og havaripersonalet på flyplassene, fly ulykke i Peru etc. det eneste du reflekterer over at du er glad du ikke skal reise med fly siden havarifolkene streiker for da blir det stans i flytrafikken. Kona di har langt å kjøre og starter grytidlig ut og du planlegger å ta en taxi til stasjonen som er ca et kvarters kjøretur fra huset ditt.

Når du står opp om morgenen har du sørger for at du har god tid. Problemene melder seg når du skal bestille taxi. Det er minst en og en halv times ventetid for å få taxi og selv om du hadde god tid i utgangspunktet hadde du ikke regnet med å måtte vente så lenge. Du gjør det klinkende klart ovenfor taxifirmaet at du har et tog du skal nå. Kaoset hos taxiene skyldes at togene er fulle og ikke selger flere billetter på grunn av at flytrafikken har stoppet opp.

Taxi og fly er funksjonelt sett uavhengig av hverandre, men her hadde streiken blant brann og havariarbeiderne på flyplassene en konsekvens for den som måtte ha behov for taxi. Det er en konsekvens som er vanskelig å forutsi og som har en direkte betydning for hvilken beslutning du tar.

Om vi ikke har forutsetning for å vite alle faktorene når beslutningen tas er det stor sjanse for at den blir feil og det kan få alvorlige konsekvenser for den som har truffet den. Spørsmålet blir da; hvor går grensen mellom ansvarlighet og uaktsomhet?

Sjøfolk kan ofte befinne seg i en "gråsone" med hensyn til hvilke beslutninger som må tas nettopp på grunn av at ting er komplisert, men om den blir feil så kommer juristene og vurderer hvorvidt man har vært uaktsom eller ikke. Da blir utfallet av beslutningen avgjørende for om man skal straffes eller ikke. Skjedde det en katastrofe så er utfallet gitt, man straffes.

Det står å lese i avisene at ulykkestatistikken i sjøfart stiger og det forundrer ikke meg. Når en ulykke inntreffer ser man på forløpet med juridiske øyne og er mer opptatt av straff enn hvordan sikkerheten kan forbedres.

Bare fordi en kaptein har et definert ansvar i forhold til jobben sin er man ikke hevet over de begrensningene vi har som mennesker. Det er viktigere å se på systemet og miljøet hvor beslutningen blir tatt enn utfallet av den. Sikkerheten blir aldri bedre før man ser på årsak i stede for på konsekvensen.

Kompleksitet har stor betydning for hvordan vi tar beslutninger og gir et stort bidrag til risiko, men hvor finner man eksempler på at dette er med når man har etterforsket en ulykke?

Tor Henrik Krokstad

Det er ikke bare involverte parter og sjøfolk som har lagt merke til dommen i Høyesterett

I januarnummeret av Dine Penger kan en lese under "RIS OG ROS" at saken også er lagt merke til der. Heldigvis er det i ROS - delen av artikkelen vi blir omtalt.

"Tre rederiansatte nektet å bli tvangstrukket for medlemskontingent i en organisasjon de ikke var medlemmer i".

Dine Penger har oppfattet poenget, det er mer enn vi kan si om de organisasjonene som tok pengene. De hevder fremdeles at dommen tillater tvangstrekk av tariffavgift. Dommen som ble avsagt i Høyesterett og som ble forkynt 25.11.09, hadde følgende ordlyd:

DOM:

1 *Norsk Sjømannsforbund er uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS- avtale § 15 fra Elin Tåsås, Øyvind Knut Andersen og Reidar Bale.*
2 *Norsk sjømannsforbund plikter å tilbakebetale til Elin Tåsås og Reidar Bale de beløp de er blitt trukket i tariffavgift etter at stevningen til tingretten ble uttatt.*
3 *I sakskostnader for Høyesterett betaler Norsk Sjømannsforbund til Elin Tåsås, Øyvind Knut Andersen, Reidar Bale og Fellesforbundet for Sjøfolk i fellesskap 159 195- ett hundre og femti ni tusen ett hundre og nitti fem- kroner innen 2- to- uker fra forkynnelsen av denne dom.*
4 *Sakskostnader for tingretten og lagmannsretten tilkjennes ikke.*

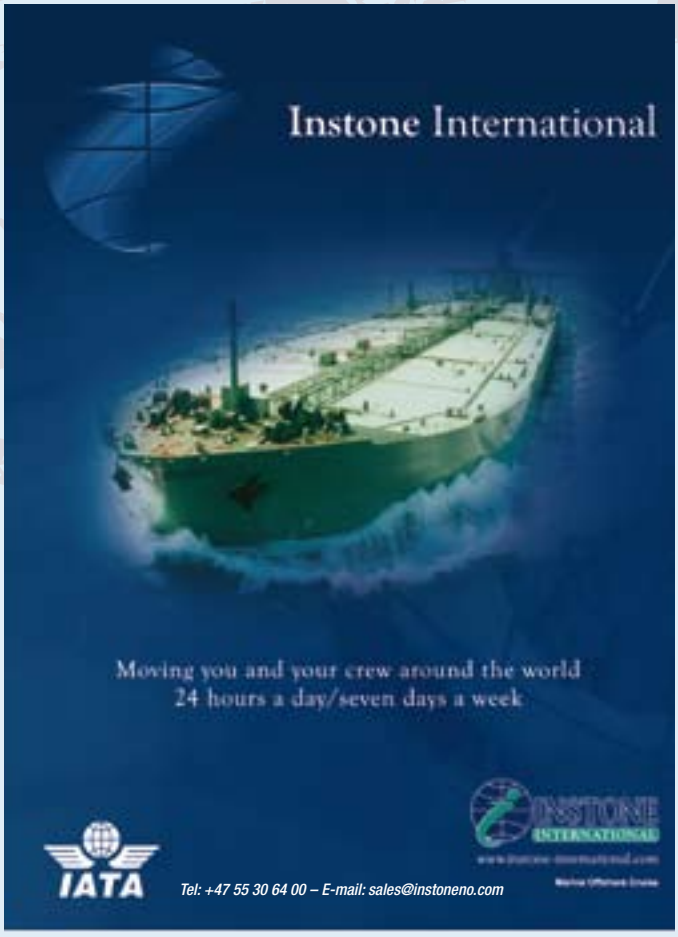
Dette er dommen som er avsagt.
Når NSF likevel hevder at det ikke er ulovlig med tvangstrekk, viser de til premissene i dommen. Det var fem dommere i saken, tre stemte for dommen, to dissenterte. De tapende dommernes premisser legger NSF til grunn for sin påstand om lovligheten av trekk. Premissene til samtlige dommere førte til domsslutningen, og det er det vi må forholde oss til. De tre andre forbundene er de eneste som ikke har forstått dette. Andre som har lest dommen er i stand til å forstå det som er skrevet. Dine Penger sier videre i sin artikkel: "I Norge har vi organisasjonsfrihet. Det skal være opp til den enkelte å velge hvilke organisasjoner man vil være medlem i. Norsk Sjømannsforbund bryter dette prinsippet. Organisasjonsfriheten er utrykkelig stadfestet i Hovedavtalen mellom LO og NHO § 2-1, hvor det heter: Næringslivets Hovedorganisasjon og Landsorganisasjonene i Norge anerkjenner gjensidig arbeidsgiverne og arbeidstakernes frie foreningsrett". Videre konkluderer Dine Penger helt rett når de sier:

"Saken er endelig, og skaper presedens for lignende saker i fremtiden. Trioen har med det bidratt til en sterk beskyttelse av den *negative organisasjonsfriheten* - det vil si friheten til å ikke organisere seg - som alle arbeidstakere i dette landet nå vil nyte godt av".
At hverken LOs eller NSFs advokat er i stand til å forstå dommen, tror vi ligger i at de prøver å minimalisere skadene av dommen. At de i tillegg prøver å desinformere medlemmer i NSF og andre, mener vi er et direkte underslag av sannheten.

Apropos underslag, så skriver retten i sin premiss 56 blant annet: "Den beregningen som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid". Videre står det i premiss nr 57 følgende: "For det tilfelle at Høyesterett skulle komme til at tariffavgiften ikke fult ut går til lovlige formål, har Sjømannsforbundet anført at avgiften i alle fall delvis må opprettholdes. Jeg kan ikke se at det er grunnlag for en slik mellomløsning. Det er Sjømannsforbundet som må dokumentere lovligheten av avgiften, og når forbundet ikke har gjort det, **må avgiften i sin helhet anses uberettiget.**" (les ulovlig)

NSF gjør det samme vi har gjort her, de viser til premisser uttalt av dissenterende dommere, vi viser også til premisser, men fra flertallets dommere. Dommen de avsa er det som skaper presedens, og som blir stående i lovbøkene for all framtid. Dette er en meget viktig kjennelse som vi har all grunn til å være stolte av. Vi har sementert en gang for alle at fagforbund ikke kan ture frem som de vil.

De er også verdt å merke seg at til tross for at NSF ble dømt til å tilbakebetale de urettmessige tariffavgifter, er pengene fremdeles ikke utbetalt den 09.03.09
LRV



«Så De vil til Antarktis»

Tryggve Gran

Robert Falcon Scotts nordmann

Gunnar D. Hatlehol,
Bergens Sjøfartsmuseum

Klar for avreise med Terra Nova, sommeren 1910.

DRØMMEN

Inngangen til 1900-tallet var polfarernes tid. Bragdene til menn som Roald Amundsen, Otto Sverdrup, Carsten Borchgrevink og Ernest Shackleton festet seg i folks bevissthet. Fra sin plass i Bergen kunne unggutten Tryggve Gran bare høre og lese om dem. En spire i ham ble sådd. Han ville bli en av de store oppdagerne. I motsetning til andre gutter, som også lot seg begeistre av Fridtjof Nansens strabaser i isødet, var Gran fast bestemt på å gjøre drømmene til virkelighet. Men tiden talte ikke til hans fordel, for han var født sent, i 1889, og ble tidsnok klar over at det begynte å haste. De hvite flekkene på kartet ble det stadig færre av. Ville det fremdeles være land å oppdage når han nådde voksen alder?

Håpet døde ikke. Han begynte på Sjøkrigsskolen i Horten, i troen på at det ville sikre fremtiden, men han viste seg for udisiplinert til å holde ut der. Ambisjonene om å utdanne seg til vitenskapsmann, som Nansen, strandet også fort. Imens hadde han begynt å sirkle seg inn mot polarlandet i syd. Av Victor Baumann, Sverdrups nestkommanderende på Fram-ekspedisjonen 1898-1902, fikk han fortalt historier om Sydpollandet. Nestemann som stablet på beina en ekspedisjon i Antarktis ville bli Sydpolens erobrer, forutså Baumann.

Den skjellsettende opplevelsen for Gran kom i 1909: Ernest Shackleton, den britiske polarforskeren som bare 180 kilometer fra Sydpolen måtte avbryte sin ekspedisjon, holdt foredrag i Christiania. Gran lyttet fascinert. Etterpå oppsøkte han Shackleton for å spørre om råd. Kunne han, 20-åringen, klare å nå verdens sydligste punkt, dit ingen før hadde nådd? Shackleton svarte oppmuntrende: Alderen var ikke et problem så lenge han knyttet til seg kyndige og erfarne folk, og som nordmann ville han føle seg hjemme i Antarktis. Shackleton lot ham få låne sin hytte på Cape Royds i Antarktis. «Gå rett i gang med planen din, gutten min, og gjør det med en gang,» lød Shackletons avskjedshilsen.

Gran fikk bygget dette lille Sydpolsskipet i Rosendal

AMBISJONEN

Gran fikk nå blod på tann. Han skrapte sammen pengene sine, omtrent 50 000 kroner, og kontraherte sitt eget ishavsfartøy hos skipsbyggeren Skåluren i Hardanger. Fartøyet, som skulle leveres sommeren 1910, var bare litt større enn Roald Amundsens Gjøa. En ishavsskipper til fartøyet ble skaffet, og en nestkommanderende for ekspedisjonen meldte seg. Gran satte sine kontakter i sving for å skaffe seg erfarne ishavsfolk til de øvrige delene av ekspedisjonen. Han samlet også en tremannskomité som hjalp til med å trekke i trådene overfor norske og danske myndigheter. Dette kom godt med, for bare det å få tak i Grønlandshunder bød på problemer.

Flere polareksperter ble konsultert underveis. Men av senere åpenbare grunner var Roald Amundsen lite hjelpsom da Gran snakket med ham. Carsten Borchgrevink viste seg derimot mer imøtekommende. Og til slutt fikk Gran audiens hos Fridtjof Nansen, som lyttet interessert til den vordende polarfareren. Nå var Gran utvilsomt uerfaren, men ingen lettvekter. Bak seg hadde han allerede to år som sjømann, flere kryssinger av Atlanterhavet og et forlis. Dessuten var han en dreven skiløper, godt kjent med norske fjell. Nansen tenkte likevel sitt om Gran. Båten hans var latterlig liten for en Antarktisreise, og Gran hadde antagelig verken alder eller autoritet til å lede sin egen ekspedisjon. Vanskelighetene med å finansiere ekspedisjonen kom på toppen av det hele. Kanskje var Gran lite mer enn en urealistisk dagdrømmer? Nansen foretrakk heller å styre ham inn på et annet spor. Han sørget i mars 1910 for at Gran møtte Shackletons rival Robert Falcon Scott, som var i Norge for å forberede sin Sydpolsekspedisjon.

Oppe på de norske viddene imponerte Gran med sine skiferdigheter. Scott hadde hatt liten forståelse for skienes nytte som fremkomstmiddel, og hadde levd i villfarelsen om at man bare brukte en stav under skigåing. Ski var unødvendig på Antarktis, mente han! Men etter å ha kommet på bedre tanker, spurte han om Gran ville delta på Scotts Sydpolsekspedisjon som skiekspert. Etter kort betenkningstid takket Gran ja til tilbudet. Følgelig ga Gran opp sine planer, noe han egentlig var lettet over å gjøre. For arbeidet med å stable på beina en ekspedisjon hadde allerede gitt ham mer enn nok av hodebry og bekymringer.

SJØGANG

I mai 1910 kunne Gran forlate Norge. Men først sørget han for at skipet hans, som fikk navnet Pingvin, skulle leies ut når det var ferdigbygget. Han ankom London den 17. mai og gikk samme dag om bord i Scotts skip Terra Nova. Skipet gikk ut fra Cardiff, under pomp og prakt, den 15. juni. Reisen til Melbourne ble av Gran beskrevet som slitsom. Det indiske hav vartet opp med alt fra helt tropestille til full storm. Trangt som det var om bord, kom Gran underveis tett på sine kolleger. Noen friksjoner oppstod ikke, og Gran opplevde kameratskapet som godt. Nordmannen var yngstemann, med en månedslønn på skarve ett pund, uten at han dermed fikk føle seg som annet enn en likeverdig mann. Annerledes var det med Scott, som hadde en autoritær ledelsesstil. Han var offiser av den gamle skolen og kunne være temperamentsfull nok. Gran fikk likevel et positivt inntrykk av Scott, omtalte ham som «omhyggelig og omgjengelig,» men registrerte at han holdt en viss avstand til resten av besetningen: «Vi følte at han "stod over" oss andre.»

Målsettingen om å bli først til Sydpolen raget høyest, selv om Antarktisekspedisjonen offisielt hadde et vitenskapelig formål. Sydpolen lå aldri langt fra folks tanker. Mange om bord håpet på å bli valgt ut til Scotts polparti. Kanskje var det også derfor de sjelden snakket om Sydpolen; både sjøfolk og polfarere var jo kjent for sin overtro. Men så, vel fremme i Melbourne den 12. oktober, mottok Scott et telegram. Det lød bare:

Gran (helt til høyre) sammen med (fra venstre) Wilson, Lashly og Bowers.

«Am going south. Amundsen.» Med disse få ordene kunngjorde Amundsen – helt uventet – sine nye planer. Han hadde forberedt en ekspedisjon til Arktis, men etter at Robert Peary hevdet å ha nådd Nordpolen, satset han alt på å komme Scott i forkjøpet til Sydpolen. Kappløpet hadde startet.

I New Zealand skulle Terra Nova lastes. Der ble Gran for første gang konfrontert av journalister som ville ha hans kommentarer om Amundsens Sydpolstokt, men Gran hadde lite eller ingenting å fortelle; han visste ikke mer enn den alminnelige avisleser. Skipet forlot Port Chalmers den 29. november 1910. Dette var avskjeden med sivilisasjonen. Gjensynet lå langt frem i tid. På vei mot Antarktis var skipet fylt til randen av materiell og forsyninger. Dette gjorde ikke akkurat underverker med trivselen om bord, noe Gran medgikk mange år senere: «Å bevege seg på dekk var nesten uråd. Stort likere var det ikke nedenunder, enhver var glad for at han fant seg en krok å holde til i.» Vondt verre gjorde det opprørte havet. Bølgene skyllet innover dekket. Det iskalde vannet slo seg frem overalt. De få ledige timene kunne tilbringes i dyvåte køyer - Grans køye var et sjeldent tørt unntak. I maskinrommet kokte vannet, siden det hadde skylt opp mellom kjelene.

Mye av tiden i begynnelsen av desember gikk med til å øse og pumpe. Høy sjø tok en del av babords rekke, og fikk Gran til å frykte for hva nye stormer kunne gjøre med skipet.

Heldigvis bedret værforholdene seg. I sin dagbok skrev Gran den 5. desember: «Solen har gløttet frem ved middagstider, og det var rent deilig å sole seg efter de mange dagers ruskevær. I eftermiddag, da jeg stod oppe på broen, så jeg tydelig en gråhvit gjenstand i horisonten om styrbords baug. Jeg trodde det var isbjerg, og sang ut.» Men det var bare innbilning, enn så lenge. Gradstokken krøp ubønnhørlig lavere, til under frysepunktet. Oppe i tønnen satt Gran på forventningsfull utkikk etter is. De første store isfjellene kom da også drivende den 8. desember. Dem ble det bare flere av i dagene som fulgte. Så kom pakkisen, mens Terra Nova manøvrerte seg frem mellom mer eller mindre åpne råker. I midnattsolens land, sør for polarsirkelen, måtte det kjempes for å trenge frem gjennom isen. Gjentatte ganger satte skipet seg fast. Men i slutten av desember gjorde sommertiden for alvor sitt inntog i Antarktis, isen smeltet, og ferden sydover kunne gå ufortrødent videre, inntil selve Antarktis begynte å åpenbare seg.

PÅ VIDDENE

Endelig, den 4. januar 1911 fant de et egnet sted å ta seg i land. Her skulle de legge vinterbasen, som ble døpt Cape Evans. En travel og anstrengende tid fulgte. Utstyret ble fraktet i land og en hytte skulle bygges. Gran var deretter med på den første ferden innover i Antarktis. Hensikten var å legge ut de første depotene, som skulle sikre polpartiet de nødvendige forsyningene på veien til og fra Sydpolen.Ved 80. breddegrad bygget de det såkalte Et-tonn-depotet, det siste store depotet før polpunktet.

Amundsens sene påmelding til polkappløpet satte Gran i en kinkig stilling. Likevel ble Gran behandlet med takt og fikk føle seg som hjemme blant britene, selv om han aldri glemte at han befant seg i «rivalens leir». Senere fortalte han at han ikke hørte et vondt ord fra de andre. Derimot hadde han i starten visse vanskeligheter med å omgås Lawrence Oates. Problemet var ikke så mye det at Gran var norsk, men at han var utlending. Oates sa rett ut at han hatet alle utlendinger – selv australiere fikk føle seg uvel i hans nærvær. Som en forsonende gest lovet Gran å melde seg til tjeneste for Storbritannia dersom landet skulle havne i krig.[1] Dette brøt isen mel-

De som dro ut for å lete etter Robert Scott og hans menn da disse ikke vendte tilbake fra Sydpolen. Gran sitter helt til venstre.

Scott og hele hans mannskap avbildet ombord på Terra Nova. Gran står ved roret.

lom dem, og etterpå kom Oates til å stå Gran nærmest.

Gran så ut til å være uvitende om det, men etter hvert begynte Scott å synes at Gran var lat og poserende, «bare frempå når han tror noen ser på ham, og særlig når det skal tas et fotografi.» I sin dagbok omtalte Scott nordmannen gjentatte ganger i ufine ordelag, slik han blant annet gjorde den 17. mars 1911: «Det var en fryktelig tabbe å ta ham med, men nå som han er her, må han jobbe, og jeg skal sørge for at han gjør det også, men i enhver praktisk henseende er han ubrukelig for ekspedisjonen, og det gjelder bare å holde ham mest mulig på avstand, så man slipper å gremme seg over å ha ham i nærheten.» Scott henviste her til at Gran angivelig simulerte en krampe, og han fulgte opp med å gi Gran en overhaling i de andres nærvær. Et av vitnene, Henry Bowers, syntes synd på Gran: «Han mener det alltid godt,» skrev han hjem, «et år på en britisk offentlig skole ville ha gjort underverker for ham idet han i ethvert henseende er en hyggelig fyr.»

Den allment respekterte Edward Wilson var mannen det føltes naturlig å vende seg til i tyngre stunder, så også for Gran. De to hadde en lang prat og Wilson forklarte at Scotts oppførsel nok skyldtes hans visshet om at Amundsen trolig ville nå Sydpolen først, noe som ville ødelegge for ekspedisjonen. Han kom også med et råd: «Du er norsk, lever oppe i fjellene med tankene dine. Men om du sitter og tenker, drømmer, tenker på din familie hjemme, og du ser Scott komme, ikke sitt og tenk. Knyt skolissene dine om igjen og om igjen, om du ikke har annet å gjøre.»

Scott kunne ha en skarp penn, men i sin dagbok reserverte han de desidert krasseste ordene for nordmannen.[2] Mye av det Gran gjorde, tok Scott i verste mening. Et av ekspedisjonsmedlemmene fortalte at Scott på denne tiden «mislikte norske anliggender.» Det kan derfor godt tenkes at Grans nasjonstilhørighet fremkalte Scotts antipati. Av beretninger fra flere av Scotts menn fremgår det at Gran kunne virke både fraværende og uanfektet. Men dette, sammen med Grans tidvise tendenser til å ville «vise seg,» ble i de andres øyne mer enn oppveid av hans humoristiske sans og selvironi. Han fremstod som en likendes og avbalansert mann. Scotts irritasjon mot Gran viste seg forbigående. Hans kommentarer om Gran ble etter hvert mildere, og den 1. oktober innrømmet han mer eller mindre å ha feilbedømt nordmannen. For da Gran vendte tilbake etter å ha vært ute ved depotene sammen med Scotts nestkommanderende, Teddy Evans, skrev Scott i dagboken: «Evans sier at Gran sannelig har oppført seg svært bra, tok sin del i alt arbeidet og var ivrig etter å klare seg fint – Dette er en stor lettelse etter mine erfaringer fra forrige år [dvs. før vinteren] og bekrefter tanken om at de første problemene skyldtes ungdom. Med vinteren har han funnet fotfeste og utviklet seg til en gjennomført god gutt, klar til å møte påkjenningene sammen med resten.» Og Gran forble resten av livet en av Scotts mest lojale beundrere.

Den 23. april skinte solen for siste gang før vinteren satte inn og brakte de normale aktivitetene til opphør. Mørke

www.fffs.no – info@fffs.no

Daglige rutiner ved basen Cape Evans. I bakgrunnen Erebrus, som Gran gjerne ville bestige.

døgnet rundt og nådeløs kulde hersket utendørs. Tilværelsen ble fristet på Cape Evans, i den 125 kvadratmeter store hytten, som viste seg mer enn romslig nok for de 25 mennene. Lediggang kunne fort invitere til tungsinn og det gjaldt for hver enkelt å finne seg en fornuftig beskjeftigelse. Mange fikk holde foredrag om temaer innen deres fagfelt, til både lærdom og underholdning for de andre. Selv fant Gran tiden inne til å fortsette med å instruere de andre i skigåing. Med seg hadde han det beste tilgjengelige skiutstyret og oppdaterte kunnskaper om skiteknikker. Imidlertid var ikke alle like lydhøre under leksjonene, og han hadde varierende hell med å utdanne britene til habile skiløpere.

Vintertiden forløp forøvrig uten de store begivenhetene. Som en avveksling fra all monotonien fikk Gran tatt noen avstikkere til hytten som Scott hadde bygget under sin Antarktisekspedisjon ti år tidligere, ved Hut Point, fire timers gange fra Cape Evans. Da solen tittet frem igjen den 17. august, kunne forberedelsene til selve Sydpolsferden for alvor starte.

