



DRÅPEN

NR. 3 • 2014 • 13. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● FFFS NÅ
PÅ FACEBOOK

● HUMAN
FACTOR

● NOEN LINJER FRA EN SOM ER
"KOMMET UT AV SKAPET"

Fellesforbundet for sjøfolk, FFFS er mer aktive på FB.



Staten dømt til å betale fagforbund en million

vg.no

Litt mer om FFFS i media. Les også linker i artikkelen, og kommentarene under selve artik...

Kommentarer på VGs side om artikkelen om vår seier i Oslo Tingrett. Det var ingen negative ytringer.

[Vigdis von Ely](#) ·

Må bare gratulere FFFS for utholdenheten og seieren.

[Carl Ivar Hagen](#)

Forutsetter at regjeringen ikke er så dumme at saken ankes. Betal og skam dere og stram opp regjeringsadvokaten.

[Njål Moe](#) · [Chief Engineer](#)

Meget bra fra FFFS, stå på, de andre forbundene hadde aldri brydd seg, får håpe flere melder seg inn i FFFS

[Jan Ivan Christiansen](#) · [1.maskinist](#)

Staten har alltid stjålet fra Norske sjøfolk. Hva med sjømannspensjon.

[Helge G. Nøis](#) · Kjempeflott, det eneste forbundet som jobber for sjøfolk.... De resterene jobber for tomt prat og kontingent.....

[Birgith Stenersen](#) · Sortland

Du har så rett så rett. Nu må vi bli godtatt på lik linje med de andre forbundene

[Birger A Larsen](#) · Bergen

Bare å ta av seg hatten for pågangsmot og utholdenhet! Beste gratulasjoner til FFFS, hilsen stolt medlem!



INNHold Dråpen nummer 3 • September 2014



Human factor side 27



Et hjem ute side 38



Kometdramatikk side 42



Hotel Bristol side 50

Nr. 3 september 2014 - 13. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Far Saracen
Foto: farstadshipping.com

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Har seiret over NAV i 35 av 35 klagesaker	side	5
En hyggelig forespørsel fra en ukjent	side	6
FFFS har blitt mer synlige på Facebook	side	7
Har Hurtigruten og Colorline skumle planer om utflagging?	side	8-9
Hvorfor skal jeg melde meg inn i Fellesforbundet for sjøfolk?	side	10-11
Hva heter dugnad på engelsk?	side	12-13
Støres viktigste kamp som ny leder i AP blir å skaffe alle arbeid	side	14
Stadig flere tar kontakt med FFFS p.g.a de er blitt rådet til det	side	15
Endelig en stortingspolitiker som har forstått hva det dreier seg om	side	16
-Sjøfarten gav oss økonomisk styrke og selvtillit til å stå på egne bein	side	17
FFFS har etter dette vunnet saken fullstendig	side	18-20
Vet ikke DNMF hvordan forholdene er til sjøs?	side	21
Arv	side	22-23
Vi i Norge er faktisk blant verdens lavest betalte lønnsmotakere alle som en	side	24-26
Human Factor	side	27
Er dette et bedrag fra tillitsvalgte i flere forbund?	side	28
I følge tall vi har hentet inn...	side	29
Vi er fristet til å si; Hva var det vi sa	side	30-31
Alle er enig om at menneskehandel og sosial dumping må stoppes	side	32-33
Noen tanker om artikkelen i Dråpen nr. 4-2012	side	34-36
Atles kommentarer	side	37
Et hjem ute	side	38-41
Kometdramatikk	side	42-43
Leserbrev	side	44-49
Hotel Bristol	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

FS

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære leser

September har vært en innholdsrik måned, med saker fra medlemmer i fleng, og høy aktivitet på FB. På en av sakene vi la ut hadde vi mer enn 16 000 treff i løpet av et par dager. I forbindelse med saken vi vant mot staten, kommer det stadig kommentarer.

I den forbindelse legger vi med et innlegg vi sakset fra VG sine sider:

Carl Ivar Hagen · Følg · Oslo, Norway · 756 følgere

Forutsetter at regjeringen ikke er så dumme at saken ankes. Betal og skam dere og stram opp regjeringsadvokaten.

Carl I

De tre andre forbundene og LO har sammen med arbeidsgiversiden rådet Næringsminister Monica Meland om å myke opp NIS loven slik at Color Line kan få lov til å bruke billige mannskaper på de to største fergene, som går på Oslo Kiel. Dette betyr i praksis at nå kommer hele kysten til å ligge åpen for NIS skip. Dette må vi stoppe, vil du beholde jobben er ikke de tre andre løsningene- de er problemet. De får inn sine penger selv om norske sjøfolk blir kastet på land. De underbetalte utlendingene må betale en høy kontingent til dem.