UTE AV KAPPLØPET

Som ekspedisjonens skiekspert følte Gran seg selvskreven til å være med til Sydpolen. Men slik skulle det ikke gå. Scott ville ikke ha en landsmann av Amundsen med seg sydover.
At Gran mislikte det, var lett å tenke seg. Han hadde jo forgjeves oppgitt sine egne planer og blitt med Scott til Antarktis. Kanskje ville Gran også helst slippe å måtte konkurrere mot sine landsmenn - så mye skrev han i sin dagbok. Derfor var det nok lettere for ham å akseptere Scotts beslutning. Men uansett var det «med en viss følelse av beklemthet» at Gran måtte bivåne hovedpartiets avmarsj den 1. november: «Jeg følte meg ribbet og snytt der jeg stod med tårer i øynene,» skrev han senere. Han medgikk at han i enkelte øyeblikk klandret Amundsen for å ha begått sitt Sydpolen-kupp.

Scotts hovedparti stoppet først ved Hut Point. Der oppdaget de at det britiske sydpolsflagget var blitt glemt igjen i Cape Evans. Takket være en telefonkabel mellom de to hyttene kunne Scott ringte dit for å varsle om forglemmelsen. Det ble naturlig nok Gran som måtte ta skiene fatt for å overbringe flagget. «En skjebnens ironi,» var ordene en hyggelig Scott hilste ham med. Dermed fikk Gran nok en gang være vitne til at de tolv polfarerne, i tre grupper, marsjerte inn i den store hvite stillheten. «Polfarerne befant seg i beste velgående,» observerte han i sin dagbok, «de var alle forhåpningsfulle.»

Gran var blitt utsett til å være med Frank Debenham, Robert Forde og T. Griffith Taylor på en ekspedisjon til kysten av Victoria Land. De dro av gårde den 15. november, som en flokk mest lignende et «dragende fantefølge, eller kanskje nærmere en familie på landtur,» skrev Gran i dagboken: «Vi minner om alt annet enn om en flok djerve oppdagelsesreisende.» Dagene ble preget av slit, ikke uventet ettersom de to sledene totalt veide 800 kg, og fremdriften gikk tregt. Været var i starten ufyselig, men siden skinte solen – en stund så kraftig at de i fire dager måtte gå over til nattreiser: «Her inne i teltet er det nu så smeltende varmt at jeg har vanskelig for å fatte at jeg befinner meg bare noen hundre mil fra selve syd-

polen.» En egnet leirplass ble funnet den 30. november. Gran og Forde fant også nok stein til å bygge en hytte. Dette ble deres hovedkvarter, kalt Cape Geology. Dagene gikk stort sett med til å undersøke lendet i nærheten.

Der ute, om kvelden den 15. desember, hadde Gran en drøm. Han så fem menn stå foran et telt med to vaiende flagg. I neste øyeblikk stod et telegram tydelig for hans øyne: «Amundsen nådde polen 15.-20. desember.» Gran bråvåknet og spratt opp, høylytt nok til å vekke Taylor. «Nordmennene har nådd frem til Sydpolen i dette øyeblikk,» forklarte Gran på Taylors spørsmål. Taylor avfeide Grans overbevisning og de inngikk derfor et veddemål på stedet. Den som hadde rett skulle få påspandert en middag i Australia eller New Zealand. Så sikker følte Gran seg at han skrev spådommen inn i Taylors bok.[3] Og Gran hadde sett helt riktig: Amundsen og hans fire nordmenn befant seg der og da på Sydpolen.

Scotts parti hadde ennå langt igjen der de strevde sydover. Fire mann ble snart sendt tilbake, nå som depotene var lagt ut, og den 4. januar 1912 kom dagen da ytterligere tre mann måtte skille lag med Scott. For han hadde valgt å ha med Wilson, Oates, Henry Bowers og Edgar Evans på den siste etappen mot Sydpolen, 270 kilometer unna. De tre som måtte snu var Teddy Evans, Tom Crean og William Lashly. Hurrarop markerte deres avskjed med polpartiet. Etterpå fortsatte de med å kikke seg tilbake, inntil de så Scott og hans menn svinne til et lite sort punkt bak horisonten i syd.

Det ble en usedvanlig strabasiøs retur for de tre. Evans ble sterkt redusert underveis og følte enden var nær. Crean, som var den desidert sterkeste av dem, forlot sine to kamerater ved Et-tonn-depotet og klarte å ta seg til Hut Point den 18. februar. Der traff han på Edward Atkinson og Dimitri Gerov, som unnsatte Evans og Lashly med hundespann – i siste liten. Tilbake i Cape Evans den 25. februar, opplevde Gran synet av Evans som illevarslende. Kanskje utsiktene til Scott & Co. var mørkere enn det de andre ekspedisjonsmedlemmene syntes å mene? Tiden skulle ennå gå før Grans uro ble delt av de andre.

JAKTEN ETTER SVAR

Fra basen begynte man tidlig i mars å holde utkikk sydover, mot det hvite ødet i syd. Spørrende blikk møtte vakten hver kveld han vendte tilbake fra sin utkikkspost. Svaret hans var alltid negativt: Ingen tegn til Scott. Når ville han vende tilbake? Selv stod Gran flere ganger på en høyde og beskuet Hut Point med kikkert i forgjeves håp om å se livstegn der. Sammen med tre mann forberedte han en utferd til Hut Point den 10. april, men før de kom av gårde hørte Gran ropet:

Gran var en flittig skribent og sitter her mellom Debenham og Taylor (til høyre). Taylor fortalte halvt spøkefullt at Gran skrev på seks dagbøker samtidig.

info@fffs.no – www.fffs.no

«Polpartiet kommer!» Det var ikke polpartiet, men Atkinson, Dimitri og Apsley Cherry-Garrard: «skjeggete og tilisete – skitne som de verste skorstensfeiere,» observerte Gran. De hadde vært sydover på leting etter Scott & Co., men de håpløse værforholdene hadde tvunget dem til å returnere med uforrettet sak. Når såpass friske og uthvilte menn ikke lenger klarte seg der ute, virket det utenkelig at polfarerne kunne ha overlevd. Optimistene sluttet seg til pessimistene. Polpartiet var fortapt.

På samme tid året før hadde Gran sett frem til å kunne reise hjemover før juni 1912. Det kunne han nå glemme. For mennene på Cape Evans hadde en ny jobb å gjøre. De måtte finne ut hva som hadde skjedd med Scott. Først utpå vårparten tillot klimaet en ekspedisjon sydover i hans fotspor. Den 30. oktober satte de av gårde med tolv mann, deriblant Gran. Dag etter dag fulgte. Fremdriften var jevnt god, tross sviktende muldyr, snøstormer og annet ubehag. Første spor etter polpartiet håpet de å finne ved Et-tonn-depotet. Men ved ankomst den 11. november fant de depotet liggende uberørt, med mat, klær og olje i massevis.

Neste dag fortsatte ferden. Gruppen holdt seg mest mulig til ruten som Scott hadde staket ut mot Sydpolen. Snøvarder markerte retningen. Snart kom sannhetens øyeblikk. Der ute i horisonten stakk noe pyramideformet opp av snøen, det lignet nesten en varde. De tok seg frem dit. Teltet ble gravd ut. Inne lå de frosne likene til Scott, Wilson og Bowers. For Gran var det et sjokkerende syn. I sin dagbok beskrev han de døde: «Kulden hadde gjort huden gul og glassaktig, og der var masser av merker efter forfrysninger. Scott så ut til å ha kjempet voldsomt i dødsøyeblikket, mens de to andre gav inntrykk av å være gått bort mens de sov.» Scotts dagbok, som ble lest av Atkinson, kunne fortelle de dødes historie. De hadde nådd Sydpolen den 17. januar 1912. Senere hadde sult, sykdom, frostskader og uværet blitt deres bane. Tilbaketuren hadde stanset opp for godt den 19. mars 1912, bare 18 km unna Et-tonns-depotet og 250 km fra Cape Evans. Etter det kom de seg ikke ut av teltet mer. Scotts siste dagboknotater var datert 29. mars, og han døde antagelig som den siste av de tre.[4]

Når det bare var tre lik i teltet, skyldtes det at Evans og Oates hadde strøket med tidligere. Teltet ble senket over likene og en snøvarde bygget som gravmonument. På toppen tronet et kors laget av Grans ski. Han tok i stedet på seg Scotts ski, slik at de kunne få fullført tilbakereisen fra Sydpolen. Etterpå fant gruppen frem til området hvor Oates den 17. mars hadde dødd, ikke så langt unna, men de kom bare over hans tomme sovepose. Et minnekors med inskripsjon ble satt opp på stedet, før de dro nordover igjen.

NÅR ALT ER SAGT OG GJORT

Reisen tilbake til Hut Point ble en hendelsesfattig affære. Bare én dåd gjenstod å gjøre for Gran. I nesten to år hadde han bare kunnet beundre Mount Ebrus på avstand. Nå fikk Gran og fem andre menn anledning til å bestige denne 3794 meter høye vulkanen. De kavet seg mot toppen, der Gran fikk et av sine stolteste øyeblikk den 12. desember 1912 som vulkanens første beseirer. Men hvilket risikospill det innebar å befinne seg i krateret, fikk han like etter erfare. Vulkanen begynte å riste. Torden lød og tykke røykskyer steg opp. Gran ble nesten kvalt, men reddet seg ved å begrave ansiktet i noe nysnø. Så snart det klarnet, kom han seg raskt nedover. Syk og elendig fikk Gran med nød og neppe karret seg tilbake til teltet.

Gran hadde vært lenge i Antarktis, kan hende i lengste laget, for på sin 24-årsdag den 20. januar 1913 skrev han at han fylte 25 år. En uke senere var han om bord i Terra Nova, ute i det åpne hav igjen. New Zealand ventet.

Med ordene «eventyret slutt, og vår ferd ligger i fortiden» satte Gran punktum for sine dagboknotater. Gran dro aldri mer tilbake til Antarktis, selv om han senere skulle gjøre et forsøk på å låne skipet Fram, med sikte på å organisere en ny ekspedisjon. Hans fremtid lå i luften, som en av Norges store flypionerer. Men fortsettelsen av hans livshistorie inneholdt nok av ulykkelige perioder. I det tyskokkuperte Norge havnet han på ville veier og fikk i 1948 en landssviksdom. Året han måtte friste i fengsel representerte et absolutt bunnpunkt. Ettermælet hans var blitt påført en varig sort flekk, men den eldre Tryggve Gran klarte å gjøre den unge Tryggve Grans bragder til sitt levebrød. Mange bøker ble skrevet, utallige foredrag holdt. Han døde i januar 1980, som den siste gjenlevende av Scotts ekspedisjonsmedlemmer.

Bibliografi

David Crane: Scott of the Antarctic (London, 2005)

Edward Evans: South with Scott (London, 1922)

Ranulph Fiennes: Race to the pole (New York, 2004)

Tryggve Gran: Hvor sydlyset flammer (Kristiania, 1915)

Tryggve Gran: Fra tjuagutt til sydpolfarer (Oslo, 1974)

Roland Huntford: Scott and Amundsen (London, 1979)

Max Jones: The Last Great Quest (Oxford, 2003)

Reginald Pound: Scott of the Antarctic (London, 1966)

Diana Preston: A first rate tragedy (London, 1997)

Robert Falcon Scott: Den siste reisen.

Scotts dagbøker (Oslo, 2004)

Susan Solomon: The Coldest March (New Haven, 2001)

Griffith Taylor: With Scott. The silver lining (London, 1916)

[1] Gran holdt ord. Under første verdenskrig var han jagerflyger i det britiske flyvåpenet.

[2] Disse utsagnene, som utvilsomt voldte forlegenhet hos vokterne av Scotts ettermæle, var fjernet da hans dagbøker ble publisert i 1913.

[3] Boken ble liggende igjen på Cape Roberts, men funnet og overlevert til Taylor i 1913. I sin bok With Scott. The Silver Lining skrev Taylor i 1916: «Det er et av de mest oppsiktsvekkende sammentreff jeg kjenner til, og er, med tanke på Grans isolasjon fra all informasjon utenifra, kanskje unik.» Han trodde ikke Gran hadde telepatiske evner, men la samtidig til at dette var eneste gangen Gran forsøkte å få en av sine drømmer nedskrevet.

[4] Scotts datering av sitt siste dagboknotat er trolig feil, for nedtegnelsene gjort av ham, Bowers og Wilson uken forut viser at de var begynt å miste oversikten over datoen.

Så er det "på an igjen"

Uttrykket å lage ris til egen bak, har vi vel alle hørt. Det har nå fått ny aktualitet, ettersom flere rederier ser muligheten til å tjene mer på billige filippinske sjøfolk. Norskeide DOF og kanadisk eide Teekay, Knutsen, Myklebusthaug offshore og sist på listen E. Forlands rederi, er noen av de om vil flagge ut. Det kommer sikkert flere, om vi ikke går sammen og stopper det.

I en pressemelding 10.02 i år skriver NSF at Teekay vil erstatte nordmenn med filippinere i Nordsjøen. Dette er selvfølgelig sterkt beklagelig, men hvem har vi egentlig å takke for at det er så mange filippinere tilgjengelig på markedet?

Som vi vet har NSF/ NR et stort engasjement på Filippinene, hvor det utdannes sjøfolk i stor målestokk. I hvor stor grad NSF er delaktig i utdannelsen og mønstringen av filippinske sjøfolk, må de selv svare for. Da NIS registret ble opprettet i `87, sto det i alle fall tusenvis av ferdig utdannede filippinske sjøfolk klare til å erstatte de nordmennene som ble sendt hjem til ledighet, ca 18 000 i tallet.

Nå står den samme organisasjonen frem og klager på vegne av sine norske medlemmer. Dette høres meget umusikalsk ut i våre ører. Det som før var god butikk, er nå sosial dumping. Nå er de redde for at utflaggingen skal eskalere, og at andre redere skal følge etter.
Etter FFFS sin mening, går det an å stanse sitt engasjement på Manila, det vil i alle fall minske tilgangen på filippinere. Så lenge norske interesser er delaktige i å utdanne filippinske sjøfolk, mister de troverdighet i sin sak mot utflagging og sosial dumping.

I en pressemelding skiver de blant annet:

Dersom Teekay lykkes i sin strategi for sosial dumping vil andre rederier gjøre det samme. Vi kan også risikere at det blir brukt som argument for å åpne for skip i Norsk internasjonalt Skipsregister (NIS) til oppdrag i oljevirksomheten i Nordsjøen, siden de ikke lenger vil true norske lønns- og arbeidsvilkår, når det nesten ikke blir igjen skip med norske lønns- og arbeidsvilkår der.

I forbindelse med høringen av skipsfartsmeldingen, "Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer. St. melding nr. 31 (2003-2004)", fikk vi høre fra Maritimt Forum, som talte på vegne av de tre andre nemlig NSF; NSOF og DNMF, si blant annet:
"NIS registrets virkefelt må utvides".

Dette, kjære sjøfolk, betyr i klartekst inn i fjæresteinene. Nå er de redd det samme registerets skip skal gjøre nettopp det. Hva skal vi tro på? En dag mener de noe, neste dag noe helt annet. Når de fremmer forslag til regjeringen, må de også ta konsekvensen av det de foreslår.
Enkelte ganger får vi følelsen av at de synger for galleriet, det var nemlig det NSF stilt opp med i høringene. En sang med innleid forsanger.

Den eneste måten å stanse utflagging og andre ting vi ikke liker, slik FFFS ser det, er at alle seilende samler seg i ett forbund, da kan vi forlange av myndigheten hva som må til for å stoppe galskapen. Vi har mange norske sjøfolk, med en enorm kompetanse, som vi må ta vare på. Deretter må vi få opp statusen på sjøfolk generelt, da vil også rekrutteringen ta seg opp igjen. Vi har en fantastisk norsk flåte, og et yrke vi er stolte av, nå må det bli opp til stortingspolitikerne å bestemme seg for om vi skal ha norsk skipsfart eller ikke.

At Teekay og DOF med flere vil tjene mer penger er forståelig, men om årsakene er like forståelige er ikke godt å si. Kan det være at utgiftene er større enn inntektene, er det for dårlig betaling fra oljeselskapene, eller er det rett og slett grådige aksjonærer?

Er det det siste, er det i beste fall dårlig politikk, og i verste fall kynisme. Noe som går ut over de som har lagt grunnlaget for rederienes vekst. Å sette på land nyetablerte, lærlinger og eldre sjøfolk er direkte skammelig, om årsaken er aksjonærenes grådighet.

Vår oppfordring til Stortinget er at de gjeninnfører arbeids- og oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk i norsk økonomisk sjøfartssone, uten lang saksbehandling.

LRV

info@fffs.no – www.fffs.no

"Nortraship"

– Et pågående overgrep og et økonomisk system uten kontroll

I de første dagene etter 9. april 1940 beslagla regjeringen landets frie handelsflåte og satte skipsreder Øivind Lorentzen til å styre hva som med ett hadde blitt verdens største rederi. Da freden kom, og etter å ha tjent vanvittige beløp på denne spesielle type rederivirksomhet, ble staten stående overfor krav fra to leire i samme båt: Redernes krav på skip og erstatning, og sjømennenes krav på hyre og erstatning. I sin pågang sto både rederne så vel som sjømennene på samme grunntanke, og de brukte omtrent den samme argumentasjon til støtte for denne. Rederne fikk stort sett gjennomslag og ble hjulpet frem til å nå nye store høyder bare få år etter krigen, mens sjømennene i realiteten ble fremstilt som småkjeltringer som til og med hadde forsøkt å lure norske domstoler til å tro at de hadde noe krav.

Artikkelforfatter Herman J. Berge

Herman J. Berge

DET BILLIGE OPPGJØRET 30 ÅR ETTER

I følge St.prp. nr. 67 (2000-2001) fikk de norske sjøfolkene som seilte under annen verdenskrig utbetalt kr 180 per fartsmåned. Utbetalingene ble iverksatt fra og med 1972. Vi vet at det ble utbetalt til sammen kr 155 millioner, over tre statsbudsjetter, i forbindelse med hva regjeringen velger å kalle for "Æreslønn", se ovennevnte St.prp. s. 8. Regner vi med at krigen varte i 60 måneder har det blitt utbetalt 14.352 Æreslønner.

Det er blitt understreket at utbetalingen fra staten ble gjort ex-gratia, det vil si at staten ikke følte noen forpliktelse til å gjøre dette, men gjorde det likevel – av velvilje. Over 30.000 nordmenn seilte i handelsflåten under krigen. Æreslønnen ble bare utbetalt til de sjøfolkene som levde, og som søkte om denne Æreslønnen.

Professor Guri Hjeltnes, og mange med henne, mener at staten med denne utbetalingen gjorde opp sitt økonomiske utestående med sjømennene. Vi kan jo spørre sjømennene og deres etterlatte hva *de* føler: Har staten gjort opp? Men, for i det hele tatt å kunne svare på dette spørsmålet må man kjenne til alle underliggende diskusjoner, avtaler, regnskaper m.v., materiale som er blitt hemmeligholdt av staten og som svært få, om noen, av sjømennene har fått innsyn i. Til tross for hemmeligholdet bør vi likevel gjøre noen forsøk på å avdekke så mye som mulig av Nortraship-saken, dette bl.a. fordi det kan se ut for at staten har tjent langt mer på sin *rederidrift* enn det som hittil er blitt gjort kjent.

Hva tjente den norske regjeringen på sin rederidrift gjennom 5 ? år? Finnes det en skjult Nortraship-formue i utlandet? Hadde sjøfolkene mindre rett til å få dekket sitt tap enn det rederne hadde? Kan vi si noe om hva sjøfolkene hadde krav på av kompensasjon og erstatning? Det finnes selvsagt en rekke flere spørsmål, og jeg kan bare forsøke å gi enkelte indikasjoner omkring disse spørsmål.

KRIG I ANMARSJ

For norske sjømenn begynte Den andre verdenskrig omtrent 3. september 1939, idet Storbritannia og Frankrike erklærte krig mot Tyskland. Den første krigshandling mot et norsk handelsfartøy fant sted allerede 13. september 1939, da M/S Ronda (8425 dwt – A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Bergen), på vei til New York via Kristiansand, gikk på en mine og sank utenfor den hollandske kyst. Et par uker senere kom turen til S/S Jern, S/S Solaas og S/S Takstaas.

9. april 1940 – på dagen for invasjonen av Norge – hadde 57 norske skip blitt senket, og 412 norske sjøfolk var blitt drept.

HYRENE ØKER

Som følge av opptrappingen av krigen i 1939 steg fraktratene – og hyrene. Etter

en avtale av 11. november 1939 mellom British Ministry of Shipping (BMS) og Norges Rederforbund, forpliktet Rederforbundet seg til å stille en gitt tonnasje til britisk disposisjon (den såkalte Scheme-avtalen (tonnasjeavtalen)). I følge denne avtale skulle BMS betale krigsbonus/krigstillegg til mannskapene i tråd med den avtale som allerede var inngått mellom sjømennenes organisasjoner og Norges Rederforbund.

Sjømennenes lønn var regulert av en tariffavtale mellom deres organisasjoner og Norges Rederforbund. Den siste revisjonen av avtalen, før invasjonen av Norge, ble inngått 3. april 1940 og ga sjømennene et krigsrisikotillegg på opp mot 300%. Eksempelvis hadde en matros en månedshyre på kr 170,- før krigen brøt ut i 1939. Etter krigsrisikotillegget ville han – forutsatt en grunnhyre på kr 170,- – kunne få utbetalt opp mot kr 680,- pr mnd., alt avhengig av hvilket område farten gikk i. For en kaptein ville regnestykket se slik ut: Månedshyre før 3. september 1939: kr 825,- + 300% = 2.475,-. Månedshyre etter 9. april 1940: kr 825,- + kr 100,- i krigstillegg = kr 925,-.

STATEN OVERTAR REDERIENE

Danske skip som lå i britisk havn under og etter invasjonen av Danmark og Norge ble straks beslaglagt av britiske myndigheter. Mannskapet ble spurt om de ville seile for britiske myndigheter, under britisk hyre som var langt lavere enn den norske og danske, se bl.a. N.D.S. 1941, s. 385.

Norske skip og redere unngikk britisk beslag idet det allerede var inngått avtaler mellom Norges Rederforbund og BMS, et "samarbeid" som man etter invasjonen av Danmark og Norge kunne bygge videre på.

Ved provisorisk anordning av 22. april 1940 beslagla den norske regjering alle norske skip over 500 brutto registertonn, og mannskaper, som ikke allerede var innlemmet i den Norske, britiske eller franske regjerings tjeneste. Som det går frem av anordningens §1, skulle handelsflåten og sjømennene benyttes i krigføring, jf "…å sikre forsyning og fremme krigsoperasjoner for Norge og de nevnte makter." Med andre ord var handelsflåtens sjømenn blitt beslaglagt og rekvirert til marinetjeneste.

Øivind Lorentzen, far av Erling Lorentzen (kronprins Olavs svigersønn), ble gjennom et regjeringsvedtak et sted i Rondane noen dager etter den tyske invasjonen, oppnevnt til sjøfartsdirektør. Den nevnte anordningen ble 18. mai 1940 opphevet av en ny provisorisk anordning, som ga *sjøfartsdirektøren* mandat til "…å overta eiendomsretten til ethvert slikt skip…" Anordningen kom til bl.a. som følge av uklarheter i den første, og ga i realiteten Lorentzen og regjeringen all makt over rederiets eiendeler, det være seg skip eller en hvilken som helst annen eiendom/eiendel, så sant denne var knyttet til rederivirksomheten.

BMS – NORSKE HYRER SKAL NED

Gjennom denne provisoriske anordning ble Lorentzen og den norske regjering eier/bestyrer av verdens største rederi; 806 skip med en samlet brutto tonnasje på 4.011.787 tonn, og et mannskap på omkring 25.000 mann. Eierskapet og driften av skipene ble administrert av det nyopprettede organet Norwegian Shipping and Trade Mission (Nortraship), med bankkonto i Bank of England under navnet The Special Norwegian Shipping Account.

BMS søkte angivelig straks kontakt med Nortraships ledelse med det for øyet å få senket det norske hyrenivået til britisk standard. Nortraship som i realiteten hadde overtatt ansvaret for de norske sjøfolkene varslet de norske sjømannsorganisasjonene og sa opp samtlige avtaler med virkning fra 1. juli 1940.

Det ble åpnet nye forhandlinger mellom Nortraship og sjømennenes organisasjoner, førstnevnte representert ved Lorentzen og sistnevnte representert ved Thor Sønsteby (som i følge Rt-1954-189 må ha falt sine medlemmer i ryggen). Ny lønnsavtale ble signert 5. juni 1940 og ga følgende resultat: Krigstillegget ble redusert til kr 100,- pr måned for de fleste lønnsklasser bortsett fra byssegutter, lettmatroser, dekksgutter, maskingutter og salong- og messegutter som fikk sitt krigstillegg redusert til kr 50,- pr måned. Den omtalte matros fikk dermed redusert sin hyre med i overkant av 250%, i vårt regnestykke fra kr 680,- til kr 270,-. En reduksjon på kr 410,- pr. mnd.

Samtidig med forhandlingene mellom sjømennene og deres nye arbeidsgiver, Nortraship, foregikk det forhandlinger mellom Nortraship og BMS. Motivet for disse forhandlingene var å få finne en løsning omkring det forhold at norske sjømenn hadde fått skrellet bort det meste av sin hyre som følge av press fra befrakteren, BMS. Under disse forhandlingene ble det bl.a. innrømmet av BMS at denne reduksjonen i krigstillegget naturlig nok *ville* komme befrakteren (BMS) til gode – dersom man ikke gjorde noe med det. BMS ga videre uttrykk for at denne ordningen med avskrellet krigstillegg ikke var ment å skulle gi BMS en økonomisk fordel. BMS var derfor villig til å betale den økonomiske fordelen tilbake, men i og med en slik tanke, oppsto et nytt problem: Hvordan skulle dette gjøres uten at det skulle skinne igjennom – spesielt overfor britiske sjøfolk – at krigsrisikoreduksjonen i realiteten ikke var en reduksjon likevel.

I Rt-1954-189 (Nortraship-dommen) blir det vist til en ikke helt troverdig brevveksling mellom Lorentzen og BMS' Sir Cyril Hurcomb, som endte med at BMS – etter forslag fra Lorentzen – skulle forplikte seg til å betale til den nevnte bankkonto i Bank of England 1 shilling pr. dwt (1 shilling var det samme som kr 1,-). Til dette uttalte Sir. Hurcomb i sitt brev av 21. juni 1940 til Lorentzen: "Jeg foretrekker imidlertid at betalingen skal benevnes som ekstra betaling pr. mann pr. måned."

I følge forarbeidene til avtalen skulle beløpet være en slags ekstra betaling (ex gratia – foretatt av ren velvilje uten at man er forpliktet til det) til fordel for norske sjøfolk. Videre ønsket Sir Hurcumb at denne utbetalingsordningen ikke skulle nevnes i certepartiavtalen. Avtalen skulle altså holdes hemmelig, spesielt for dem den gjaldt – de britiske og norske sjøfolk – og slik ble det.

Som dere vil se nedenfor dekket ikke denne ex gratia betalingen opp for det reelle økonomiske tap sjømennene led som følge av at de nær sagt ble tvunget til å redusere sin hyre. Skal vi tro BMS betalte de ut hele den økonomiske fordel til Nortraship, hvilket i det minste utgjorde forskjellen mellom den lønn den enkelte sjømann hadde før de ble tvunget inn i avtalen, og den britiske standardhyre. Hvor ble det da av pengene? Og ikke minst; sto utbetalingen i stil med Nortraships reelle og ukjente inntjening? Og hva var egentlig Nortraships reelle overskudd?

I desember 1942 ble krigstilleggene forhøyet. I og med at hyreøkningen *ikke* ble betalt av BMS, men derimot av overskuddet fra den hemmelige ex gratia avtalen med BMS, var den ikke reell. Sjøfolkene betalte altså sin egen hyreøkning ved å spise av sine egne krigstillegg. En flott ordning for rederen.

KRIGENS OPPHØR – REGNSKAPENE GJØRES OPP

Nortraships virksomhet som reder og disponent over alle norske rederes eiendeler, opphørte 30. september 1945. Da hadde omkring 30.000 sjøfolk seilt for Nortraship, hvorav 3.568 hadde måttet bøte med livet stort sett under den verste terror en kan tenke seg da de 729 skipene som disse sjømennene hadde bemannet ble sprengt i filler og gikk ned stort sett i et flammende bølgehav.

Netto driftsoverskudd av verdens største sivile marine kom i følge Arnljot Strømme Svendsen, "Skipsfartspolitikken i Norge etter krigen", på £110.330.000, eller kr 2.206.600.000,-. Finansdepartementets samlede uttak i Nortraship var på £119.785.981,- (det sies intet om hjemmelen for dette uttaket, ei heller hva det har gått til). Skal vi følge de regnskaper som Strømme Svendsen har studert, kan de se ut for at Nortraship 30. april 1945 hadde tilgjengelig kapital (som følge av overskudd, innbetalt forsikringsbeløp samt aktiva/verdipapirer m.v.) på til sammen £239.132.929,-, eller kr 4.782.658.580,-. I og med at Nortraship-perioden varte frem til 30. september 1945, vil nok dette beløpet ha vært høyere på dette senere tidspunkt.

NORTRASHIPS OVERSKUDD

Regjeringen har i alle år nektet sjømennene tilgang til Nortraships regnskaper. Hva kan årsaken være til denne hemmeligholdelsen? At overskuddet var større? Nortraship startet sin rederivirksomhet med 4.011.787 brt. (ca 6.499.094 dwt) og avsluttet med 2.248.787 brt. (ca 3.643.034 dwt).

For å gi dere et lite innblikk i hva en reder kunne tjene i tiden før invasjonen av Norge (for derved å kunne få en indikasjon på inntjening under krigen), må jeg gi dere noen tørre tall, men som likevel er viktig for å kunne beregne hva Nortraship kan ha tjent i sin virksomhet.

I mars 1940 ble det inngått fraktkontrakt av mais fra USA's østkyst til dansk havn. Det ble for frakten betalt kr 81,80 pr tonn. Skipet ble lastet med 4.200 tonn korn. Fraktinntekt for denne turen – som skulle ha startet 9. april 1940 og som følge av situasjonen i Danmark/Norge ble stoppet – ville blitt kr 343.560,-. Fra dette beløp skal det trekkes utgifter til lasting, lossing, bunkers og alminnelige driftsutgifter. Rederen ville likevel sitte igjen med et pent overskudd.

Jeg skal nå gi dere et eksempel på hva det kostet å frakte korn fra USAs østkyst til Norge like før krigsutbruddet. Vi benytter her et skip på 8.500 dwt med et forbruk på 10 tonn bunkers pr døgn. Mannskapet er på 34 mann. Lasting tok 5 dager. Lossing tok 11 dager. Reisen tok 16 dager. Bunkersprisen var på kr 86 pr tonn. Til sammen tok hele frakten 32 dager. Tar vi den ovennevnte fraktraten på 81.80,- (som omregnet til et timecharter utgjør omtrent kr 62,-) som sikkert steg betraktelig ettersom krigen eskalerte, og fører den over på vårt skip som ble lastet med 7.660 tonn, får vi følgende regnskap:

Lasting:	kr 38.000,-
Lossing:	kr 10.000,-
Bunkers:	kr 14.000,-
	(16 d x 10 tonn x kr 80)
Driftsutgifter:	kr 99.200,-
	(kr 3.100 d x 32
	(av dette utgjør kr
	28.160 krigshyre))
Frakt inn:	kr 626.588,-
Overskudd:	kr 465.388

Skipet på 8.500 dwt ga dermed et dagsoverskudd på kr 1.71 pr dwt.

Jeg har ikke fått avklart fraktratene under krigen, og har derfor måttet holde meg til fraktrater som ble inngått like før invasjonen av Norge, mens jeg har holdt meg til gjennomsnittlige driftsutgifter under krigen (som altså var en god del høyere enn normalt). Jeg antar at ratene må ha steget utover det nivået jeg har forholdt meg til som følge av krig og økt etterspørsel.

Jeg har i all uhøytidelighet regnet ut et ca anslag for statens overskudd i Nortraship basert på ovennevnte rate, regnestykke og dagsoverskudd pr dwt. Overskuddsbeløpet har kommet som et resultat av fraktinntekter regnet fra 9. april 1940 frem til 31. desember 1945. Jeg har regnet med at tonnasjen har seilt i 11 måneder i året gjennom hele perioden. Jeg har videre forholdt meg til tonnasjen ved krigens start, og deretter regnet fraktinntekter på den oppgitte gjenværende tonnasje fra 31. desember etter alle krigsforlis året i forveien. Tonnasjen er oppgitt i bruttotonn i den litteraturen jeg har hatt tilgjengelig. For å finne dwt, som ratene er regnet etter, har jeg multiplisert bruttotonnasjen med 1.62 som for den tidens skip stemmer sånn omtrentlig. Utregningen ga følgende netto overskudd etter at alle utgifter mht lasting, lossing, bunkers og driftsutgifter er trukket fra: kr 13.273.499.720,-, altså godt over 13 milliarder kroner.

Som vi vet har myndighetene på sin side oppgitt å ha hatt et overskudd i sitt rederi på i overkant av 2 milliarder kroner. Hva kan årsaken være til denne vesentlige forskjellen? Fraktraten er naturligvis en usikkerhetsfaktor her, men selv om vi i utregningen ovenfor skulle halvere fraktraten og derved overskuddet jeg har kommet frem til, står vi likevel overfor et stort sprik mht hva myndighetene har oppgitt som overskudd, og min utregning.

Statsrederiet og rederne vil kanskje forsvare seg med at certepartikontraktene som ble påtvunget rederne i og med Tonnasjeavtalen av 1939 var meget lave, og at det derved ikke ble noe bedre overskudd gjennom krigens gang. Dette stiller jeg meg tvilende til. Som det fremgår av saken ga BMS klart uttrykk for at de ikke skulle tjene på sjøfolkenes hyrereduksjon, jf Shilling-avtalen. At rederne ikke skulle ha fått samme ordning og erklæring fra BMS hva gjelder fraktinntektene finner jeg nærmest usannsynlig. Slik jeg ser det *kan* derfor store beløp ha kommet på avveie.

BEREDSKAPSORDNINGEN I SVEITS

I et forsøk på å redde Per Ditlev Simonsen uttalte den aldrende Arnljot Strømme Svendsen 25. august 2007 at regjeringen Gerhardsen hadde pålagt norske redere å salte ned profitten i utlandet, deriblant i Sveits. Strømme Svendsen satt like etter krigen som formann i det superhemmelige Beredskapsutvalget (hvor møtedeltakerne ikke fikk ta notater og hvor alt utdelt papir ble makulert før møtets slutt).

Hvorfor fikk rederne denne ordningen? Redselen for at den røde arme skulle okkupere Norge hadde fått Gerhardsen-

regjeringen til å foreslå å salte ned en beredskapsbeholdning i Sveits, vil noen si, deriblant Strømme Svendsen. Kan det foreligge andre forklaringer, og hva med kontroll av denne etter hvert så formidable formuen? Det finnes ingen.

Kan ordningen med den pålagte og skjulte valutaplasseringen i Sveits ha sin forklaring i at rederne har gått med på et magert forlik med staten (for å dempe lyset og folks oppfatning av griske redere som har tjent grovt på krigen), mot at de under bordet har forhandlet seg frem til en ordning hvor de i realiteten likevel får tilgang til sine penger i Sveits mot at de holder av et visst beløp som en såkalt beredskapsbeholdning? Spørsmålet står der, ubesvart, men like fullt berettiget.

OPPGJØRET

Allerede før krigen var over, visste myndighetene at det i all enkelthet var to problem som måtte finne sin løsning ved krigens slutt: Hva skulle man gjøre med rederne og deres skip, og hva skulle man gjøre med sjøfolkene?

Her er det interessant å registrere hvordan og ikke minst hvor forskjellig rederne, myndighetene og sjømennene så på saken.

REDERNE

Skipsrederne krevde å få tilbake skipene som regjeringen hadde konfiskert. Videre krevde de å få dekket tapet for de skip som hadde blitt senket eller som på annen måte hadde blitt ødelagt under den tid regjeringen hadde forvaltet skipene. I tillegg krevde rederne å få dekket det økonomiske tap de hadde lidd som følge av slitasje på og tap av deres materiell: Bruksgodtgjørelse, utgjevningserstatning (erstatning for tap av inntekt for forliste skip), amortisering (nedbetaling av gjeld på skip). Rederne krevde også å få dekket sitt tap som følge av regjeringspålagte maksimalfrakter i perioden 1939-1940. Endelig krevde rederne å få en spesialordning mht skatt på erstatningen, slik at skatten ble fordelt over flere år. De aller fleste vil nok være enige i at redernes krav var både rimelige og forventede.

Følgende argument for redernes krav er gjengitt her fra Strømme Svendsens bok, ”Skipsfartspolitikken i Norge etter krigen”:

”En kurator (Øivind Lorentzen) kan ikke tjene på sin virksomhet for den han beskytter,” uttalte Lorentzen etter krigen, og mente derved at staten burde gjøre opp fullt ut med rederne.

”Det har ikke vært meningen med rekvireringen at staten skulle tjene på den. Overskuddet av Nortraships virksomhet bør derfor i sin helhet komme skipsfarten til gode,” uttalte Høyesterettsjustitiarius Paal Berg, Fylkesmann Carl Platou og hr.adv. Ø. Thommessen under krigen.

”…det skal ytes erstatning for det som er overtatt av Regjeringen, og denne skal fastsettes i overensstemmelse med gjeldende norske rettsregler,” uttalte flertallet i kgl.res. 4. mai 1946.

”…Nortraships samlede overskudd var sjøfarstnæringens eiendom, og at det derfor bare var spørsmål om en rettferdig og riktig fordeling av midlene,” uttalte mindretallet i samme kgl.res.

Redernes synspunkt og anførsler var godt juridisk fundert mente bl.a. fagmannen Strømme Svendsen (uten å nevne at

Illfoto: Fanafjord. Erik Ask, www.bergenships.com

sjømennenes krav var like godt juridisk fundert).

Med dette som bakgrunn og utgangspunkt fikk hver enkelt reder tvunget igjennom sine krav og som ga grunnlaget for Oppgjørsloven (lov av 19.07.1946 om erstatning for skip og bruk av skip). En slik lov ble aldri fremmet for å løse sjømennenes krav.

Slik beskriver Strømme Svendsen sin oppfatning av statens oppgjør med rederne:

"For de erstatningsberettigede rederier må oppgjøret betegnes som nokså magert, idet de bare fikk vel 50 pst. av det som de mente burde tilkomme dem."

Det finnes ingen dokumentasjon på riktigheten av påstanden om 50%. Ser vi hen til hva rederne har fått lov til eller er blitt pålagt å gjøre mht nedsalting av profitt i Sveits, i lys av et mulig langt høyere reelt overskudd av driften av handelsflåten under krigen (og som spesielt rederne må ha vært kjent med), kan det godt være at rederne i realiteten har fått dekket sitt tap fullt ut og mer til, ikke i Norge, men gjennom den ovennevnte spesialordning eksempelvis i Sveits.

I tillegg til å gjøre opp med de enkelte rederne gjorde regjeringen alt de kunne for at rederne hurtigst mulig skulle få bygget seg like store som før krigen, og litt til. Regjeringen la til rette for en ekspansiv utvikling bl.a. ved å tillate rederne nær sagt fritt å kontrahere nybygg, noe denne gjengivelsen fra Strømme Svendsens bok gir uttrykk for:

"Ved lisensgivningen i 1945 og 1946 ble så å si alle søknader om valuta til nykontraheringer innvilget. I alt ble det gitt valutalisenser for bygging og kjøp av tonnasje for en samlet kontraktsum á ca. 2 milliarder kroner. Dette beløpet svarte nært til summen av forliserstatninger og amortiseringserstatninger for den rekvisisjonerte flåten."

Og i St.meld. nr. 10 (1947) kan man lese følgende politiske uttalelse:

"'Av hensyn til den store betydning skipsfarten har…har en funnet det riktig å stille valuta til rådighet for skipsrederne, slik at gjenreisingen av handelsflåten kan skje så hurtig som mulig."

Staten gjorde opp med rederne og la alt til rette for en lysende fremtid for standen.

Sjømennene derimot hadde i utgangspunktet tapt på alle fronter allerede få dager etter invasjonen av Norge.

SJØFOLKENE

Hvordan norske sjømenn ble mottatt i Norge etter krigen gir følgende uttalelse fra kontreadmiral Skule V. Storheill uttrykk for:

"Den største skuffelse både han og jeg opplevde etter hjemkomsten til Norge i 1945 var at det tok 2 – to – måneder før norske aviser, som var fulle av hvilke bragder som hadde funnet sted på hjemmefronten, i det hele tatt nevnte et norsk handelsfartøy ved navn, og noe stort annet enn å nevne på bortgjemt plass i vedkommende avis at dette fartøyet var kommet hjem etter å ha vært ute i så og så mange år ble heller ikke gjort."

Gjengivelsen ovenfor av sjømennenes plass i det norske samfunnet like etter krigen belyser samtidig årsaken til at det ble så lett for regjeringen å ignorere deres krav.

Sjøfolkenes krav var fundamentalt sett ikke forskjellig fra redernes: De ønsket å få erstatning for den innsats den norske regjering i over 5 år hadde dratt nytte av. Alle var stort sett enige i at rederne skulle få sine tap dekket, men da sjøfolkene kom med de samme krav, ble det krig. Hvorfor?

Jeg lar Strømme Svendsen fortelle:

"Den oppgjørssaken som skapte størst strid gjaldt uten tvil det såkalte Nortraships sjømannsfond…Grunnen var at de norske krigsrisikotillegg etter britisk press ble redusert til de britiske satser, mens differensen av befrakterne (Ministry of Shipping) ble betalt til Nortraship."

Den siste setning er interessant, for her gjør Strømme Svendsen det igjen helt klart at (hele) differansen *skulle* utbetales Nortraship. Den shilling, eller krone om en vil, som ble nevnt i avtalen mellom BMS og Nortraship som fast utbetaling, svarer ikke til denne differansen. Det er ikke tvil om at store beløp derved er blitt sendt fra BMS til Nortraship for så å bli borte.

Under rettsaken som sjømennene reiste mot staten, og som de tapte i 1954, blir det sagt at det samlede beløp fra utbetalingene fra BMS (altså differansen mellom den hyre en sjømann hadde før 9. april 1940 og det han fikk betalt etter å ha blitt tvunget inn i den langt lavere britiske standard, gjennom press fra Nortraship) i september 1946 var på kr 43 millioner inklusive renter. Dette kan ikke være korrekt.

Bare de 9 første månedene av krigen hadde BMS i følge Shilling-avtalen betalt til Nortraship ca kr 58,5 millioner. Men, som vi har sett så skulle BMS – noe de helt sikkert gjorde – betale *hele* differansen (ikke bare 1 shilling per dwt), noe som bare etter de 9 første månedene av krigen utgjorde kr 117,2 millioner, forutsatt et samlet mannskap på 25.000. Etter bare ni måneders drift mangler det allerede over 58,7 millioner kroner!

I Rt-1954-189 slår Høyesterett fast at det var umulig å komme forbi det britiske kravet om at norske sjømenn måtte akseptere en hyrereduksjon. Mine to spørsmål blir da: Hva ble de norske sjømenn truet med?, eller; Hva ble de tilbudt? Idet de neppe har blitt truet på livet, har de helt sikkert fått et tilbud som de har akseptert. I motsatt fall hadde de streiket slik norske sjømenn gjorde på USA's østkyst hvor skipene ble liggende i ro i flere måneder.

Men selv om sjømennene ikke ble tilbudt noe og med lukkede øyner lot seg overtale til å gå ned i lønn; finnes det overhodet en eneste grunn eller et eneste argument for å *ikke* gi sjømennene den lønn de i over 5 år hadde slitt for, og risikert livet for?

Vi vet hvilket valg staten gjorde i 1945 overfor landets sjømenn, men var dette det beste, den mest fornuftige og rimelige løsning? Hvorfor ikke bare behandle sjømennene på lik linje med rederne; rimelig og rettferdig, og bli ferdig med saken?

MYNDIGHETENE

Problemet for sjømennene var følgende: Hadde sjømennene, gjennom sin representant Thor Sønsteby, akseptert å gå ned ca 250% i lønn fordi de – som Lorentzen mente – ikke tenkte på annet enn frihetskampen?

Det var ikke noe påfallende ved det at norske sjømenn aksepterte å gå ned i lønn, mente Høyesterett i Rt-1954-189, og gjenga Lorentzens vitneforklaring for byretten som støtte for denne konklusjonen:

"De norske mannskaper var, da jeg kom over til England, besjelet av ønsket om å gjøre alt hva de kunne for å vinne tilbake landet. Det var en kampånd, en innstilling som var beundringsverdig. Følgen var da også at da spørsmålet om regulering av bonusen kom opp, så var der ikke noen protester fra mannskapene om det spørsmål, det gikk svært greitt igjennom."

Det gikk svært greit, dette, ja, med god hjelp av Sønsteby. Like greit gikk det i samtalene mellom skipsrederne og staten før den første kgl.res. av 18. april 1940 ble signert, hvor man var kommet til enighet om at:

"…rederiene hadde krav på frakt og assuranse for sine skip når krigen var slutt." Strømme Svendsen.

Gjennom den neste kgl.res. av 18. mai 1940 ble det gjort helt klart at staten bare skulle få stilt flåten til disposisjon, ikke dens fraktinntekter. Dette prinsippet ble slått fast ved at man ved lov bestemte at det skulle utnevnes en kurator (Øivind Lorentzen, igjen) som skulle utøve rådighet over redernes eiendom.

"En kurator kan ikke tjene på sin virksomhet for den han beskytter, avkastningen av de midler som han således forvalter blir derfor ikke hans eiendom." Strømme Svendsen.

Rederne hadde altså sikret seg selv ved lov allerede ved krigens utbrudd (og som dere allerede har sett så sikret de sine rettigheter også etter krigen, med en Oppgjørslov). Straks forholdet mellom rederne og staten var ordnet, snudde staten seg rundt, til sjømennene, og brøt alle avtaler for deretter å tvinge sjømennene inn i nye avtaler som ville gi staten en økonomisk fordel på bekostning av sjømennene. Er det rart det ble "strid"?

Lite tyder altså på at Den norske regjering samt landets skipsredere var like "besjelet" som det landets sjømenn hadde vært ved krigens utbrudd.

Da striden nådde nye høyder i landets domstoler etter krigen, fokuserte advokatene og dommerne kun på landets sjømenn, deres frihetsvilje, og deres ønske om å kjempe uten tanke på penger. Det ser ikke ut for at det ble stilt et eneste spørsmål om hvorfor sjømennene og deres krav skulle stilles annerledes enn redernes.

Høyesterett og Oslo tingrett forsøkte for øvrig å vri saken rundt til et britisk anliggende hvor norske sjømenn ikke kunne forvente at de skulle få bedre betalt enn de britiske sjømennene. Hadde *det* vært tilfellet, ville det i følge Høyesterett ikke blitt noen avtale. Neivel. Hva hadde *da* skjedd med krigen?

De norske sjøfolkene seilte under ledelse av det norske Nortraship. Det var ingen kontraktsmessig sammenheng mellom de norske og de britiske sjøfolkene; de kom fra hver sin nasjon og hadde hver sin arbeidsgiver. I utgangspunktet, den gang, var det vel ingen norsk arbeidsgiver eller arbeidstaker som tenkte spesielt mye på hva andre lands arbeidsgivere og arbeidstakere forhandlet seg frem til av lønn, når deres egne lønninger skulle fastsettes. Det ville derfor ikke være kritikkverdig å lønne de norske sjøfolkene etter norske forhold, og de britiske etter britiske forhold, verken før eller etter krigen. Likevel klarte Nortraship på en eller annen måte å blande den norske lønnskampen med den britiske, som om det hele var et britisk anliggende.

Etter Høyesteretts syn hadde ikke sjømennene – i motsetning til rederne – krav på å få dekket opp økonomisk for sin innsats under krigen. Årsaken til at sjømennene likevel hadde fått denne forskrudde idé forsøker Høyesterettsdommer Holmboe å redegjøre for på denne måten:

"Den hemmelighetsfullhet som under hele krigen omga, og måtte omgi, dette fond…har gitt anledning til en ryktedannelse (flere ganger ble det sendt ut skriv fra sjømannsorganisasjonene til deres medlemmer med meldinger om at differansen var sjøfolkenes eiendom og at det ville bli utbetalt betydelige beløp til sjømennene og deres etterlatte. Én slik melding ble sendt ut 9. august 1940 til kapteinen på et skip hvis mannskap nektet å seile antakelig som følge av lønnsforholdene. Min parentes), som etter hvert har skrudd de uteseilende sjømenns forventninger høyt opp."

Hovedpunktene for Høyesteretts avvisning av sjømennenes saksanlegg om å få utbetalt sitt oppsparte krigstillegg var:

1. Det eksisterte ingen avtale om at krigstillegget skulle utbetales til hver enkelt sjømann etter krigen.
2. Verken BMS eller Nortraship ville noen gang ha gått med på en slik avtale idet en slik avtale ville være en proformaavtale for å kaste blår i øynene på de britiske sjøfolk, eller som tingretten uttalte det: "…en « Monkey business » overfor de engelske sjøfolkene."
3. Sjømennenes krav var bare basert på ryktedannelse om solide utbetalinger etter krigen.

Til 1: Rederne fikk utbetalt erstatning for hvert enkelt skip.
Til 2: Viste ikke den hemmeligholdte shilling-avtalen mellom BMS og Nortraship at man nettopp sto overfor en slik « Monkey business » (iscenesatt av BMS og Nortraship), idet den eksplisitt var en tilbakebetaling av norske sjøfolks hyrereduksjon?
Til 3: Ryktene skrev seg fra Nortraship og synes å ha blitt sendt ut for å villede sjømennene til å fortsette å arbeide for gullet som glimret i horisonten, men som altså aldri hadde vært der.

Dersom det skulle vise seg at Nortraship har hatt langt høyere overskudd enn det som i dag er kjent, burde sjømennene (og deres etterlatte) som ble lurt til å redusere sin hyre ha krav på en forholdsmessig del av denne formuen som etter alle solemerker fremdeles eksisterer, i Sveits.

Slik jeg oppfatter saken, har sjømennene blitt lurt eller på annen måte blitt villedet av Nortraship, og burde derved ha et godt grunnlag for erstatningskrav.

Helt til slutt vil jeg minne om at da Berlinmuren for en liten stund siden ble revet ned, ble en rekke Østeuropeiske stater tvunget til å iverksette tilbake føring av eiendommer til de rettmessige eiere som av staten hadde blitt fratatt sine eiendommer helt tilbake til før krigen. Dette gjaldt også de eiere som for lengst hadde flyttet fra landet.

I Dråpen nr. 3- 2002 skrev vi om Arbeidsmiljøloven (se artikkelen under). Spørsmålet er om vi har kommet noe lengre enn i 2002? Nei dessverre, det har vi ikke. Vi vil likevel påstå at FFFS i alle fall har satt saken på den politiske dagsorden. Og nå er det på tide at ansvarlige politikere tar fatt i problemet og innfører loven også til sjøs, slik resten av landene i Europa har gjort.

LOV OM ARBEIDERVERN OG ARBEIDSMILJØ M.V.

I Norge har vi en fantastisk lov, loven om arbeidstakeres rettigheter og plikter. Loven skal ivareta alle som er ansatt, som lønnsmottakere. I det ligger det, at den jobben som gjøres, skal være tilrettelagt. Det går selvsagt ikke bare på at det skal være trygt å arbeide der, men som det står:

§ 1 MÅLSETTING.

Lovens målsetting er:

å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstaker full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med vernetekniske, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet,

å sikre trygge tilsettingsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker,

å gi grunnlag for at virksomhetene selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndighet.

§ 2 HVA LOVEN OMFATTER.

Såfremt at ikke noe annet er utrykkelig sakt i loven, gjelder den for enhver virksomhet som sysselsetter arbeidstakere.

Tenk om livet var så enkelt? Som loven beskriver har vi det egentlig både godt og greit, problemet er bare at lovteksten var ikke slutt med det ovennevnte. Den fortsetter nemlig som følger:

1. UNNTATT FRA LOVEN ER:

a) sjøfart, fangst og fiske, herunder bearbeiding av fangst om bord i skip,
b Militær luftfart som omfattes av luftfartsloven.

Videre er loven pirkete i forhold til hva man kan og ikke kan, for de som arbeider på land. Hadde loven også blitt gjort gjeldende på skip, tror vi at vi hadde stått mye sterkere, hva angår rammebetingelser, oppsigelsesvern, HMS og arbeidsmiljø ombord på våre arbeidsplasser.

I § 8 KAN MAN BLANT ANNET LESE:

1. Arbeidsplassen skal innrettes slik at arbeidsmiljøet blir fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd.

Under bokstave H. i samme avsnitt står følgende:

At sanitæranlegg og velferdsrom er tilfredstillende i omfang og utførelse.

Kanskje det hadde vert lurt om noen hadde sett nærmere på enkelte av beredskapsfartøyene/supply skip i den sammenheng. De som har vert om bord i et beredskapsskip vet hva vi snakker om. Et, kanskje to toaletter på deling samt en dusj. Messe og dagrom som er på størrelse med et middels stort klesskap, i samme rom. Når fartøyene som er satt til beredskap er så små at man knapt har plass til å sitte ned i et felles oppholdsrom, kan man spørre om hvor eventuelle overlevende, fra en ulykke, skal plasseres. Lugarene er så små at det knapt er plass til den som skal bo der, Faktisk er det så galt at det største rommet om bord, i enkelte fartøyer, er likrommet. Selvfølgelig er det mulig også for overlevende å være der, men hyggelig blir det neppe, når man i grov sjø, skal se på døde arbeidskammerater i tillegg..

§ 8. sier under punkt a): at arbeidsrom, atkomstveier, tapper m, v. er dimensjonert og innredet ut fra den virksomhet som skal drives.

Vi som har arbeidet en tid på små og mellomstore beredskapsfartøyer, eller tilsvarende supplyskip, vet at om det kommer til en ulykke eller det som verre er, vil ha store problemer med å frakte en skadet på båre. Redselscenarioet er at det skal fraktes mer en båre, da vil det stoppe helt opp. For liten bemanning og trange korridorer og bratte, smale leidere sørger for det. Stakkaren som ligger på båren risikerer i verste fall å få det verre under båretransporten, enn han/hun fikk av skaden.

Slik vi ser det er det bare en ting å gjøre, innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs.

Dette var oppfordringen vi kom med for sju år siden, og vi har ikke endret syn siden det.

Nå er det på tide at lovskaperne får fingeren ut og gjør noe.

LRV

Illfoto: Eirik Ask – www.bergenships.com

VIDIOTAR

Eg har hundrevis av videokassettar så eg ikkje vett ka eg ska gjør med. Ska eg hiva de eller gjømma de? Hundrevis av kjekke spele- og tegnefilmar, og 10-20 kassettar med opptag fra då eg sjøl har vært i fjernsynet. Video og videobransjen har gått ud på dato, og komme aldrig tebagers. Heldigvis, tror eg. Eg e ein vidiot, eg trenge sårt ledige hylleplass. Men eg klare ikkje å hiva kassettane, og det irritere meg sykt.

Dagfinn Thune har skrevet ei bog om videobransjen i Norge; Gull & grønne kremmere. Morsomme lesing om ein halvkriminelle cowboygjeng som blei millionerar i ein fei, og kor de fleste gjekk konk kjapt ittepå. Me huske kulturformidlare som Sola Tepperens og Video, Koparvik konfeksjon og video, og Karasjok begravelsesbyrå og video.

Kvert år hadde videobransjen årsmøde og festival. Og alltid på det nyaste og flottaste hotellet så va å oppdriva. Deltagerane brukte ikkje bankkort, de hadde tusenlappane i lommane eller i ein plastpåse. Og pengane satt laust, det blei ein slags konkurranse i kem så kunne bresa og ødsla mest.

Ein nokså kjende videomann fra Stavanger e hovedpersonen i store deler av denne bogå.

Ein gang på midten av 80-talet va denne maen på videofestival. Ei nått hadde han det så kjekt at han gav blaffen i å legga seg, og festa heilt te frokost. Te frokost bestilde han ei flaska champagne. Servitøren hadde problemer med å effektuera frokostsjampis, og måtte kontakta hovmesteren. Og hovmesteren huskte maen godt fra kvelden før, då hadde han spandert gratis cognac på adle 400 gjestene, pluss at han, for løye, tende sigarane med tusenlappar. Så sjøl om det va litt uvanligt, så blei der servert sjampis, i kjølar, te frokost. Videomaen ville åbna flaskå sjøl. Han rista flaskå godt, skøyd korken rett i taget, og lod de edle dråbane fossa ud og ner i kjølaren. Han drakk ingenting. Og bestilde ei nye flaska. Han gjorde akkorat det sama med flaska nr. 2. Og 3. Og 4. Og 5. Då va der ittekvert blitt nokså mange så lurte på ka han holdt på med. Og det hadde rabla for han?

- Å nei, sa han. Ser dokker den mågå så sidde på glasstaget der oppe? Eg ska skremma mågå såpass at hu lette.

Han klarte det med korken fra flaska nr. 6. Som ingenting. Og då følte han nok at han ikkje va som de andre, heilt vanlige, millionerane. Så spiste han frokost. Håbe eg.

Man kan saktens lure, og nå gjør i alle fall vi det

Her om dagen fikk vi en kopi av et brev fra en av våre kontakter. Vedkommende hadde fått et brev fra "Sjømannsorganisasjonene i Norge", underskrevet av de tre andre forbundenes ledere.

Det er her vi begynner å lure. Med hvilken rett har de tre andre til å kalle seg Sjømannsorganisasjonene i Norge? Det er nemlig det som står på brevhodet deres.

Det er da beviselig andre som organiserer sjøfolk i Norge, deriblant FFFS De har ingen slik rett.

Det er et gammelt ordtak som sier at hovmod står for fall. Når de andre prøver febrilsk å innbille seg selv og alle andre om at blant andre FFFS ikke eksisterer, gjør de seg selv en bjørnetjeneste.

Det er underslag av sannheten om de prøver å fortelle at de er de tre eneste sjømannsorganisasjonene, og de vet det.

Det er ikke så lenge siden de led et svidende nederlag i Høyesterett. Den saken tapte de mot et annet sjømannsforbund, nemlig FFFS. I juni kommer en annen sak opp som de skal tape, for om vi må tar vi saken til Strasbourg for å få gjennomslag.

De vet at vi er i høyeste grad til stede, likevel gir de inntykk av at de er de eneste som organiserer sjøfolk.

De kaller seg selv sjømannsorganisasjonene i Norge, vi finner det litt søkt at de bruker dette navnet. Slik FFFS ser det, er de ikke annet enn ekskluderende særforbund. Et er for styrmenn og kapteiner og et er for underordnede mannskaper. Dette fører til splitt og hersk, ikke samhold. Et er for maskinister, og det er det eneste av dem som er "inkluderende", fordi de organiser alle som vil være med enten det er på land eller sjø (se Dråpen nr 4- 08 side 47).

Om de ikke frivillig bytter ut navnet og logoen på brevarket sitt, vil vi bli tvunget til å bruke sterkere lut ved neste henvendelse.

LRV

Illfoto: Eirik Ask – www.bergenships.com

Illfoto FFFS

"Tariffavgift er lovlig"

Dette er overskriften på en artikkel i LO Aktuelt, skrevet av LO advokat Einar Stueland. Dette er advokaten som førte saken mot tvangstrekket som FFFS hadde mot NSF i fjor.

Det hele fortoner seg unektelig litt merkelig, når mannen har mottatt den samme dommen fra Høyesterett, som vi har.

I følge vår advokat Marius Reikerås tolker Stueland premissene i dommen, ikke domsslutningen. Der står det at det er ulovlig å trekke noen for penger mot deres vilje.Videre påstår Stueland at vi driver med desinformasjon, noe som bare er sprøyt. FFFS vant saken og alt annet er irrelevant. Om ikke NSF, NSOF og DNMF har forstått budskapet fra Høyesterett og vil finne på andre måter å foreta trekk, skal de få kamp til the bitter end.

De tre forbundene vil ikke innse at det å trekke folk for penger de ikke har krav på, er både umoralsk og ulovlig. At de nå i ettertid vil fortsette med tariffavgift sier faktisk litt om hva de synes er viktig. At de vil finne nye metoder for å innhente penger fra uorganiserte/medlemmer i andre forbund, sier alt om hva som står høyest på prioriteringslisten der i gården.

Stueland skriver videre at FFFS med urett,forteller at denne praksisen har pågått i 30 år.

Det utsagnet er det slett ikke FFFS som har kommet med, men tidligere forbundsleder i NSF Erik Bratvold, som i to rettsinstanser har fortalt at "ordningen med tariffavgift har i alle fall vært brukt i 30 år". FFFS har bare sitert ham. Lyver Bratvold, ja da lyver vi.

At Stueland og andre innen NSF har stått så tydelig frem i media etter nederlaget i Høyesterett, ser vi på som meget nyttig. Nå vet vi og sjøfolk generelt hva NSF ønsker, nemlig å innføre en ny type trekk, som er lovlig. Om de på et eller annet vis klarer dette, viser det med ildskrift hva de egentlig ønsker, nemlig å tappe sjøfolk for mest mulig penger.
Som vi har mange eksempler på, er det i alle fall ikke medlemspleie som står øverst på prioriteringslisten.

Jaqueline Smith uttaler i Maritim logg (ML) nr. 10-2008 at tariffavgift er lovlig, igjen er dette basert på domspremissene, ikke selve dommen. Videre forteller en faktaboks i samme stykket at dommen kun omfatter ca 100 underordnede mannskaper i NIS. Dette er det reneste sludder, dommen nevner ingenting om nasjonalitet. Tvert i mot sier den at det er uberettiget (ulovlig) å trekke noen som helst for tariffavgift.

LRV

Er man innsatt i fengsel har man bedre rettigheter enn sjøfolk

Man skulle ikke tro det er sant, men slik er det faktisk. Er man innsatt og har et sykt barn, kan mor ta ut 10 ekstra fridager i året. Betalt av trygden. Dette har ikke kona/samboeren til en sjømann mulighet til.

Om man leser svaret fra departementet under, går det klart frem at sjøfolk er helt glemt i tilfelle et av barna blir syke. De fleste fedre/mødre som har sin inntekt til sjøs har opplevd dette, og følt hvor vanskelig det er å vite at man ikke kan hjelpe til hjemme. Når man også vet at foreldre som begge har sitt arbeid hjemme kan ta ut 10 betalte dager hver i året, blir det ekstra vanskelig å svelge, at man ikke har det samme lovverket som de som har sitt arbeid i land. Om en sjømann ikke kan reise hjem, skulle i man i det minste kunne forlange at mor kan ta ut sjømannens ti dager, men det går ikke.

Dette er enda en grunn til å fjerne Sjømannsloven. Forskjellsbehandling fører bare til en ting, man blir oppgitt og søker seg til andre yrker på land.

Man snakker så mye om at rekrutteringen til sjøs er så dårlig. Det finner ikke FFFS så merkelig, når man hele tiden må sloss for, og får avslag på helt opplagte rettigheter man har på land.

LRV

Stortinget, 4. desember 2006

Stortingets president

Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til arbeids- og inkluderingsministeren:

Ifølge lov om Folketrygd ytes det omsorgspenger i 10 dager til arbeidstakere som må ta fri fra jobb for å passe syke barn. Både mor og far har, hver for seg, rett til 10 dagers omsorgspermisjon for egne barn. For Sjømannsfamilier er dette ofte vanskelig, for ikke å si umulig, å gjennomføre. Far/mor er på sjøen og kan ikke reise hjem for å yte omsorg for sykt barn. Finnes det muligheter for fleksibilitet i regelverket eller vil statsråden bidra til at sjømannsfamilier får benytte hele foreldrekvoten?

Begrunnelse:

I mange familier, der en av foreldrene har et yrke som gjør at han/hun må være borte fra hjemmet i lengre perioder, oppstår ofte problemer når barna blir syke og en av foreldrene må være hjemme fra arbeidet. Den av foreldrene som har sitt yrke ombord i skip eller på oljeplattform, eller i andre yrker som krever langvarig fravær fra hjemmet, kan ikke uten videre reise hjem for å ta ut sine 10 dager med omsorgspenger og barnet får kanskje ikke den nødvendige omsorg fra foreldrene. For sjømannsfamilier ville det være naturlig å la den av foreldrene som har muligheten til å yte omsorgen få anledning til å ta ut hele kvoten på 20 dager.

Kari Kjønaas Kjos

DET KONGELIGE
ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets president
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
200603096	200607273-/KTS	12.12.2006

Spørsmål til skriftlig besvarelse nr 297 – fra stortingsrepresentant Kari Kjønaas Kjos – fleksibilitet i regelverket til omsorgspenger slik at sjømannsfamilier får benytte hele foreldrekvoten?

Jeg viser til brev fra Stortingets President av 5. desember 2006.

Stortingsrepresentant Kari Kjønaas Kjos har stilt følgende spørsmål:

"I følge lov om folketrygd ytes det omsorgspenger i 10 dager til arbeidstakere som må ta fri fra jobb for å passe syke barn. Både mor og far har, hver for seg, rett til 10 dagers omsorgspermisjon for egne barn. For Sjømannsfamilier er dette ofte vanskelig, for ikke å si umulig, å gjennomføre. Far/mor er på sjøen og kan ikke reise hjem for å yte omsorg for sykt barn. Finnes det muligheter for fleksibilitet i regelverket eller vil statsråden bidra til at sjømannsfamilier får benytte hele foreldrekvoten?

Svar:
Arbeidstaker som må være borte fra arbeidet for å ha tilsyn og pleie av sykt barn i hjemmet har rett til omsorgspenger i inntil 10 dager. Når arbeidstakeren er alene om omsorgen, dobles antall stønadsdager. Forståelsen av begrepet alene om omsorgen følger av folketrygdlovens bestemmelser om hvem som kan anses for enslig forsørger. En person regnes likevel som alene om omsorgen for et barn hvis den andre av barnets foreldre i lang tid ikke kan ha tilsyn med barnet fordi han eller hun er funksjonshemmet, innlagt i helseinstitusjon som langtidstidspasient eller tilsvarende forhold. Arbeidsgiveren betaler omsorgspenger i inntil 10 dager, mens trygden dekker omsorgspenger som overstiger 10 dager.

Postadresse: Postboks 8019 Dep, 0030 Oslo
Kontoradresse: Einar Gerhardsens plass 3 Telefon: 22 24 90 90 Telefaks: 22 24 95 76
Org. nr.: 983 887 457

Rikstrygdeverket har tidligere tatt stilling til spørsmålet om moren kunne anses for å være alene om omsorgen for barnet og derfor få rett til utvidede omsorgspenger i et tilfelle hvor faren var sjømann og derfor var fraværende fra hjemmet i lengre perioder. Rikstrygdeverket kom til at moren ikke kunne anses for å ha omsorgen alene med henvisning til at forutsetningen er å legge samme forståelse til grunn som for enslige forsørgere. Saken ble anket til Trygderetten (Trygderettskjennelse 6281/ 93), ankeutvalget mente anken ikke ville føre frem og nektet anket fremmet.

Jeg har forståelse for at personer med yrker som innebærer lange fravær fra hjemmet kan ønske en status som enslige forsørgere i forhold til omsorg for syke barn. Av hensyn til konsekvens i regelverket bør imidlertid et begrep ha samme innhold gjennomgående i loven. Bare i tilfeller hvor den andre ektefellen er avskåret fra tilsynet på grunn av funksjonshemming og langvarig sykdom er det gjort et unntak. Det vil lett oppstå avgrensningsproblemer ved å åpne for en utvidet rett også i forhold til fravær på grunn av ulike turnusordninger og arbeidsforhold. Videre er det ikke uten videre rimelig at folketrygden skal påta seg en slik utgift som ellers ektefellens arbeidsgiver har ansvaret for.

Med hilsen

Bjarne Håkon Hanssen

Legekontoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

Sjømannshelseundersøkelser, bedriftshelsetjeneste, vaksiner, råd og resepter før reiser.

Lege Gunnar Hasle, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.
Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo
Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)
Faks: 22 99 15 81
Epost: post@reiseklinikken.no
Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®

"STATISTIKK ER BARE EN ANNEN MÅTE Å LYVE PÅ"

I flere artikler i Dråpen har vi hevdet at sikkerheten på sokkelen er langt fra så god som den burde være, og med tiden har den ikke blitt bedre.

Søndag 19.01 var jeg på skipsbesøk om bord i en stor supply/ankerhandling/standby båt, som lå inne på grunn av været. Der snakket jeg med store deler av mannskapet, deriblant skipperen. Vi snakket om alt mulig som angår norsk skipsfart. Etter hvert kom samtalen inn på sikkerheten på sokkelen. Det var da han uttalte det som står i overskriften.

Han var mildt sagt oppgitt og skuffet over myndighetenes lempfeldige behandling av de som arbeider på plattformer og rigger. "De har liten eller ingen sikkerhet i det hele tatt", sa han.

Innføringen av områdeberedskap er rett og slett å lure de ansatte til å tro at de har noen som vil plukke dem opp fra havet, dersom det skjer ulykker.

Innføringen av områdeberedskap på Haltenbanken var basert på erfaringene på Trollfeltet. Den ble innført på bakgrunn av at det ikke hadde skjedd noen uheldige episoder på Troll på noen få år. Når vi så i møte med PTIL i Stavanger 22.11.07 får høre fra lederen Magne Ognedal at områdeberedskapsskipets første prioritet er å redde miljøet mot forurensing, da blir man rystet.

Han forklarte at man først og fremst satset på helikoptre. Borte fra hukommelsen var Alexander Kielland ulykken, det samme var ulykken på KAB plattformen Oficina Provenir i Mexicogulfen. Der omkom 23 personer som følge av brann (se Dråpen nr 4- 2007 side 5). Erfaringen fra slike ulykker er at man kan ikke bruke helikoptre når slike ting skjer

Statistikken blir selvfølgelig bedre for hvert år vi fjerner oss fra store ulykker, samtidig blir installasjonene på sokkelen også eldre. Selv om vedlikehold blir opprettholdt, er det ikke sikkert at vedlikeholderne får alt med seg. I verste fall får man en ny stor ulykke. Er det først da man skal finne ut hvorfor det gikk så skrekkelig galt?

Vi vet i dag mye om hva som skjer med folk som blir nødt til å hoppe i vannet, vi vet også mye om hva som skjer med folk som blir utsatt for røyk og varme.

Når vi også vet at det på mange store felt kun er et beredskapsskip og hva som er skipets prioritet, skjønner vi at mye kan gå galt.

Husk Murphys lov som postulerer at «hvis noe kan gå galt, så vil det også gjøre det (og fortrinnsvis på det verst tenkelige tidspunkt)». Wikipedia. 20. nov 2008

Om dagens statistikk skal være utslagsgivende for hva som skjer med fremtidens sikkerhet, vet vi hva som vil skje med mange av de som har skaffet Norge rikdom.

I stedet for å spare på kronene i sikkerhetsarbeidet, burde man nå åpne øynene, og arbeide for at oljearbeiderne får den sikkerheten de fortjener og har krav på. Et godt utrustet beredskapsskip ved hver installasjon, det er menneskeliv det først og fremst dreier seg om, deretter kommer miljøet.

LRV

Illfoto: Gullfaks B – Statoil Hydro

OM NSF

FORMANNEN

Norsk Sjømannsforbund kan føre sin historie tilbake til 1910 da Matros- og fyrbøterunionen ble grunnlagt, men det var ikke før etter 1. verdenskrig da Anders Birkeland ble formann, at virksomheten kom ordent lig i gang.

Den formannen det skal dreie seg om i denne beret ningen er den neste i rekken, Ingvald Haugen.
Han var født i 1894 i Frøskeland den gang i Hadsel, nå Sortland Kommune i Vesterålen. Hans bakgrunn var det vanlige på de kanter. Han begynte i fisket i ung alder og gikk deretter til sjøs, og han seilte ute under 1. verdenskrig. Da krigen var over og forholdene ble mer normale, hadde han nok allerede begynt å interessere seg for organisasjonsarbeid, noe som må ha passet ham perfekt. Han var begavet med gode evner, stor selvtillit og ditto arbeidskraft.

I 1919, 25 år gammel, fikk han sitt første sentrale tillitsverv da han ble forbundets avdelingsleder i Haugesund. Han kom til Hau gesund "som et friskt uvær", skriver arbeiderbevegelsens kjente skribent, Aksel Zachariassen – og det var nok ingen stor overdrivelse.
Siden ble han forbundets første avdelingsbestyrer i Storbritannia, hvor han gjorde en stor innsats frem til 1927 da han ble valgt til nestfor mann i forbundet og flyttet til Oslo.

Da Haugen kom til Oslo, ble han snart innvalgt i LO sentralt. Han ble innvalgt i Arbeiderpartiets sen tralstyre og han fikk en framtredende funksjon i LO. Frem imot krigen styrket han sin stilling så vel i fagbevegelsen som i partiet, og da krigen kom, var han ansett som partiets fremste mann i skipsfartssaker.
Fra begynnelsen av forrige århundre og frem til 1936 var norsk politikk for en stor del dominert av skipsredere med Gunnar Knudsen og Johan Ludwig Mowinckel som de fremste eksempler, mens Arbeiderpartiet ikke hadde en eneste mann med verken erfaring eller ambisjoner i den retning før Ingvald Haugen dukket opp.

Fra slutten på 1920-tallet drev Komintern (Den kommunistiske internasjonale) en voldsom kampanje blant sjøfolk av alle nasjoner. Senteret for denne virksomheten var Hamburg, hvor en moskvastyrt sjømanns og havnearbeiderorganisasjon, *Internationale der Seeleute und Hafenarbeiter* (ISH) holdt til.
I depresjonstiden gikk hundrevis av arbeidsledige norske sjøfolk, som knapt hadde mat for dagen, og drev i Hamburg. De forbannet både redere og regjering for den tilstand de var havnet i, og det var ikke merkelig at de falt for revolusjonære drømmer. Samtidig pågikk en strid hjemme om makten i arbeiderbevegelsen etter at de moskvatro kommunistene brøt ut av Arbeiderpartiet i 1922 og dannet NKP.

Hverken Birkeland eller Haugen hadde noen sympatier i den retning. De gikk helt på Arbeiderpartiets linje, som altså også var både regjeringens og redernes linje, og det førte til stor splittelse i forbundet.
I 1929 gikk det så langt at hele 34 medlemmer ble ekskludert fra forbundet etter at Norges Kommunistblad i tidens revolusjonære ånd avfyrte en salve som konkluderte med at de klassebevisste sjøfolk "med fordoblede krefter må ta kampen opp for å rense sin organisasjon for de råtne, korrupte banditter som sitter i ledelsen i dag."

All denne kommunistiske aktiviteten fikk da både regjeringens og redernes oppmerksomhet, hvilket til førte til at politiet med Oslos politimester, Kristian Welhaven, i spissen en gang på 1930 tallet begynte å registrere kommunistene. Når dette begynte og hvilke former dette tok er ukjent. Arkivet for denne overvåkningen ble makulert etter okkupasjonen. Mye tyder imidlertid på at Ingvald Haugen, som satt med alle navnene, deltok i denne registreringen. Dermed hadde Haugen krysset en grense. Fra denne tid samarbeidet han med så vel regjeringen som rederne og politiet. (Senere Politiets overvåkningstjeneste, POP).

Da Arbeiderpartiet tok makten i 1936, ble naturligvis samarbeidet med regjeringen enda tettere. Til dette formål ble det lagt en ny plan. I hui og hast og uten å sammenkalle til landsmøte ble Anders Birke land i desember 1936 avløst av Haugen som formann i forbundet og ansatt som mønstringssjef på det nyåpnede hyrekontoret i Oslo, som holdt til i første etasje i Sjømannsforbundets hus på Grev Wedels plass et par trapper under forbundets egne kontorer.
Nå var man altså godt rustet til å holde øye med hyresøkende kommunister, i alle fall i Oslo. Da Nygaardsvolds arbeiderpartiregjering overtok regjeringsmakten etter Mowinckels borgerlige høsten 1935, ble naturligvis dette samarbeidet enklere.

UNDER KRIGEN

Da 2. verdenskrig startet den 1. september 1939, og Norge var nøytralt, ble et nytt departement,
Forsynings departementet, opprettet for å sikre forsyningene til landet, og Trygve Lie ble forsyningsminister.
Herunder ble det opp rettet et skipsfartsdirektorat med skipsreder Øivind Lorentzen som direktør. Det ble også nedsatt et rådgivende utvalg for direktoratet med blant andre tidligere statsminister, skipsreder Johan Ludvig Mowinckel som medlem. Her ble Haugen innvalgt som statens repre sentant. Da krigen kom forhandlet han, sammen med de tre offisersforbund, fram betydelige krigstillegg for norske sjøfolk som seilte i krigssonen.

Dette krigstillegget ble grunnlaget for historien om Nortraships hemmelige fond.
Haugen var nå blitt en dominerende lederskikkelse i arbeiderbevegelsen, og statsminister Johan Nygaardsvold hadde stor tiltro til Haugen. Han ble for resten av livet stående med ett ben i hver leir,

ett hos par tiet, og ett hos rederne, og forbundet ble en slags underavdeling, som han styrte med diktatorisk makt etter regjeringens ønske. Forbundsvirksomheten ble også en inntektskilde som arbeiderbevegelsen kom til å få nytte av både under- og etter krigen.

Etter at Norge kom med i krigen, ble den delen av handelsflåten som befant seg utenriks rekvirert av regjeringen og samlet i en statlig rederisammenslutning som fikk navnet Nortraship, (en forkortelse for Norwegian Shipping and Trade Mission), og lagt under Forsyningsdepartementet. Regjeringen tilsatte også en egen representant i Nortraships ledelse. Øyvind Lorentzen fortsatte som direktør også for Nortraship og kom til London 25. april 1940. Senere under krigen ble Forsyningsdepartementet utbyttet med et skipsfartsdepartement. Da Trygve Lie erstattet Halvdan Koht som utenriksminister i desember 1940, ble banksjef Arne Sunde, som tilhørte venstre, og som kom til London sammen med Lorentzen, forsyningsminister og senere skipsfartsminister til krigens slutt. (Londonregjeringen var en samlingsregjering).

Lorentzen hadde imidlertid ikke til hensikt å etablere seg i London, men i New York, og det av flere grunner. En grunn kan ha vært at han hadde det meste av sin rederivirksomhet knyttet til USA En annen grunn kan ha vært at bergensrederen Ingolf Hysing Olsen allerede i flere år hadde oppholdt seg i London som rederiforbundets representant ved British Ministry of Shipping (BMS), og Lorentzen kan ha innsett at han i London ikke kunne bli kvitt Hysing Olsen.

Krigen tvang fram sammenslutninger som ellers ville vært umulig. Nå ble den erkekonservative Hysing Olsen underlagt Nygaardsvolds regjering, som han ikke hadde mye til overs for. Noe av det førets han gjorde var da også å sparke regjeringens representant, Benjamin Vogt, ut av kontoret, og dette ble regjeringen tvunget til å godta. – Venstremannen Arne Sunde, som fikk en sterk posisjon i regjeringen, hadde nok allerede begynt å gjøre seg gjeldende i London.

I mellomtiden var det dukket opp problemer i USA. Et stort antall norske skip ble liggende ferdig lastet i New York uten å komme til havs pga. mangel på mannskaper. På den tiden var det en stor gruppe norske og skandinaviske sjøfolk som oppholdt seg i USA. Dette var såkalte uteseilere, som ikke hadde noen planer om å dra hjem igjen. Før krigen hadde en handfull av dem dannet et eget uavhengig sjømannsforbund under navnet "De skandinaviske sjømannsklubbene", som var kommet i gang med et betydelig velferdsarbeid blant sjøfolkene. – Problemet var at ledelsen var kommunister, de fikk anklager rettet mot seg om at de oppfordret medlemmene til boikott av skip som seilte for "imperialisten" Storbritannia. Dette ble tatt på største alvor i London, og den norske regjeringen ble bedt om å sørge for at dette ble stoppet.

Haugen kom til London 11. juni, samme dagen som kongen og regjeringen. Som en selvfølge ble nå Haugen satt til oppgaven med å få slutt på problemene i USA – og det hadde han ingen ting. imot. 22. juni reiste Lorentzen og Haugen fra Liverpool med haugesundskipet *Ida Bakke*. På veien over fikk de to god tid på seg til å legge planer, og da de kom fram til New York (via Canada), hadde Lorentzen tilbudt Haugen stillingen som mannsjapssjef i Nortraship i New York, hvilket Haugen takket ja til. Mange vil kanskje mene at det å være rederens mannskapssjef ikke passet for Sjømannsforbundets formann, men dette kan i formildende retning forklares med at dette var vanskelige tider, og det gjaldt å bruke de beste folkene, og bedre enn Haugen ikke fantes.

Når det gjaldt mannskapsproblemene viste det seg imidlertid at det ikke var bare kommunistene som skapte problemer. Etter at krigstillegget falt bort, ble det en opprørsk stemning ombord i skipene, og det var ikke bare underordnede som protesterte på bortfallet, men også offiserene. Et tredje problem var at mange av uteseilerne, som hadde oppholdt seg i USA i store deler av mellomkrigstiden ikke var under innflytelse av den samme forbitrelse og kampvilje som andre norske sjøfolk, og mange av dem stakk av i USA, og søkte seg til USA- og Panama-registrerte skip, som var i fart utenfor krigssonen.
Et fjerde var at mannskapene protesterte på at de ikke fikk våpen ombord til å forsvare seg med, slik som britiske skip hadde. Ryktet gikk også om at kapteinene heller ikke var interessert i å ta skipet til Storbritannia, da dette var i den tiden alle gikk og ventet på en tysk okkupasjon av landet, og at de var redde for at skipene skulle falle i tyskernes hender. Haugen, som kun konsentrerte seg på å bekjempe kommunistene, kom da heller ingen vei i første omgang. Det måtte andre midler til, som vi kommer tilbake til.

Alle var imidlertid ikke like glade for å ha Haugen som mannskapssjef. Kapteinene ville helst ikke diskutere mannskapssaker med matrosen Haugen, og høsten 1941 ble han byttet ut med en mer passende kandidat, og Haugen dro tilbake til London igjen. Haugen ble heller ikke kvitt kommunistene for godt. Mot slutten av krigen kom det igjen til en radikalisering blant mannskapene,

BIO-PROTECT 2

en sikker vinner i kampen mot

DIESELDYR!

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.
Bruksområde: Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje.
Vi lagerfører flasker á 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner á 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale.
Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.
Dosering: Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

Eksempel: En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel

Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61,
E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no

som førte med seg at det kom mange kommunister inn i tillitsmannsapparatet. Dette ble tålt så lenge krigen varte, men da det igjen etter krigen kom til et voldsomt oppgjør med kommunistene, ble de alene gitt skylden for problemene i New York i 1940.

I denne tiden må det også ha kommet til en overenskomst med regjeringen om at Sjømannsforbundet skulle få ansvaret for nødvendige velferdstiltak for sjøfolkene, bl.a. med opprettelsen av sjømannshoteller i havnebyene rundt hele Storbritannia, hvor forbundet også opprettet nye avdelinger.
Mens Haugen var i New York var det kasserer Thor Sønsteby, som var stuert av yrke, som sto for dette. Alt dette må ha blitt drevet etter vanlige forretningsmessige linjer, og dermed havnet altså en stor del av sjøfolkenes inntekter i forbundets kasse.

Seilingstiden under krigen var innrettet på seks måneder, og i friperiodene måtte sjøfolkene ha både husrom og mat, som de selv måtte betale. Med en medlemsmasse på over 20 000 mann, og alle samlet i et rederi under streng kontroll, strømmet nå også kontingent inn til forbundskassen som aldri før. Sjømannsforbundet var den eneste norske institusjon ved siden av Nortraship som hadde inntekter under krigen, som bl.a. finansierte hele LO`s virksomhet ute under krigen med Konrad Nordahl og Haakon Lie i spissen.
Haakon Lie`s innsats var i hovedsak hans opplysningsvirksomhet i USA, som var et eget LO-prosjekt utenfor regjeringens kontroll, og også denne virksomheten ble finansiert av Sjømannsforbundet. Selvsagt må Haugens fordelaktige økonomiske stilling og omtanke med moderorganisasjonen ha høynet hans status i London.

Da krigen begynte å gå mot slutten og det ble tid til å planlegge for den dagen den var over, møttes ledende nordmenn regelmessig med utenriksminister Trygve Lie i spissen på ”Den norske klubb” i London for å legge planer for fremtiden, og Haugen var fast deltaker på disse møtene. I denne tiden ble Haugen også utsett til stortingsmann for Arbeiderpartiet etter krigen. Mot slutten av krigen ble både Haugen og Haakon Lie med Trygve Lie – som rådgivere – til San Francisco under forberedelsene til opprettelsen av FN. (Som kjent ble også Trygve Lie FNs første generalsekretær).

Da krigen var over sto det klart at den norske handelsflåten hadde en vesentlig del av æren for de alliertes seier i Slaget om Atlanterhavet, der tyskerne med ubåtene som viktigste våpen i juni 1943 måtte oppgi tanken på å stoppe forsyningene til Storbritannia. Her hjemme er krigsseilerne i de kretser som vet hva krigen gikk ut på, anerkjent for å stå for den viktigste norske innsatsen for de allierte under krigen. Men de norske mannskapene ventet seg nok ikke mye ros for dette, hvilket de, med noen hederlige unntak, heller ikke fikk.

FONDET

Da Norge kom med i krigen ble etter britens ønske det krigstillegget som gjaldt fra høsten 1939 redusert til det som gjaldt for britiske sjøfolk. Dette skjedde ved at Nortraship sist i mai innkalte til nye ”forhandlinger”. Problemet var at det ikke var noen å innkalle, annet enn kasserer Thor Sønsteby fra sjømannsforbundet. De andre tre forbundene hadde ennå ikke folk i London. Men det hastet med å få dette i orden, og det endte med at det ble satt inn to britiske forhandlere (!) for å representere de tre andre forbundene:
Skipsførerforbundet, Styrmannsforeningen og Maskinist forbundet.
Avtalen om reduksjon av tilleggene ble underteg net den 5. juni og ble gjeldende fra 1. juli.

Ingvald Haugen, som via Sverige hadde tatt seg opp til Trønderlag, og derfra gjennom Norge til Tromsø for å slutte seg til regjeringen og LO-sjefen Konrad Nordahl der, befant seg til sjøs under disse for handlingene. Han dro fra Tromsø den 28. mai med Nordenfjelskes ”Rolf Jarl” og kom til Glasgow først 9. juni (noe må ha forsinket skipet på veien) og til London 11. juni, altså for sent til å delta i forhandlingene. Dermed

Skip i hjemmeflåten samlet utenfor en norsk havn. Bildet er tatt fra et britisk fly.

ble Sønsteby sittende alene med dette, og han hadde selvsagt ikke en sjanse til å påvirke på noen som helst måte.

Da krigstilleggene ble redusert, fikk britene samtidig en betraktelig reduksjon av sine utgifter, og da Haugen kom til London, grep han straks fatt i reduksjonen av tilleggene og sier i et intervju med Arbeiderbladet etter krigen at han allerede den 12. juni, dagen etter at han kom til London, hadde tatt opp saken med Lorentzen og minnet ham om at reduksjonen av krigstilleggene ville bety store bespa relser for britene og at Lorentzen da svarte at: "det var hans hensikt å ta opp dette spørsmål". Nøyaktig når disse forhandlingene startet er usikkert, men den første dokumentasjonen er et brev av 20. juni fra Sir Cyril Hurcomb i British Ministry of Shipping (BMS) til Lorentzen, hvor Hurcomb svarer bekreftende på at:

"Denne krigsbonus skal være for befrakters regning, men i tillegg til dette ble vi enige om at befrakterne skulle
be tale en passende sum som skal representere en del av for skjellen mellom de gamle og de nye satser for bonus og denne tilleggssum skal av Nortraship krediteres et fond til beste for sjøfolk etter krigen. (...)
Krigsbonus til mann skaper skal betales av befrakterne med et beløp som Norwegian Shipping and Trade Mission og Ministry of Shipping er blitt enige om".

I to brev, av 21. og 22. juni, betegner Hurcomb innbetaling ene som "additional war bonus" (tilleggs- krigsbonus). Dette er det eneste Hurcomb har skrevet om den saken, og han satte således aldri i disse forhandlingene noen betingelser for hvordan midlene skulle anvendes etter krigen, annet enn at det var ment som krigsbonus til sjøfolkene.
Betingelsen for anvendelse av fondet var det Lorentzen som satte. Han var ikke enig med Hurcombs generelle be traktninger, men uttrykker sitt syn i et brev den 21. juni som viser Lorentzens overordnede hensikt med midlene. Det føl gende er et utdrag fra den oversatte versjonen av brevene som ble fremlagt da saken var oppe i Oslo byrett den 19. september 1951:

"(...) takker jeg for Deres uttalelse, men personlig anser jeg dette spørsmål for å være av den største sosiale betydning.
Situasjonen er som følger: Jeg brukte min myndighet til å imøtekomme Deres anmodning om å få redusert den bonus som de norske sjøfolk hadde krav på etter langvarige forhandlinger (høsten 1939, f. a.) og fra Ministry of Shipping's side det ble sagt, da våre forhandlinger begynte, at denne ordning ikke skulle innebære noen økonomisk fordel for the Ministry of Shipping, på bekostning av de norske sjøfolkene. Under disse omstendigheter anser jeg det som min plikt å gi disse bestemmelser en mer fast form, og da jeg bare om et par timer skal forlate England for å reise til Canada, tar jeg meg den frihet å foreslå at man fastsetter en ekstra betaling på 1 shilling pr. tonn dødvekt pr. måned til Nortraship til fordel for norske sjøfolk (...). Beløpet skal settes inn på konto i en bank i England til krigens slutt, og skal da stilles til disposisjon for et fond til fordel for norske sjøfolk".

I brev av 22. juni bekrefter så Lorentzen at enighet er opp nådd på alle punkter. Alt omkring dette måtte forbli hemme lig, både overfor de norske og enda mer overfor de britiske sjøfolkene og deres organisasjoner. Det må imidlertid anses som sikkert at Haugen allerede her ble delaktig i hemmeligheten om fondet og de innledende betingelsene. Men det ble aldri opprettet noen egen bankkonto for disse midlene. Omstendighetene gjorde at hele avtalen måtte revurderes. Midlene kom til å gå direkte inn i Nortraships regnskaper, og dermed begynte det å strømme inn ekstra penger til Nortraship.

Slik ting utviklet seg utover sommeren 1940, da det på det meste lå 19 skip ferdig lastet i New York som ikke kom til havs på grunn av mannskapsproblemer, måtte Lorentzen allerede i august 1940 røpe noe av hemmeligheten om fondet og bruke det som lokkemiddel for å få sjøfolkene til å stå om bord. I den forbindelse skriver han i en meddelelse til skipsførerne om de gjenstridige sjøfolkene, hvor det heter at:

"De skal blant annet være oppmerksom på at den norske regjering gjennom The Norwegian Shipping and Trade Mission forbeholder av skipsfartens inntekter et meget betydelig Sjømannsfond. (...) Dette sjømannsfond blir forvaltet av et styre hvor regjeringen, sjøfolkene og rederiene er fyldig representert. Når krigen en gange er slutt, vil betydelige utbetalinger bli gjort av dette sjømanns fond til sjøfolk og etterlatte av sjøfolk som satte livet i fare for vårt land og vår felles sak ved fart gjennom fa resonene."

Som nevnt var det flere årsaker til mannskapsproblemene og det måtte andre tiltak til for å løse dem, og da Haugen ikke fikk løst problemene, endte det med at forsyningsminister Trygve Lie måtte gi seg ut på en risikabel flyreise via Lisboa til USA for å få i stand en løsning. Regjeringen må nå ha innsett at til tross for den avtalen Lorentzen hadde inngått med BMS var en økning av krigstilleggene den eneste løsningen for å få de gjenstridige mannskapene ut igjen.

Reisen over Atlanteren gikk bra, og på et møte med Lo rentzen og Haugen i New York den 16. august, ble det så enighet om å gi visse økninger i krigstilleggene og at denne økningen skulle finansieres av fondets midler. Men ikke nok med det; Lie og Lorentzen må også ha kommet til enighet om at fondet nå skulle legges direkte under departementet. Med Lie tilbake i London ble saken tatt opp med BMS som også gav sin tilslutning, og som medgav at bruken av midlene måtte betraktes som et "rent norsk anliggende".

Hvem som enn hadde skylden for bemanningsproblemene i USA, så kan det ha skapt motsetninger mellom Nortraships ledelse og de seilende for resten av krigen. Det er ting som tyder på at det heretter skapte voldsom irritasjon i Nortraships ledelse når det senere under krigen igjen kom krav fra de seilende om økning av hyrer og ytterligere økninger av krigstilleggene.

At fondet måtte dekke utgiftene når sjøfolkene først hadde aksjonert seg til høyere krigstillegg, var jo både rett og rime lig. Om den saken har det aldri vært noen diskusjon. Men så var det resten,

info@fffs.no – www.fffs.no

det som eventuelt måtte bli igjen den da gen krigen var over.
Her må som nevnt Lie og Lorentzen ha blitt enige om at midlene skulle gå direkte til staten ved Forsyningsdepartementet, og alt ble nå overlatt til regjeringen som fastsatte nye forskrifter for fondet. I den forbindelse skriver Hysing Olsen et PM til regjeringen hvor det klart fremgår at han selv aldri var enig i den avtalen Lorentzen hadde inngått, og han får samtidig rettet et spark direkte til Lorentzen, i det han kaller hele avtalen en "misfor ståelse". I dette PM, som er datert 12. oktober 1940, heter det at: "Jeg har utarbeidet disse detaljer for å hindre enhver mis forståelse m.h.t. at dette fond skulle beholdes til etterkrigs formål." (Bjørg Askelund. Hovedoppgave i historie 1964. Utgitt av Universitetsforlaget 1968).
15. november 1940 ble det så satt en strek over Lorentzens avtale i form av en kongelig resolusjon i statsråd.

Her heter det bl.a. i Trygve Lies foredrag at:
"Forsyningsdepartementet finner f.t. ikke å burde fore slå at det opprettes at fond av de midler som kommer inn eller som blir til overs etter at ovennevnte tillegg er be talt. De mest praktiske vil være at midlene inntil videre innbetales til Nortraship og inngår på en særskilt konto i Nortraships regnskap, og at Forsyningsdepartementet gis fullmakt til å bruke midlene til dekning av tillegg som ovenfor nevnt (økete krigstillegg f. a.), og til andre formål som direkte eller indirekte kommer de sjømenn til gode som seiler i de farlige soner."

Det var departementet ved forsynings-ministeren som var re deren og øverste juridiske ansvarlige og ikke Lorentzen el ler Hysing Olsen. Her benyttet regjeringen sin juridiske rett til å disponere over midlene etter behov. Man ville i første om gang se tiden an, og se krigen an og for så å vurdere om det kunne bli bruk for midlene til andre formål.

Lie var jurist, Sunde var jurist og bankmann, så her var det folk som forsto seg på både juss og penger. Noen dager etter dette statsråd ble Trygve Lie utnevnt til utenriksminister etter Halvdan Koht, og Arne Sunde ble nå forsyningsminister. Da det ble opprettet et nytt skipsfartsdepartement i oktober 1942, og Arne Sunde ble skipsfartsminister, ble forvaltningen av fon det overført dit. En andre kgl. res. om fondet kom den 15. desember 1944, der begrepet "Sjømannsfondet" blir brukt.

Man hadde altså nå en helt ny situasjon. På grunn av sjøfolk enes aksjoner i USA sommeren 1940 og den økning i krigs tilleggene de medførte, ble det ingenting av det store opp sparte beløp man hadde sett for seg da avtalen ble inngått og som ville ha gitt en helt annen situasjon, og kanskje også en annen fordeling av midlene. Det er et par formuleringer i Lies foredrag som tillater en ganske vid tolkning av avtalen. Den ene er: "direkte eller indirekte", og den andre er: " å komme de sjømenn til gode som seiler i de farlige soner".

Man kan ikke tro annet enn at Lie her mener Nortraships mannskaper, som seilte i de farlige soner.

Det man ikke kan ha tenkt på da, var at en del av mannskapene kom til å seile i de farlige soner under utenlandsk flagg, og de sjøfolkene var selvsagt ikke med i forhandlingene mellom Lorentzen og BMS. Men begge disse formuleringene skulle etter krigen bli tolket bokstavelig. En Kongelig resolusjon, underskrevet av kongen i statsråd, var noe helt annet enn en avtale mellom Øyvind Lorentzen og Sir Cyril Hurcomb, og derfor kunne også regjeringen etter krigen gjøre som de ville uten hensyn til Lorentzens avtale. Selv må Lorentzen som nevnt allerede i møtet med Trygve Lie i New York i august 1940 gitt fra seg alt ansvar for fondet.

Fondet forble en hemmelighet for sjøfolkene helt til krigen nærmet seg slutten. Haugen, som jo kjente til fondet, og som oppholdt seg i London, ble ikke orientert om resolusjonen og endringene av betingelsene, – hvilket gjorde han rasende. Det går klart fram av hans interne korrespondanse til forbundsstyret i Storbritannia (som besto av avdelingslederne i de forskjellige havnene) at han helt til høsten 1944 ennå anså at midlene i fondet: "helt og holdent tilhører de sjøfolk som har tjenestegjort her ute under krigen."

Som nevnt var skipsfartsminister Arne Sunde venstremann, men han var også mye mer: Internasjonalt kjent jurist og høyesterettsdommer. Han hadde vært minister i Mowinckels regjeringer og ordfører i Aker kommune før sammenslåingen med Oslo. Han var major i hæren og kjempet mot tyskerne ved Dovre i april 1940.

Da Norge ble angrepet satt Sunde som banksjef i Oslo. Det var altså et hav av klasseskille mellom matrosen Haugen fra Frøskeland i Vesterålen og Arne Sunde, og han slapp neppe Haugen så langt innpå seg som Haugens egne partifeller. Sunde holdt derfor på hemmeligheten om fondet så lenge han kunne, men Haugen gav seg ikke, og da krigen nærmet seg slutten ble han delaktig i fondets stilling. Og nå må han også ha blitt orientert om de kongelige resolusjoner om fondet – hvilket førte til at han forandret innstilling – og heretter gikk han inn for regjeringens linje, som nok var den at krigsseilerne nå hadde fått nok krigstillegg. De hadde neppe mye mer å vente seg fra verken regjeringen eller Nortraship, og heretter hørte de heller ikke mer om "vårt land og vår felles sak".

Da ryktet om fondet begynte å spre seg, og sjøfolkene begynte å stille spørsmål om det, ble det hevdet at de overhodet ikke hadde krav på noen ekstrabonus etter krigen. Nå hadde også regjeringen bedre oversikt over hva krigen kom til koste, og at en ganske stor del av krigsseilerne var blitt ødelagt for livet og kom til å ha behov for sosial hjelp etter krigen, likesom etterlatte kom til å ha behov for hjelp. Da krigen var over og en ny regjering overtok, havnet fondet under Handelsdepartementet, og det tok ennå flere år før regjeringen tok noen avgjørelser om fondet.

John Nikolai Omark

I neste nr: NSF etter krigen

Kilder

Zachariassen Aksel. "Fra trellekår til frie menn". Tiden 1950.
Vetlesen Leif. "Reis Ingen monumenter". Gyldendal 1981.
Gjeltnes Guri. Bokverket "Handelsflåten i krig". Grøndal Dreyer 1995.
Bergh/Eriksen. "Den hemmelige krigen" Cappelen 1996.
Borgersrud, Lars. "Fiendebilde Wollweber". Forlaget oktober 2001.
Diverse offentlige dokumenter.

Det vises til samtaler med Leif R. Vervik hvor det etter min mening spres desinformasjon rundt konsekvensene av Høyesterettsdommen av 25.11.2008

Marius Reikerås

Ingressen i dommen sier følgende:
Saken gjelder spørsmålet om arbeidstakere som nyter godt av en tariffavtale, men som ikke er organisert i den arbeidstakerorganisasjon som har inngått avtalen, kan pålegges å betale en avgift som skal kompensere for en forholdsmessig andel av organisasjonens kostnader med å fremforhandle, kontrollere og vedlikeholde tariffavtalen (« tariffavgift »). **Høyesterett fant at Norsk Sjømannsforbund var uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS-avtale § 15, og forbundet funnet pliktig å tilbakebetale de beløp som var blitt trukket i tariffavgift etter at stevningen til tingretten ble uttatt.**

I domslutningens punkt 1 står følgende:

Norsk Sjømannsforbund er uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS-avtale § 15 fra Elin Tåsås, Øyvind Knut Andersen og Reidar Bale.

Jeg føler et behov for å presisere hva ordet "uberettiget" betyr og henviser dermed til hvordan ordet skal forstås i følge alle offisielle norske ordbøker:

ube|rettiga a3 el.**~rettiget** a4.
ordet "uberettiget" betyr at man **Uten lovlig rett foretar seg noe.**

Klarere kan det ikke sies:

Med denne dom, har nå Høyesterett satt endelig punktum for en ordning som dermed har vist seg å ha vært ulovlig i mer enn 30 år. I domslutningen punkt 1, skriver Høyesterett at trekket som gjøres etter NIS- avtalens § 15 er **ulovlig** og at FFFS sine medlemmer som frontet saken har krav på å få penger som de har innbetalt til NSF tilbake til og med høsten 2006.

Det er således en selvfølge at de respektive forbund tar dette på alvor og slutter med trekket umiddelbart. Jeg har nå fått forståelse for at NSF har gjort dette, men **ALLE** som har praktisert en slik ordning skal slutte med trekket umiddelbart.

Alternativt, må en vurdere de rettslige muligheter som ligger i dommen.
At ordningen er ulovlig slik den har vært praktisert, er altså uomtvistelig. Dersom noen vil prøve andre alternativer for å omgå det forbud som Høyesterett nå har nedlagt, vil jeg anbefale FFFS og prøve dette rettslig om konsekvensen av en ny ordning reelt sett hindrer den negative organisasjonsfriheten.
Da er jeg sikker på at vi vil seire på nytt.

Dommen er svært viktig for den slår fast en **sterk beskyttelse av den negative organisasjonsfriheten som alle arbeidstakere i dette landet nå vil kunne nyte godt av.** Derfor er særlig premissene 55 til 57 i dommen viktige og av meget prinsipiell karakter. Dette leder frem til domskonklusjonen hvor Sjømannsforbundet er **uberettiget** til å foreta dette trekket overfor alle sjøfolk som ikke vil stå i NSF.
Dommen sier klart at tvangstrekket som NSF har bedrevet i alle år er ulovlig. Dette er en praksis som har vedvart i minst tretti år. Det betyr i klartekst at alle som blir trukket i sin lønn mot sin vilje umiddelbart kan kreve dette stoppet. Det er en oppgave for rederiene å sørge for at tvangstrekket umiddelbart opphører, men det er også viktig at de som fortsatt føler seg tvangstrukket sier i fra med å vise til denne Høyesterettsdommen.
Dersom dommen hadde vært avgjort i Strasbourg, er jeg meget sterk i troen på at EMD ville gått enda lengre i beskyttelse av organisasjonsfriheten enn hva Høyesterett til nå har gjort.
Norske og utenlandske arbeidstakere til sjøs, skal selvsagt selv bestemme hvem de vil og om de vil betale inn til en fagforening de ønsker å være tilknyttet.

Med vennlig hilsen
Marius Reikerås

TRENGER DU HELSEATTEST ?
TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjomanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjomanns-/offshorelege

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

Atles kommentarer

UTFLAGGING

Har lest noen av kommentarene som er kommet angående utflaggingen av Teekays skip og muligens DOF`s også, samt andre.

Vel, for min del er jeg ikke så overasket. Jeg er egentlig mer overasket over at man ikke gjorde det for et par år siden, da det ble klart at rederiene som hadde vært tro mot den norske stat og holdt seg i Norge fra 1996 til i forfjor, ville bli frastjålet det de hadde spart på denne skatteavtalen med Norge. Penger som utelukkende ville bli brukt til investeringer i rederiene som igjen ville føre til inntekter til den norske stat i form av at man holder norske sjøfolk i arbeid, slik at vi bruker våre inntekter her hjemme slik at staten tjener moms og andre avgifter på oss. Også skattekronene våre går til norske kommuner. Det er bare en del av skatten som blir refundert til rederiene. Også dette til investeringer i rederiene.

Dette tyveriet skjedde med de andre (såkalte) sjømannsorganisasjonene sitt stilltiende samtykke. FFFS har vært i kontakt med diverse politikere på Stortinget og i Regjeringen om de siste dagers nyheter om utflagging og mulig utflagging, men der får man selvsagt til svar at man ingenting kan gjøre. Kan man ikke gjøre noe??? Regjeringen sitter jo for pokker med flertall!!! De kan med ett pennestrøk si at de ikke vil stjele disse pengene fra de som fortsatt vil være under Norsk flagg (helst NOR). Altså, samme som da denne avtalen ble inngått i -96 om at de som ville bli under norsk flagg skulle få rederiskatten tilbakebetalt (eller noe i den duren). Husker ikke helt ordlyden der).

Disse utflaggingene er et takk for sist til regjeringen. Ikke misforstå meg dit hen at jeg holder med dem som holder på med denne utflaggingen, men jeg forstår hvorfor det skjer. Nå ble det litt dårligere inntjening i markedet p.g.a. denne finanskrisen og da skjer slikt øyeblikkelig.

NYTTIGE IDIOTER

Jeg ser på "Si din mening" på hjemmesidene våre at noen (for de andre organisasjonene) "nyttige idioter" forsøker å score billige poenger ved å slenge dritt om oss. Det mest patetiske og barnslige er vel han som har marmet og mast om hvorfor vi flyttet til (for oss) mer egnede lokaler, med tilhørende nytt telefonnummer. Skulle man hørt på slike undermålere så ville ikke verden kommet langt i utvikling, så disse er bare å ignorere.

Ellers er det mye som kunne taes opp angående mange ting i bransjen vår.

TARIFFAVGIFT

Jeg ser i bladet til de samarbeidende organisasjoner - "Loggen" - at Sjømannsforbundet sannelig ikke ville ta den knusende dommen i Høyesterett til etterretning. De vil fortsette sin ulovlige praksis med tvangstrekk av tariffavgift. Jeg vil oppfordre alle som blir utsatt for denne kjeltringskapen å ta affære slik at det blir stoppet. Er dere ikke medlemmer i ett av de forbundene dere blir trukket til og heller ikke vil være deres medlemmer, så før nøye regnskap med trekket, for senere bruk ved tilbakebetalingskrav. **DENNE UKULTUREN SKAL STOPPES FOR GODT!!!** Hvis noen av våre medlemmer blir utsatt for slikt, er det bare å ta kontakt, så tar vi saken.

Det gjelder for så vidt alle våre medlemmer som blir utsatt for uredeligheter fra sine rederier også. Det eneste vi foreløpig ikke kan gjøre så mye med er forhandlinger. Her holder rederiforbundene og de andre organisasjonene oss foreløpig utenfor. Men vær trygge på at det blir, så ikke mist motet av den grunn. Før eller senere blir vi forhandlingspartnere og da har vi god tro på at vi vil kunne forhandle frem minst like gode, avtaler som de andre. Vi vil selvsagt forsøke å få til bedre avtaler, for de eksisterende er foreldet. De har ikke vært nevneverdig oppdaterte på 30 år. Vi vil selvsagt prøve å få til moderne avtaler, slik at de matcher dagens problemstillinger og det føler vi oss bedre i stand til enn forhandlerne i de andre forbundene. Vi er nemlig seilende personell og ikke landbaserte kontorfolk, med sine maritime karrierer bak seg.

SEILINGSPERIODER

Jeg ser at noen er opptatt av det samme som vi var (og fortsatt er), da vi startet SOF, nemlig å komme over til samme turnussystem som rig/plattformarbeidere. I prinsippet er jeg helt enig i at vi burde kunne få til noe her, men jeg ser også at det er noen problemstillinger her.

Først, så er det dette med tilgjengelige mannskaper. Det vil kreve 1/3 flere kompetente sjøfolk for å bemanne skipene etter en slik ordning og det er ikke gjort på en - to - tre.

Så er spørsmålet hvordan man får til dette slik at det ikke går alt for mye ut over rederiene. Det er klart at oljeselskapene har økonomi til å bære kostnaden med det, men jeg tror det skal mye til for at de vil bli med å finansiere det uten et betydelig påtrykk fra konsesjonsgivende myndigheter.

Når vi også vet at mange av våre rederier opererer på utenlandsk sektor, hvor man ikke er kommet så langt som vi - jeg mener, på Britisk sektor f. eks. har man ikke to-fire system på riggene eller plattformene - de har ett/ett. Samme i Holland etc. Da tror jeg det vil bli vanskelig å få til en ordning på våre skip som er basert på hvordan man gjør det på norsk sektor.

Men for all del, vi har ikke lagt det dødt, vi må bare arbeide landsiktig med det.

En annen ting er at det burde gå an å forhandle fram i avtaleverket en løsning på problemet med at det går så uforholdsmessig mye av friperiodene vekk i reising, spesielt for de som seiler på fjerne farvann.
Jeg har noen tanker om hvordan dette kan gjøres, men det vil jeg ha for meg selv inntil videre.

Inntil videre arbeider vi med å få inn arbeidsmiljøloven til sjøs, slik våre naboer rundt Nordsjøbassenget har.

Vi tar nemlig de seilende mannskaper på alvor.

Vel, dette var noen tanker jeg har gjort meg siden sist. Dere må ha en fortreffelig vår, så kommer jeg sikkert tilbake med mer i sommerutgaven av Dråpen også.

Men bare for å presisere; Dette er helt og holdent mine private tanker. Dette er ikke offisielt fra FFFS.

Mvh
Atle Rusten

Grensene flyttes hver dag; nå er vi ca 1800 i medlemsnummer

Det er nok ikke på grunn av vårt flotte tannpastasmil at nye medlemmer strømmer på til FFFS.

Selv tror vi at årsaken er at vi gjør en forskjell, fordi vi tar våre medlemmer og andre seilende på alvor. At vi tar opp saker som burde vært løst for mange år siden, og at vi hele tiden arbeider med å synliggjøre de problemene som sjøfolk og næringen som helhet har.
Vi er ikke bare opptatt av at våre medlemmer skal ha gode tider, men like mye at næringen skal ha vilkår som gjør det mulig å drive skipsfart på et fornuftig grunnlag fra Norge.

Har vi solide rederier, har vi også trygge arbeidsplasser for de seilende.

Vi får daglig meldinger fra sjøfolk som leser Dråpen og de er stort sett fornøyd med det de leser. I det siste har vi også fått tilbakemelding fra rederier som uttrykker tilfredshet.

Hva er det så FFFS gjør som de andre ikke gjør? Det vi får mest skryt for er at vi lytter, og tar de problemene som folk kommer med på alvor. Vi gjør noe med dem.
For tiden har vi fem advokater som arbeider med ulike saker for våre medlemmer. De fleste er saker som kunne vært løst om arbeidsmiljøloven hadde vært innført til sjøs. Selv mener vi at sjøfolk ikke er så vanvittige at de trenger et eget lovverk, arbeidsmiljøloven burde vært gjeldende også for oss.

Som dere husker hadde vi sekstitoårssaken i Skien tingrett i august i fjor, en sak vi tapte, men som vi har anket. Dette er et godt eksempel på en sak som ikke hadde vært nødvendig å ta opp dersom vi hadde blitt tilgodesett med de samme rettigheter og blitt omfattet av de samme regler som arbeidstakere på land. At man skal være nødt til å gå til retten med saker som er helt ordinære rettigheter på land, er ganske uforståelig for oss.

LRV

Hva skal de "tre store" med forhandlingsrett?

I samtale med lederen for et av rederiforbundene fikk vi vite at at det eneste NSF og de to andre forbundene gjør, er å krangle om småpenger, men ingenting med det som virkelig betyr noe for de seilende og næringen.

Det ble sagt at oppgittheten er stor innen næringen, fordi kravene fra de som kunne gjort en forskjell for de seilende når det kommer til sosiale goder, HMS og generell sikkerhet aldri blir nevnt. Men krav om trekk fra sjøfolkene får derimot rederiforbundene hele tiden. Det er altså viktigst at rederiene påser at kontingenttrekk og "tariffavgift" kommer inn som beordret.

Vi finner det helt urimelig at organisasjonene tar inn tusenvis av kroner i tariffavgift gjennom mange år, men ved dødsfall og begravelseshjelp utbetaler de småpenger om de i det hele tatt hjelper den etterlatte familien. Likeledes finner vi det helt uakseptabelt at spesielt NSF trekker like mye i tariffavgift som de trekker i kontingent. De har også innlagt innboforsikring i deres kontingent. De vi er nødt til å trekke, blir frastjålet sin innboforsikring. Dette føler vi at vi må få en slutt på.

Da rederiforbundene gikk inn på avtalen med de tre andre, var det ingen alternative forbund, derfor gikk de med på avtalen, men "vi føler at vi er blitt lurt" sa vår kontakt. Hadde de vist det de vet i dag hadde det ikke blitt noe av en slik avtale. En avtale som binder arbeidsgiverne til å gjøre noe de vet at arbeidstakerne er i mot. Det er en uting at man må trekke folk som ikke er med i noe forbund, eller at man må trekke sjøfolk som er medlemmer i andre organisasjoner. Lederen var også glad for dommen vi fikk mot de andre i høyesterett, den kunne riktignok vært mer entydig, men leser man selve dommen og ikke bare premissene, er den klar nok.

LRV

Leserbrev

Den norske stat ranet min sjømannspensjon

Det er en del mennesker som heldigvis og dessverre har oppdaget, men som heldigvis er opptatt av, hvordan den norske stat utnytter den norske sjømann og hans etterlatte.

Her kommer min historie.
Dette er "dustenorge" på sitt verste. Sjøfolk er atter blitt taperne, igjen er det bevist at, "Vår ære og vår makt har de hvite seil oss brakt", kun er ord uten betydning.

Det er hårreisende at vi blir behandlet som en pariakaste, av den norske stat. Dette minner oss om ranet av Northrashipfondet. Det var blant annet øremerket for skader og senskader sjøfolk fikk under og etter siste verdenskrig. Sjøfolk fikk lite eller ingenting igjen. Det var tidligere statsminister Per Borten, som var hedersmannen og fikk orden på noe av utbetalingene. At det måtte gå så mange år, og så lenge før sjøfolk og deres etterlatte fikk oppreisning, er en skam. Det var takken for å ha blitt angrepet av Hitlers fly og ubåter. Den norske stat opptrådte som en Judas mot sjøfolka, med frasen "sjøfolkene klarer seg nok" Ja vi gjør det, men vi og krigsseilerne skal ha våre surt innbetalte penger tilbake.

Ærlig talt. Mye av det samme skjer med oss i dag. De oppfører seg som Judaser. Jeg har betalt inn min pensjon fra første dag til sjøs, som alle andre. Vi ble tvangstrukket og vi trodde at vi skulle få innbetalte pensjonspenger tilbake.

Jeg ble utsatt for en arbeidsulykke i 2004, ble uføretrygdet, yrkesskadet. Etter at jeg sluttet på sjøen, har jeg i tillegg fått astma, som er godkjent som yrkessykdom. Ja, ja tenkte gamle "Taunus" nå ruller vel dette frem til jeg er seksti år, så får jeg vel sjømannspensjon, for mine innbetalte fartsmåneder, men nei. "Du er uføretrygdet, du har ikke krav på sjømannspensjon. Jeg får altså ikke tilbakebetalt mine oppsparte pensjonskroner. Jeg tok kontakt med Pensjonskassen for sjøfolk, og fikk til svar "Du har mer nå enn om du hadde fått utbetalt sjømannspensjon". Ja men hadde jeg ikke hadde vært sjuk, ville jeg arbeidet og hadde hatt sjømannspensjon i tillegg. Uførepensjonen er da vitterlig en erstatning for inntekt.

I år 2000, forandret den norske den norske stat loven, slik at vi blir fratatt våre rettigheter. Loven trådte i kraft 01.01-01. Med et pennestrøk forandret staten våre rettigheter, men det verste var at de ga loven tilbakevirkende kraft. I grunnloves § 97 står det: "Ingen lov må gis tilbakevirkende kraft". Hva er vitsen med denne loven, det blir som å fise mot torden.

Håpet er at dette blir forandret, det er en pensjonsreform under arbeid.
La oss sjøfolk få våre surt innbetalte penger tilbake. Det er en ingen skam å snu. Jaggu har vi hørt om ære og makt, vi som seilte for konge og fedreland. Staten behandler oss som skitten under skoene. Men da staten hadde bruk for kapital, var vi gode å ha, etter krigen.

Hvem var det som bemannet rigger og andre installasjoner da oljen ble funnet, jo flesteparten var sjøfolk. Hvem er det som bemannet skip som gikk i krigssoner, Gulfkrigen, Vietnamkrigen Koreakrigen osv. Noen har sikker fått skader etter dette, men vi har lite hørt.

Dersom stortingsrepresentanter og statsråder får en dårligere pensjonsordning, blir det sikkert et ramaskrik. Da heter det nok fra stortingets talerstol, at ingen lov må ha tilbakevirkende kraft.

Vakre ord er ikke nok, vi krever kun å få våre penger tilbake, etter de regler de ble tvangstrukket. Northraskipsfondet var en skandale, det vi opplever i dag er en av dimensjoner.

Er du arbeidsfør og i arbeid, får du utbetalt sjømannspensjon, i tillegg til lønn. Er du uheldig og blir ufør, får du den ikke, kun uførepensjon. Har du over 36 måneders fartstid får du utbetalt hva du har betalt inn frem til 150 måneders fartstid. Har du over 150 måneders fartstid, har du krav på sjømannspensjon, men ikke om du blir uføretrygda. Da får du null og nada.

Norske folkevalgte stortingsrepresentanter, statsråder og presidenter, gjør noe med dette før vi, i likhet med krigsseilerne er utdødd.

VI VIL HA VÅRE PENGER TILBAKE.

Jan-Ove Wågestad.

Leserbrev

Utflagging!

For ca 1 1/2 år siden gjorde jeg et viktig valg i livet.

Fra å ha en fast og sikker jobb på land, ville jeg nå prøve lykken som matros, på supplybåt, ettersom jeg i mitt tidligere liv hadde en del erfaring med å være på båt. Ordninga med 4 uker jobb/fri passer bedre for meg og min kone ettersom vi har barn i barnehage og skole.

Jeg satte i gang med å ta de nødvendige kurs, deriblant IMO 60 Sikkerhetskurs, som kostet meg ca 10 000 kr. - av egen lomme. Etter en tid fikk jeg napp på tlf. fra et rederi, DOF, som kunne tilby meg en vikartur. Det er nå en gang slik at har en først fått "foten innenfor" så er det vel lettere å få seg fast jobb.

Akkurat det skjedde med meg, jeg fikk tilbud om fast jobb i et rederi som jeg anså som en sikker og fremtidig arbeidsplass. Ettersom jeg ikke hadde fast båt, var jeg innom flere av DOF sine supplybåter, inntil jeg til slutt fikk tilbud om fast plass, på den jeg er i dag, som er en båt av nyere dato. Bare velstand :) !

Denne gleda varte ikke så veldig lenge, for kort tid siden fikk vi en mail ombord som seier at denne båten er en av totalt 4 båter i DOF som skal flagges ut i løpet av dette året (2009), og da i tredje kvartal. Snakk om å få seg et "slag i trynet"!!

Dette vet jeg, vil /kan bety, at jeg vil bli oppsagt, ettersom jeg er en av de som har lite ansiennitet, om jeg da ikke skulle være heldig å bli omplassert på andre båter, eller kursing til for eksempel kranfører.

Dette betyr at jeg må prøve og "sondere terrenget" i andre rederi, slik at eg ikke risikerer å være uten jobb i 4 kvartal i år. Hjemreisen denne gangen ble ikke så lystig som den pleier å være!!

Mvh. Medlemsnummer. 101257 i FFFS

Jeg er en av dem som trodde at sjømannspensjonen skulle komme som et tillegg til inntekt når man fylte 60 år.
Stor var min forbauselse at jeg ble trukket for mine trygdeytelser pga et hjerneslag som inntraff i 2005. Dette var 3 år før jeg fylte 60, og jeg tenkte ikke tanken på at sjømannsorganisasjonene hadde godtatt en slik løsning i samarbeid med vår nåværende regjering.
Igjen opplever sjøfolk at krigens synder fra regjering og Storting igjen oppleves i form som ran av innbetalte midler; i dette tilfelle av innbetalte, fastsatte satser hver måned OGSÅ AV FERIE OG FRITID! Nortraship er aldri blitt ryddet opp i, og nå fortsetter tyveriet av innbetalte pensjonsbeløp. Eier staten ingen skam?

Uttallige er de historiene som nå kommer for en dag, men hvor rigide paragrafryttere gjør hverdagen for sjøfolk til et mareritt når det gjelder egen økonomi. Det er ikke lenger aktuelt å be om å få refundert VÅRE penger tilbaker, men nå er og skal dette være et krav til alle politiske partier uavhengig av den enkeltes tilknytning. Sjømannsorganisasjonene, med unntak av FFFS, har alle solgt pensjonssaken til Staten, og vil sikkert ikke stå på barrikadene for å få den omgjort, uansett hvor forferdelig galt dette er blitt for en hel yrkesgruppe.

Jeg håper at Fellesforbundet fortsetter sin uttrettelige kamp for å få omgjort denne "harmoniseringen av statstyveri" av sjøfolks pensjoner.

Vennlig hilsen
ex-radiooff. Grethe Mjåland

STERKE MENINGER?
BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Leserbrev

Organisasjonskamp, eller arbeideres rettighter

Norsk sjømannsforbunds prosessfullmektig, Einar Stueland, antyder i en artikkel på www.frifagbevegelse.no 5. januar 2009, at Fellesforbundet for sjøfolk har vikarierende motiver for å ha vært partshjelper i sak angående tvangstrekk av såkalt tariffavgift, taler han mot bedre vitende. Tariffavgiften er like stor som ordinær medlemsavgift.

Bakgrunn for påstanden

Einar Stueland trekker motpartenes gode vilje i tvil, og tilegger dette som en organisasjonskamp mot Norsk Sjømannsforbund. Motparten i saken er tre ansatte i Rieber Shipping, en forpleiningssjef og to arbeidsledere, representert ved advokat Marius Reikerås. Motparten benyttet seg av muligheten til partshjelper, Fellesforbundet for Sjøfolk.
Å tillegge motparten å drive organisasjonskamp når de som sivile arbeidstakere hadde meldt seg inne i et politisk uavhengig forbund, og fortsatt ble tvangstrukket tariffavgift like stor som ordinær medlemsavgift, må sies å være vel drøyt. Saksøkerne ble urettmessig trukket for store månedlige beløp og har etter Høyesteretts kjennelse fått medhold i dom av 24. november 2008.
LO`s Advokat Birger Mordt uttaler at han hadde en følelse av at Norsk Sjømannsforbunds regnskap og størrelse på den tvungne tariffavgift ikke var korrekt (frifagbevegelse.no, "Høyesteretts ja til tariffavgift(..)" 26.11.08). Om regnskapet omtaler domsgrunnlaget til førstvoterende Dommer Skoghøy at det fremstår som konstruert i ettertid, og heller ikke synliggjør om tariffavgiften går til kun å overvåke, og påse at gjeldende tariffer blir overholdt.

Et normalt medlemskap blir dekket av en avgift som gir forsikringer, kursing, kontroll av overholdelse av tariffavgift, etc. Når da tariffavgiften er proporsjonalt like stor som kontingenten så skjønner man at her er det noe som er langt fra rett.

Et prinsipp iflg. høyesterett var at det er Norsk Sjømannsforbunds plikt, og nødvendighet å bevise sin rett til å kunne utøve sin handling/erverv. Når Norsk Sjømannsforbund ikke klarte dette og tapte saken, må de også ta inn over seg at de har mistet sin mulighet til å fortsette/gjenoppta ordningen. Dette skal alle norske arbeidstakere være meget glad for, da veien i motsatt fall ville vært kort for å innføre dette i andre bransjer.
Domsavsigelsen (pkt nr 87, ledd 1 i sak nr. 2008/978 av 24. november 2008) sier helt klar at "Norsk Sjømannsforbund er uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS avtale § 15" fra saksøkerne. Og dette understrekes i Domsgrunnlagets punkter 56 og 57. Fra ordbok om "uberettiget": ube|rettiga el. ~rettiget, "uten lovlig rett.." (utarbeidet ved Institutt for lingvistiske og nordiske studier (ILN) ved Universitetet i Oslo i samarbeid med Språkrådet,) www.dokpro.uio.no).

Etter Høyesterett

I ettertid har Fellesforbundet for sjøfolk forsøkt å kommunisere budskapet i dommen til media og andre sjøfolk. Fellesforbundet for sjøfolk og saksøkernes advokat, Marius Reikerås, mener at domsgrunnlaget og domsavsigelsen peker på at tariffavgiften er ulovlig, og at alle sjøfolk som urettmessig mener å være tvangsinnmeldt eller tvangsrukket tariffavgift, kan kreve denne tilbakebetalt. Men i forhold til tidsaspekt gitt i dommen, og ved at de kan dokumentere at de har bedt om en stans i dette trekket. Av disse årsaker kaller Einar Stueland og Norsk sjømannsforbund dette for en organisasjonskamp og tilleger partshjelperen tvil om gode hensikter. Gode hensikter er noe som kan settes i tvil når man konstruerer regnskaper, for tariffavgiften, og foretar tvangstrekk av en avgift uforholdsmessig høy, alt fra de samme sjøfolk Norsk Sjømannsforbund har satt seg selv til å ivareta interessene for.

I ett litt lengre perspektiv kan man se at Norsk Sjømannsforbund selv har vært med på å forringe arbeidsplasser for sine egne norske medlemmer. Dette har de gjort ved å være med i opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skipsregister, NIS. Tillate oppsplitting av rettigheter og fremme ett proprietært "arbeidervern" gjennom Sjømannsloven. For de som er ytterligere interessert i slikt kan jeg anbefale å besøke diskusjonsform på blant annet www.fffs.no.

Fra Maritim Logg nr 10 2008 kan man lese at Norsk Sjømannsforbund og Advokat Birger Mordt erklærer at tariffavgiften ikke skal forsvinne. Det fremgår og tydelig at de mener å kun blitt korrigert av Høyesterett og således har fått

grønt lys til å fortsette etter at de har justert størrelsen. Må jeg minne om at det i pkt 57 av domsgrunnlaget fremkommer at dommer Skoghøy mener det ikke er grunnlag for noen mellomløsning?

Norsk Sjømannsforbund vil også ha det til at domsavsigelsen kun er avsagt for Nordisk NIS avtale, og går dermed langt i å antyde at deres holdning er at eventuelt innhold (uansett tolkning) kun gjelder i den sammenheng. Etter min mening vil en høyesteretts dom danne premisser for alle avtaler og lovmessige tolkninger, uansett farts- eller tariff område. Dommen sier heller ingenting om at dette gjelder kun bestemte nasjonaliteter, slik som Norsk Sjømannsforbund hevder (Norge, Sverige, Finland, Danmark og Island). Dommen skal således gjelde samtlige som er ansatt etter avtaler laget av Norske forbund og for alle som er ansatt på båter registrert i Norske registrer -i motsatt fall viser det for alvor hvilket rottereir Norsk Internasjonalt Skipsregister er.

100 underordnede sjøfolk totalt skrives det i den samme artikkelen. 100 underordnede sjøfolk i en enorm flåte registrert hos en av verdens største sjøfartsnasjoner? Dette rimer ikke! Men det skjønner vel kanskje forbundsleder Jacqueline Smith også, som tilkjennegir stor usikkerhet (midt oppi alle påstandene om slagfast lovlighet); "Vi får se hva slags virkninger dommen vil ha for de andre avtalene som inneholder tariffavgift. Om det betyr endringer også der."

Arbeiders rettigheter og dannelsen av nytt forbund

Offiserer og underordnede ansatte til sjøs, har en svært ubekvem arbeidsturnus, noen mer en andre, og har samtidig ett komplisert familieforhold da de ofte er langt borte fra hjemmet, og er det til sammen 6 måneder i året. Dette medfører at sjøfolkene og deres familier går glipp av rettigheter som andre i landbaserte yrker mottar.

Arbeiders rettigheter kan også til tider være vanskelig å få gjennomført. Dette kan være grunner som at man i ett rederi, på ett skip, eller ett spesielt skift har lagt seg til særordninger, som er vanskelig og dokumentere men som bryter med rett til korrekt lønn, hviletid, organisasjonsfrihet etc.

Av slike erfaringer gjort av mange sjøfolk opp gjennom tiden, og av saker som dette innlegg først og fremst gjelder, er det at det er tilkommet et helt nytt forbund gjennom Fellesforbundet for Sjøfolk (etablert 2000 under navnet Seilendes Oljearbeideres Forening, SOF).

Dessverre er vernet sterkt fra de tre store, Norsk Sjømannsforbund(NSF) og Norges Sjøoffisers Forbund (NSOF) og Den Norske Maskinist Forening (DNMF). Disse tre store har eksklusiv forhandlingsrett med Norges Rederiforbund (NR) og har slik sett hatt alle muligheter til å gi ett oversiktelig og ryddig arbeidsmarked. I stedet kan man se at det har vært mer snakk om å mele sin egen kake, gjennom for eksempel en urimelig og nå kjent urettmessig tariffavgift.

Arbeidsmiljøloven til sjøs

Fellesforbundet for sjøfolk, daværende SOF, satte frem krav om innføring av Arbeidsmiljøloven til sjøs i Dråpen nr 3. 2002. Dette gjør de under tittelen "Lov om Arbeidervern og arbeidsmiljø m.v." Sitat: "Slik SOF ser det er det bare en ting å gjøre, innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs."

Innføring av arbeidsmiljøloven til sjøs har altså vært en viktig sak for dette forbundet en stund. Norsk Sjømannsforbund, DNMF og NSOF, hadde forankret tvangstrekket i Nordisk NIS- avtale § 15, igjen som et utspring av den proprietære Sjømannsloven. En fjerning av Sjømannsloven ville forhindret slike ugunstige avtaler, som ikke gjør annet en å berike forbund og styrke bånd mellom forbund og rederi. Overenskomster finnes det også i landbaserte yrker, og slik bør det være, men de går ikke på bekostning av de arbeidende.
Etter tapet av tvungen tariffavgift kan en kanskje spore en holdningsendring hos Norsk Sjømannsforbund i forhold til hva Arbeidsmiljøloven gjelder. Nå ønsker de å innføre elementer i Yrkestransportloven fra Arbeidsmiljøloven. Dette synes jeg er svært interessant og en fornuftig holdningsendring.
Men vil de også se på en tilnærming mellom Sjømannsloven og Arbeidsmiljøloven, eller kanskje det beste, en full overføring til Arbeidsmiljøloven?
Kristen Madsen i Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (www.f-a.dk) uttaler til Fellesforbundet for sjøfolk (Dråpen nr 4 2008, side 49) at Danmark implementerte Arbejdsmiljøloven i Sømandsloven, til å gjelde også for fiskere. Madsen uttaler at det ikke var økonomisk vanskelig å innføre den. Etter innføringen skal alle typer ulykker ha gått drastisk ned.

Fellesforbundet for sjøfolk påpeker også at Norge skal være eneste sjøfartsnasjon i Europa som ikke har fått til eller visst interesse for å innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs!

Hvorfor så uinteressert i å ivareta sjøfolkets arbeidsrett og sikkerhet?

Geir Frode Rasmussen

Leserbrev

Åpent brev til opposisjonen, her ved Stortingspolitiker Øyvind Halleraker (H)

No har det vore ein del dager med hektisk aktivitet i sjøfartsnasjonen Noreg, der Rederia DOF og Teekay var ute og varsla utflagging og skifte av ein del norske mannskap.

No vert det vel berre utflagging på dei Dof fartøya, som skal til Brasil. Der er dei nødt til å ha ombord eit antall brasilianere for å få lov til å operere.
Men når det gjeld Teekay var det snakk om 9 skip, der då offiserane skulle få behalde jobben, mens matrosar, pumpemenn og motormenn ville bli skifta ut med filipinere.

Dette var skip som skulle operere i Nordsjøen og på norsk sokkel, og det var rett og slett snakk om å utnytte eit smutthull i dagens regelverk for å kunne bruke billigere arbeidskraft på bekostning av 200 norske sjøfolk. Noko som fort kunne fått fleire rederi til å følgje etter med enda fleire oppsigelser.
No ser det ut til at den Rødgrønne-regjeringa har komt på banen etter press fra sjøfolk og sjømannsorganisasjonane. Det er skal framleggast ei forskrift for arbeidsløyve med høyringsfrist 24.april. Om denne går igjennom vert det vanskeligare å flagge ut og Teekay har varsla at 3!? skip vert Norske.

Kor i all verden har opposisjonen vært i valåret 2009?

Er rederiforbunda ein for god støtte til at dykk tør å stå på for Norske arbeidsplassar?

Og no som det kanskje vert innført krav om norsk arbeidsløyve på Norsk sokkel, kvifor ikkje då og fortsette med Arbeidsmiljøloven? Kvifor skal ikkje den norske sjømann kunne gå inn under Arbeidsmiljøloven slik som andre arbeidstakarar, men vera henvist til sjømannsloven av 1949?

Fortener ikkje Norske sjøfolk like rettighetar og arbeidsvern som andre som betaler skatt i Noreg?

Lars Morten Nesse
Skipselektriker

Her er svaret som kom på trykk i Haugesund Avis 05.02.

Offshore
Norske Sjøfolk.
Jeg viser til åpent brev fra Lars Morten Nesse i HA 21. februar.

Jeg takker for din henvendelse og interesse for en viktig næring på Vestlandet, en interesse vi deler.

Du reagerer på en beslutning fattet av canadiske Teekay. Det er ikke vanskelig å sette seg inn i situasjonen til alle som står i fare for å miste arbeidet sitt, kanskje særlig i disse dager. Oljeservicebransjen er konkurranseutsatt, og det er ikke usannsynlig at vi vil se flere saker med bruk av utenlandskarbeidskraft i tiden fremover. Det er viktig at rederiene er sitt ansvar bevisst og at man opptrer ryddig overfor sine ansatte. Når det gjelder Høyres politikk på området, så støtter vi nettolønnsordningen for offshoremannskap. Men vi har likevel ment at ordningen må begrenses av hensyn til annet norsk næringsliv.

Den sittende regjeringen innførte av samme årsak et øvre lønnstak på nettolønnsordningen. Høyre mener av samme grunn at utenlandsk mannskap ikke bør stenges ute fra norsk sokkel og er skeptisk til proteksjonistiske tiltak, det kan for slå kontra å skape andre problemer for norsk næringsliv. Samtidig er dagens konjunktursituasjon spesiell, og krever pragmatiske grep i alle sektorer. Høyre mener at regjeringens skatteskjerpelser for maritimt næringsliv svekker jobbtryggheten både til sjøs og på land., og har gått mot dette. De totale rammebetingelser er avgjørende for hvor stor denne virksomheten kan være fra Norge.

Vi har merket oss at regjeringen har et forslag på høring knyttet til arbeidstakeres rettigheter. Høyre avventer resultatet av høringen og regjeringens forslag.

Øyvind Halleraker
Stortingsrepresentant, H.

Presisering fra FFFS

Når Halleraker snakker om et øvre inntektstak, så stemmer det. Regjeringen innførte 1.07.08 en maksimal refusjon på 198 000 kroner per ansatt; dette tilsvarer en årslønn på om lag 550 000 kroner. Det merkelige i dette er at Teekay sier opp dem som ikke kommer opp i slik inntekt. Med andre ord, de kan ikke snakke om at tap av nettolønnsrefusjon er årsaken.

LRV

Utflagging

Når medaljer og hederspriser er mottatt, er det på tide å bryte med sine egne prinsipper. I alle år har vi sett opp til Ellen Forland for sin holdning til norske sjøfolk. Vi har vært stolte av å ha slike redere i Norge. Ingenting var godt nok når det gjaldt å utruste båtene slik at sjøfolkene skulle ha det best mulig.

I Skipsrevyen 17.12.07 kunne vi blant annet lese dette om E. Forlands rederi.

BARE NORSKE SJØFOLK

Ellen Forland setter sin ære i at skipene skal være blant de beste i verden. Et av kjennetegnene hennes er at hun alltid ansetter norske sjøfolk, og de trives vanligvis så godt ombord at de ikke vil på land igjen. I hvert fall ikke forlate rederiet. Hun velger selv bøker til mannskapet og designer interiøret ombord på sine skip selv, inkludert kunsten på veggene. Det er ikke en detalj som går hennes skarpe blikk forbi. Skipene får både kinosal i amfi for 55 personer, trenings- og velværesenter, internettkafé, bibliotek og restaurant.

- Det er kjærligheten til båtene og sjøfolkene som driver meg. Det er derfor jeg orker strevet. Jeg vil bevise at vi med norske sjøfolk kan mer enn noen andre i verden, sa hun til en avis i forbindelse med offentliggjøringen av byggekontrakten på det siste skipet".

Siden er det blitt flere hederspriser, blant annet HMS kongens fortjenestemedalje i gull.

Med dette i bakhodet er det trist å se at selv hennes prinsipper ikke er så mye verdt.

Butter det litt i mot økonomisk, er det sjøfolkene det går ut over. Nå vil også Forland tjene mer, og da er ikke veien lang til å ansette billigere sjøfolk fra utlandet.

Vi går ut fra at hun ikke liker det, men det gjør neppe de sjøfolkene som må på land heller.

LRV

I ulike aviser har vi lest at de tre sjømannsorganisasjonene har invitert til samarbeid i forbindelse med at utflaggingsspøkelset atter er i sving.

Dette er langt fra sannheten. FFFS har ikke fått noen som helst form for henvendelse fra de andre forbundene. Ikke at vi hadde ventet det heller, men vi opplever det som toppen av arroganse at de totalt overser våre medlemmer. Det er som om våre medlemmer ikke eksisterer, og da må vi si i fra på vegne av dem.

Selv om FFFS er en torn i øyet på de tre "store" forbundene, kan ikke problemet bare feies under teppet. Om de prøver å få det til at vi ikke gjør noe, har de et problem. Vi arbeider sikkert ikke på samme måte som dem, men vi arbeider med de samme problemene.

Og selv om vi ikke er invitert med i samarbeidet, følger vi med. Til de andres ros kan vi si oss enige i noe av det de har gjort så langt. Aksjoner mot rederier som flagger ut er et flott tiltak, videre er vi helt enige i at arbeids- og oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk gjeninnføres. Dette har FFFS krevd for flere år siden, da det var snakk om å fjerne loven.

Så vi jobber mot samme mål, men med ulike metoder. Og det vi ikke liker er halvsannheter.

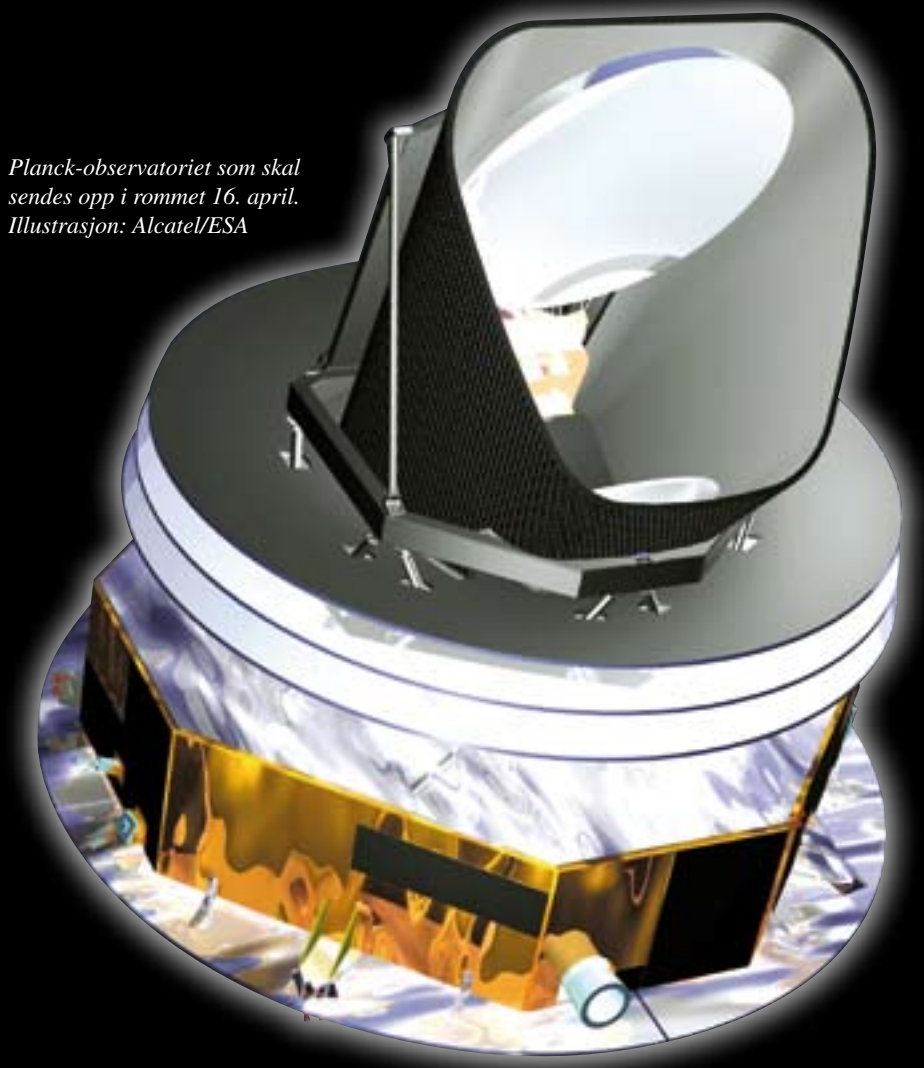
Dersom alle er invitert til å arbeide mot utflagging eller andre viktige skipsfartsspørsmål, skal dette inkluderer også FFFS.

For verken vi eller våre medlemmer kan ignoreres i så viktige spørsmål!

LRV

PLANCK SØKER OPPRINNELSEN

Hvordan oppstod Universet? Finnes det andre univers? Er Universet uendelig? Hvordan vil Universets fjerne fremtid se ut? Disse og mange andre kosmiske spørsmål skal snart besvares ved hjelp av et europeisk romprosjekt som Norge også deltar sterkt i.



Planck-observatoriet som skal sendes opp i rommet 16. april. Illustrasjon: Alcatel/ESA

For 13,7 milliarder år siden oppstod Universet i en hendelse som kalles Big Bang. Tetthet og temperatur var ekstrem i et ufattelig kort øyeblikk, hvoretter Universet meget raskt utvidet seg slik at forholdene ble mindre ekstreme. I løpet av tre minutter var de lette grunnstoffene hydrogen, helium, bor og beryllium blitt dannet, men ingen himmellegemer eksisterte. Universet fortsatte å ese og etter 380 000 kom temperaturen ned i 3000 grader. Da klarte elektronene å feste seg til protonene og lage nøytralt hydrogen. Samtidig klarnet gassen og lyset kunne bevege seg fritt.

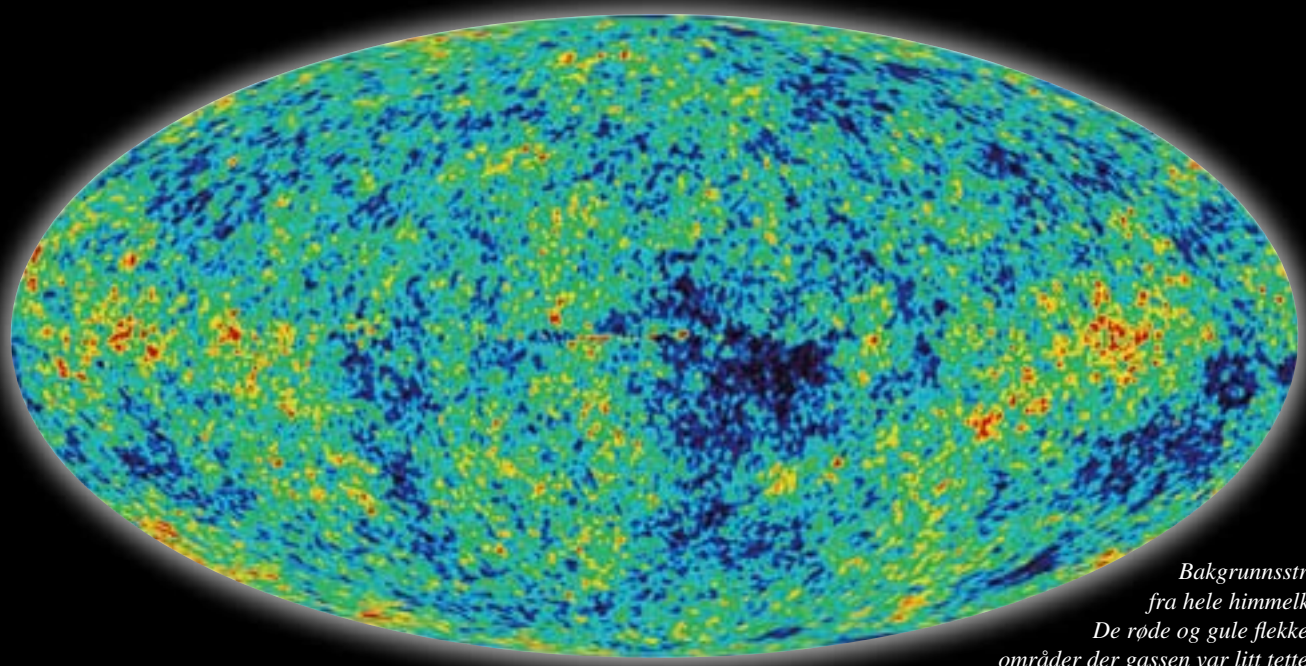
I dag kan vi fortsatt observere "ekkoet" av denne strålingen som en svak bakgrunnsstråling som kommer til oss fra alle kanter i Universet. Universet har est kraftig siden strålingen ble frigitt og denne er strukket så mye at den svarer til strålingen fra et legeme som holder 2,7 grader over det absolutte nullpunktet, eller omkring 270 minusgrader Celsius. Studier av bakgrunnsstrålingen forteller oss både hvordan Universet så ut 380 000 år etter starten og hvordan det artet seg tidligere.

STARTEN PÅ STARTEN

Romobservatorier som den amerikanske WMAP har de siste 15 årene gitt oss stadig bedre innsikt i Universets tidlige historie ved hjelp av bakgrunnsstrålingen. WMAP gav oss for eksempel for første gang en nøyaktig alder på Universet, 13,7 milliarder år. Den 16. april skal Europa sende opp det store observatoriet Planck for å studere Universets historie i enda mye bedre detalj. Oppskytningen finner sted fra Fransk Guyana med en Ariane-rakett.

Planck skal studere bakgrunnsstrålingen fra hele himmelen med større følsomhet, vinkeloppløsning og over et større frekvensområde i strålingen enn noen gang tidligere. Dermed kan mengden av mørk materie kunne måles med en prosents nøyaktighet og samtidig kan en rekke teorier for hvordan naturen oppfører seg ved ekstremt høye partikkelenergier etterprøves.

Men det aller viktigste målet er å lære mer om hvordan Universet oppførte seg i de aller tidligste fasene, helt tilbake til det første sekundet etter starten på Big Bang. Nye analyser tyder på at Planck kan fortelle en god del også om det som skjedde enda tidligere. Faktisk er det en viss mulighet for at målingene er følsomme nok til at man kan finne ut noe om hva som var før Big Bang!



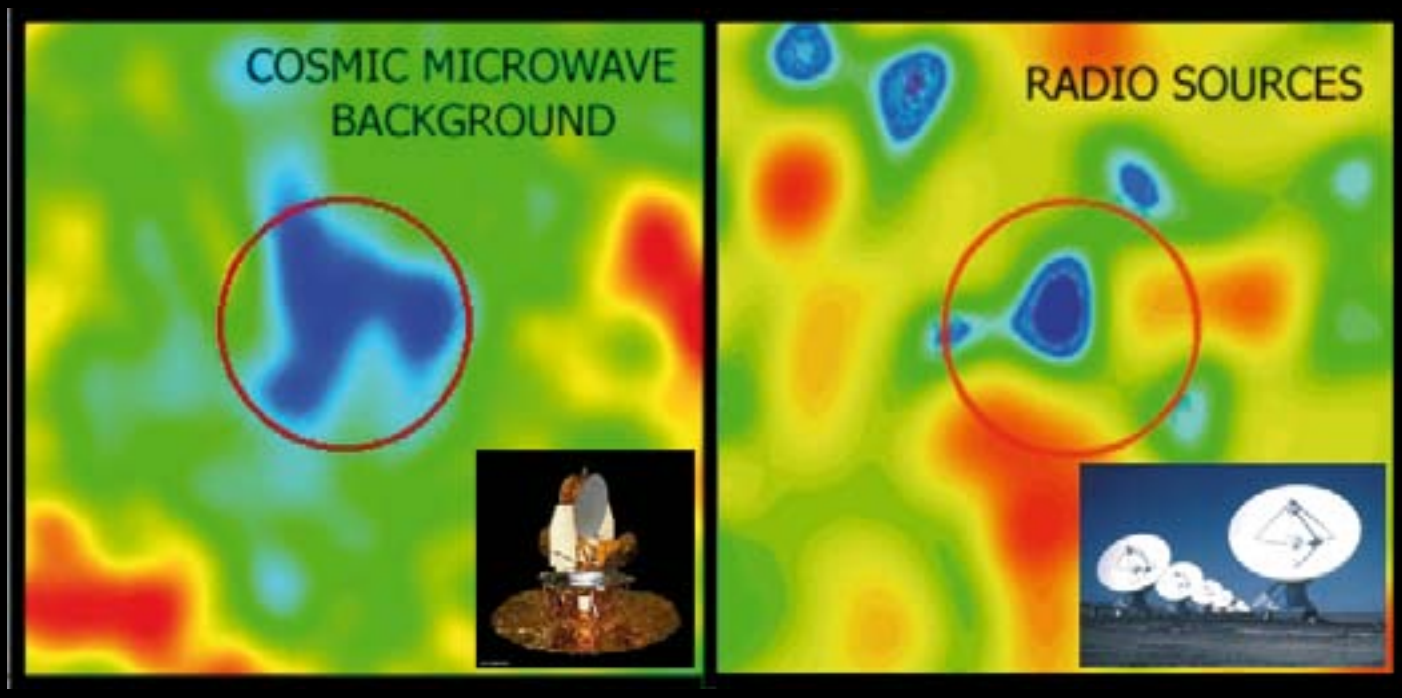
Bakgrunnsstråling fra hele himmelkulen. De røde og gule flekkene er områder der gassen var litt tettere og varmere 380 000 år etter Big Bang. Gassklumpene utviklet seg videre til galakser og galaksehoper og bildet viser derfor spirene til våre dagers galakser. Foto: NASA/WMAP Science Team.

Analysene av WMPA-dataene tyder på Universet er langt merkeligere enn noen til nå har trodd. Blant annet ser det ut til at Universet roterer og det er oppdaget et tomrom som er 900 millioner lysår i diameter. Enkelte forskere mener at tomrommet som befinner seg 7-8 milliarder lysår fra Jorden kan være et avtrykk av et annet univers som dundrer inn i vårt eget. Disse eksotiske teoriene skal avklares med Planck og samtidig vil det sikkert bli gjort nye merkelige observasjoner.

Forskere ved Astrofysisk institutt på Blindern i Oslo er sterkt involvert i Planck-prosjektet og har i en årrekke forberedt denne enestående undersøkelsen av Universets opprinnelse.

Følg med på **www.astronomi.no** og **www.bangirommet.no** for siste nytt om oppskytningen og resultater etter hvert som de kommer.

Knut Jørgen Røed Ødegård



Den blå flekken er det største tomrommet vi kjenner i Universet. Til venstre observert som et kaldt område i bakgrunnsstrålingen, til høyre som en område observert i radiostråling som et område nesten uten radiokilder. Illustrasjon: Rudnick et al., NRAO/AUI/NSF, NASA

Hvem er det som eier pensjonen etter en død sjømann?

Er det staten eller den som har sittet hjemme med ansvar for barn og hus?

Etter mer en førti år til sjøs og mer en opptjent full sjømannspensjon dør man, to måneder før man er seksti år. Man burde ventet i et par måneder, for på den måten å sørge for den man har delt livet med. Problemet er at enkelte ting styrer man ikke selv, hverken liv og død eller hva forbundene foretar seg.

I 2001 ble det innført en ny lov om pensjonsordningen for sjømenn, med de tre andre forbundenes velsignelse. Dette førte til at noen ble frastjålet deler av tariffestet pensjon, andre ble frastålet hele pensjonen. I grunnlovens § 97 står det at ingen lov må gis tilbakevirkende kraft. I EMK art 1 protokoll 1 står det at det ikke er lov å gjøre inngripen i annens eiendom.

Med de to ovennevnte lover i bakhodet er det merkelig at Stortinget kunne foreta en slik lovendring i 2001, med støtte fra de tre andre forbundene. At loven ikke ble stoppet er ene og alene at de som ble frastjålet sin rettmessige eiendom var for svake eller alene. De var spredt og stemmene ble ikke hørt. Man regnet med at dette ville bli taust ganske fort.

Gjennom et langt liv har man betalt inn en pensjonsforsikring for seg og sine, man trodde at man skulle få en trygg alderdom. Så naive har vi vært, betalt og trodd på et rettferdig samfunn. Trodd på at egne organisasjoner skulle hjelpe og ivareta interessene, men der tok mange av oss grundig feil. Vi har rettigheter bare så lenge at det passer for andre.

Vi har i alle år trodd at stortingspolitikere visste hva de drev med, men der tok vi også feil. De har ikke forstått loven om tilbakevirkende kraft, heller ikke fått innsigelser fra de forbund som representerte oss.

For å ta et grelt eksempel på hva det dreier seg om, gjengir vi en e-mail vi fikk fra en som mistet sin bror.

Hei Leif
Viser til tidligere telefonsamtale angående min bror sin sjømannspensjon. Min bror Atle Leknessund, reiste som telegrafist hovedsaklig på cruisebåt, (RCCL), han flyttet til Australia sine siste leveår med sin kone, og jobbet som telegrafist på landstasjon . Ca 2 mnd før sin 60 årsdag døde han. Hans kone har prøvd lenge å få klarhet i hennes rettigheter om pensjonen etter min bror, nå har hun fått beskjed om at ingen pensjon blir utbetalt, siden min bror døde før han fylte 60 år.

Dette synes eg er et ran fra det offentlige, slike urimelige regler synes jeg må bort.

Dette skulle virkelig være en hjertesak, håper dere kan få dette fram i lyset og kanskje gjøre noe med det.

Mvh
Arne Leknessund

I Danmark som det ellers er vanlig å sammenligne oss med, har enkene/enkemennene rett på opparbeidet pensjon etter ektemaken.

Under følger noe av korrespondansen, i forbindelse med ovenstående sak, jeg har hatt med FrP på Stortinget

Hei Leif.
For en tid siden kom du med en forespørsel om pensjonen til en sjømann som hadde gått bort. Jeg sendte saken din over til våre som jobber med pensjoner og her har du svaret. Sikkert ikke det han ønsket seg men slik er verden denne gangen.

Dessverre er det slik at retten til Sjømannspensjonen inntreffer ikke før man fyller 60 år. Når man da altså går bort før man har nådd alderen foreligger det heller ingen rettighet. Jeg skjønner at det kan virke urettferdig når man har betalt premie til Sjømannspensjonen gjennom mange år på havet. Forutsetningen er imidlertid at man skal kunne gå av med pensjon tidlig etter et "hardt" liv på sjøen. Når dette ikke blir noe av bortfaller rettigheten. Jeg er redd vi ikke kan gjøre noe med dette, men hvis du mener vi bør

se nærmere på saken skal jeg naturligvis legge det frem for fraksjonen.

Vennlig hilsen
Jan Arild Ellingsen
Stortingsrepresentant

Hei Jan Arild og takk for tilbakemelding. Vårt spørsmål er ikke om man har rett til, men heller hvem har krav på å få innbetalt pensjon utbetalt, opptjent gjennom et langt liv?

Er det enken eller er det staten?

I det konkrete tilfellet vi her nevner døde vedkommende to mnd før han kunne heve opptjent pensjon, enken sitter kun tilbake med savnet etter sin kjære.

Ingen økonomisk støtte for at hun tok seg av parets barn og hjem.

Slik vi ser det er det et ran av staten å ikke utbetale enkepensjon. I et langt liv betaler man en forsikring for sin egen og familiens alderdom, resultatet er at en allerede rik stat tar pengene.
Dette har sjømannens eget forbund i samarbeid med staten, på en forunderlig måte fått aksept for.
Det vi i FFFS ønsker er at det blir gjort en skikkelig gjennomgang av praksisen og at moralen, om det finnes noen, blir gjeninnført.

På forhånd takk for hjelpen.

Med vennlig hilsen FFFS
Leif R. Vervik

Hei Leif
Ja det er helt klart et ran, legalisert og gjennomført av staten med AP i spissen! Og vi tror ikke de har tenkt å endre det. Skal forsøke å få flere folk til å se nærmere på det, men det avhenger av hvor travelt de har det, og om de har noen saker som omhandler pensjon akkurat nå.

Jan A

Hei igjen.
Takk for hurtig svar.
Siden du også mener at det er et ran, skulle vi kanskje heller latt Økokrim sett på saken? (kanskje litt ekstremt men?)

Mvh Leif R.

Ja så absolutt men vi hadde vel ikke fått støtte der heller siden det er basert på Stortingets visdom.

Jan A

Vi må virkelig spørre om det står så dårlig til med den norske staten, at de må lage lover for å tilrane seg andres penger?

LRV

FFFS tar de seilende på alvor!

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. Sverre Reinertsen,
Spesialist i kirurgi
Dr.Jan Erling Fossdal,
Spesialist i kirurgi
Dr.Arvid Høgberg,
Spesialist i orthopedisk kirurgi
Dr.Torjer Meling,
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger
Tlf. 51938690 – Fax.51938691
post@sana-as.no – www.sana-as.no

Hvem skal betale for helse-attestene, er det sjømannen eller rederiet?

I følge Sjøfartsdirektoratet er det rederiet som bærer utgiftene ved helseundersøkelse etter forskriften, jf. § 4 siste ledd. Det vil si at rederiet plikter å betale for helseerklæring utstedt av en hvilken som helst godkjent sjømannslege, som sjømannen har blitt undersøkt av.

Vi har i den senere tid fått vite at enkelte seilende har blitt pålagt av sin arbeidsgiver kun å bruke utvalgte sjømannsleger. Det er rederiet selv som har utpekt sin bedrifts-helsetjeneste/bedriftslege til å peke ut noen få leger som sjømannen skal gå til. Er dette for at rederiet skal prøve å få kontroll over sjømannslegens avgjørelse om helsemessig dyktighet eller ei? Eller er det også fordi rederiet på denne måten ser at de kan spare mye penger ved at det ikke skrives ut udyktighetsattest, som i neste omgang kunne ha utløst rett til erstatning, for varig tap av helseattest?

Dersom rederiet ikke har forsikring som dekker et slikt erstatningskrav, vil hver udyktighetsattest som skrives ut kunne føre til en nettoutbetaling på ca. 8 G. Dette svarer til ca 500.000 kroner skattefritt for sjømannen. Rederiet har med andre ord gjennom sin bedriftshelsetjeneste inngått avtale med noen få sjømannsleger.

Om man ikke følger arbeidsgivers ordre om å gå til en av disse utvalgte sjømannsleger, truer rederiet med at sjømannen selv må betale en straffeavgift opp til kr. 700 for helseattesten sin.

Som man kan lese i ingressen er det ingen adgang for arbeidsgiver å stille slike krav. Om sjømannslegen er i et avhengighetsforhold til et bestemt rederi, er det ikke sikkert at dette gagner sjømannen. Kanskje tvert i mot. Om man tenker seg at en sjømann har gått til undersøkelse hos en sjømannslege og mistet helseattesten, kan han om rederiet forlanger det, gå til en sjømannslege rederiet har avtale med, og få den tilbake.
Dette ønsker ikke direktoratet skal skje, derfor er det strenge kriterier for hvordan sjømannslegeordningen skal fungere. Man ønsker ikke at det skal bli noen som helst sammenblanding av rollene. En sjømannslege skal utføre sitt arbeid helt uavhengig av hva rederne måtte mene. Dette er i alles interesse, om ikke alltid i rederienes. Nedenforstående oppslag ble sendt alle Tides båter.

TIL OPPSLAG OM BORD!
Fra og med i dag (30.10.2008) skal helsekontroller og fornyelse av helseattester for Tide Sjø sine mannskaper i Bergen og omegn foregå hos ARSANA AS. ARSANA AS er Tide sin leverandør av bedriftshelsetjenester og har godkjent sjømannslege. ARSANA holder til i Strandgt. 14, 4 etg. Inngang i Fortunen 3. Timebestilling gjøres på telefon 55 55 05 80. Det presiseres at dersom andre leger benyttes må den enkelte betale prisdifferansen selv mellom det en kontroll hos ARSANA koster og det en kontroll hos en annen lege koster (ca 700 kr).

mvh
Hans Christoffer Lauritzen
Personalsjef Tide Sjø AS

Dette er spørsmål FFFS ønsker å få svar på fra direktoratet:
1. Kan en sjømannslege som er fast ansatt/ har et kontraktsforhold med en Bedrifts-helsetjeneste (BHT), som igjen har en stor del av sin inntjening relatert til en kontrakt med et bestemt rederi, sies å stå i tjeneste- eller avhengighetsforhold til dette rederiet?

2. Kan et rederi kreve at sjøfolkene skal få utført helseundersøkelse hos en eller noen bestemte sjømannsleger som rederiet utpeker? Eller kan sjømannen selv fritt velge sjømannslege for å få helseattest? Når har legen en fri og uavhengig stilling som sjømannslege med godkjenning fra sjøfartsdirektoratet som attestskriver? Og kan bedriftslegen på kontrakt med rederiet sies å ha en fri og uavhengig stilling i forhold til sjømannen?

3. Kan et rederi nekte å betale ordinær helseattest til ordinær takst for sjøfolkene?

Sjøfartsdirektoratet har kommentert problemstillingen slik:
Ad. 1:
Slik regelverket har blitt praktisert, er utgangspunktet at en sjømannslege som er tilknyttet en bedriftshelsetjeneste ikke vil være i et "tjeneste- eller avhengighetsforhold", jf. § 8 tredje ledd i forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip. Dette vil imidlertid måtte avgjøres etter en konkret og skjønnsmessig vurdering i det enkelte tilfelle.

Ad. 2:
En sjømann kan etter forskriften gå til en hvilken som helst godkjent sjømannslege. Det eneste kravet som stilles til arbeidstaker, er at han/hun skal legge frem helseerklæring utferdiget i samsvar med bestemmelsene i forskriften, jf. § 4 første ledd. En eventuell avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker om noe annet reguleres ikke av Sjøfartsdirektoratet.

Ad. 3:
Rederiet bærer utgiftene ved helseundersøkelse etter forskriften, jf. § 4 siste ledd. Det vil si at rederiet plikter å betale for helseerklæring utstedt av en hvilken som helst godkjent sjømannslege som sjømannen har blitt undersøkt av.

Med vennlig hilsen

Unn Caroline Lem
seniorrådgiver Sjøfartsdirektoratet
Underavdeling arbeids- og levevilkår

Slik FFFS leser svaret fra SD, har den enkelte sjømann rett til å oppsøke den sjømannslegen han/hun måtte ønske. Rederiet plikter å betale det undersøkelsen koster.

LRV

NAVIGASJON | EKKOLODD | KOMMUNIKASJON | RADAR | AUTOPILOTER

TOPP YTELSE TIL XTRA LAV PRIS!

27 CM

45 CM

Intelligent Satellitt-TV antenne med høy kvalitet...

Markedsledende ytelse, selv i områder med svake signaler og dårlige værforhold. Innebygd GPS for automatisk breddegradskorreksjon. Unik antennedeksel av mykplast som reduserer vekt og signaltap. Hurtig søke- og gjenfinningsalgoritme basert på lupe-prinsippet og statistiske data. Dynamisk følging som automatisk kompenserer for ekstremt vær og sjøgang. Kraftig utvidet dekning på Canal Digital med den nye satellitten Thor 5. Kompakt betjeningsenhet med innebygd display og PC port. Klargjort for HD TV - selvfølgelig.

BETJENINGSENHET

www.pronav.no

Intellian Satellitt-TV antenner leveres i størrelser fra 27 cm opp til 85 cm i diameter.

ProNav

ProNav as, Egersund - Telefon 51 46 43 00 - Faks 51 49 21 00 - E-mail: mail@pronav.no

- alltid på bølgelengde

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 fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

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

Vervekampanjen fungerer!

Inntil en million kroner kan du tjene om du er med på en vervekampanje for Fellesforbundet For Sjøfolk.

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer menigsfylte arbeidsplasser på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige innstanser. De har alle sett at det vi vil, er å styrke sjøfartsnæringen, gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

Det vi ønsker av deg er å påvirke og verve så mange av dine arbeidskamerater som mulig. For hvert medlem du verver vil du få tilsendt 4 Flax lodd. Med andre ord, få muligheten til å spe på hyren, eller feriebudsjettet. Husk å oppgi navnet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, maskinist, stuert, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikksjef fiske	kr. 265,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 250,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 225,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av styret 21.10.2000.

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord

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

Riktig svar sendes innen 01.03.09 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinner av kryssord 04-08: Olav Sletten, Sæbøvågen – Kersti G. Johansen, Trysil – Eva Guldstein, Lørenskog

NAVN:
ADRESSE:

INNMELDING

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Navn: .....

Postadresse: .....

Postnummer: ..... sted: .....

Fødselsdato: .....

Telefon: ..... Mobil: .....

E-post: .....

Skipets navn: .....

Rederiets navn: .....

Stilling ombord: .....

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

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Faks: 55 25 97 03

FULLMAKT

Jeg .....

i..... Forbund,

gir herved Fellesforbundet For Sjøfolk fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund

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

KLIPP UT

FFFS
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

E-post adresser

Vi vet at mange har PC hjemme, derfor henstiller vi samtlige medlemmer som har e-postadresse om å sende den til oss.
Dere kan bruke vår e-postadresse, info@sof , eller 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

B-blad

RETURADRESSE
FFFS Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

www.NetShop.no

PC - LYD & BILDE - FOTO & VIDEO - MOBIL & GPS

BEST PÅ MERKEVARER - BEST PÅ PRIS!

46" Samsung LE46A656 + Blu-Ray spiller!

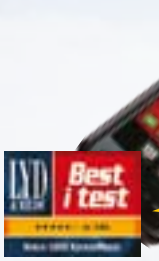
- Testvinnerserie med topp kvalitet!
- 656 er markedets mestselgende serie!
- Strålende bildekvalitet fra Blu-Ray!
- Full kompabilitet via HDMI!

12.395,-
V.nr: 36250 inkl.mva.

www.netshop.no - raskeste vei til de beste prisene!

3.595,-
V.nr: 32331 inkl.mva.

Garmin Oregon 300 bærbar GPS
Touchskjerm med farger, Testvinner!



3.380,-
V.nr: 35346 inkl.mva.

Nokia 5800 Xpressmusic Red
Testvinner med touchdisplay og GPS!

1.095,-
V.nr: 33205 inkl.mva.

Western Digital USB 500GB Harddisk
Portable disk i Midnight Black utforelse!

2.370,-
V.nr: 36302 inkl.mva.

Casio EXILIM EX-Z400 solv kompakt
Vidvinkel som bryter grenser for foto!

6.995,-
V.nr: 36118 inkl.mva.

16" Acer Aspire 6930G C2D T6400
Rå ytelse og slående design!

1.995,-
V.nr: 35953 inkl.mva.

Samsung WMN5090 veggfeste
Motorisert til Samsung 40" - 52" TV

VI LEVERER OVER HELE NORGE!

Besøk oss på www.netshop.no eller ring 33 42 22 00

Priser kan endres uten varsel, ved uventede prisøkninger eller unormale valutasvingninger. Prisene gjelder så langt beholdningen rekker. Alle priser er oppgitt inkl. mva. Vi tar forbehold om feil.