Fra og med 01.01.11 kan sjøfolk ta ut folketrygden når de er mellom 62 og 67 år, og kan samtidig motta full sjømannspensjon. Vær oppmerksom på at; «Ved uttak av folketrygd og sjømannspensjon samtidig vil du få en høy ytelse i en periode, og ytelsen vil bli redusert når sjømannspensjonen bortfaller ved 67 år». Om du ønsker å få vite mer om dette, så kontakt NAV, eller gå inn på nav.no

01.10 hadde vi en ny tingrettssak, denne gang er det også mot staten. Også grunnlaget er det samme som sist- saksomkostninger. Denne gang dreide saken seg om hvorvidt FFFS medlemmene skulle få lov til å trekke kontingentutgiftene av på skatten slik blant annet LO medlemmer gjør. Kravet om det, vant vi frem med i fjor. Våre medlemmer ble, i følge Regjeringsadvokaten, lovlige borgere fra og med inntektsåret 2013. Før den tid hadde alle våre medlemmer trukket utgiftene av på skatten uten lov, men ingen kemnerkontor hadde reagert før NSF gjorde oss oppmerksomme på at vi bedrev en ulovlig handling. Takk til NSF for det.

Denne saken har kostet forbundet i underkant av en halv million kroner frem til nå og det er penger vi skal ha tilbakebetalt. Vi tapte riktig nok vår sak i Oslo tingrett i januar i fjor, men anket. Den Rødgrønne regjeringen prøvde til alt overmål å jukse seg til en ny lov på vår bekostning. Den nye regjeringen kastet inn håndkleet fire uker før ankesaken skulle opp Borgarting Lagmannsrett. I stedet for å møte oss i retten innså den Blåblå regjeringen galskapen og gav oss medhold. Nå venter vi på rettens kjennelse i vårt krav om dekning av saksomkostninger.

I forrige nr. av Dråpen fikk vi besøk av trykkleifen, og oppga feil innleveringsfrist for kryssordet, men vi har rettet det opp ved å trekke ut de tre rette oppgavene allikevel. Beklager feilen.

Nyt høstfargene og de lange høstkveldene i visshet om at det er i alle fall et forbund som tenker på deg, og tar deg på alvor.

 Lik oss på
Facebook

«-Har seiret over NAV i 35 av 35 klagesaker. 17 råd fra Harald Prytz, for å vinne over NAV.»

Ovenstående var VGs førsteside 12. august i år. Og i tillegg til førstesiden, ble Harald og FFFS sitt arbeid for medlemmene viet midtsidene.

Normalt arbeider vi i det stille når det gjelder saker vi får inn til oss, men i denne saken var det ikke konflikt mellom medlem og arbeidsgiver, men mellom medlem og et statlig forvaltningsorgan. En annen ting med denne saken var at det også var en beskjed til NAV om at de må lære seg forskjellene i loven mellom en landansatt og sjøfolk.

Som det er beskrevet i VG, er sakene, alle som en, løst ganske fort til medlemmets fordel. Etter at Harald har kontaktet NAV, har de blitt enige med ham om at de ikke har brukt hverken rett lov eller rette paragrafer, eller at de rett og slett ikke har forstått loven de er satt til å forvalte. Selv om det har tatt kort tid, etter at FFFS har kommet inn i bildet, til saken har fått sin løsning, har det i mange tilfeller tatt alt for lang tid for medlemmet, som i mange tilfeller ikke har fått utbetalt den trygden han/hun har krav på.

Det å ta kontakt med sitt forbund er det få som tenker på om man blir sykemeldt,

man tar kontakt med NAV, for det er det legen gir dem beskjed om. Det er først når sykepengene uteblir, eller at man får avslag fra NAV, som regel fattet på et helt feil grunnlag, at vi blir kontaktet. Da kan det ha gått med mye tid, og regninger ligger ubetalte og skaper fortvilelse for den det angår.

I kjølvannet etter oppslaget i VG har vi fått mer enn 2000 besøk på Facebook siden vår, og folk fra hele landet har tatt kontakt med oss, eller mer korrekt - med Harald, for å få hjelp i sin kamp mot systemet. Som et paradoks kan nevnes at til og med NAV kontorer har ringt og bedt om råd.

HER ER HARALDS 17 GODE RÅD, OM DU HAR MED NAV Å GJØRE.

- Les avslaget godt.
- Sjekk om lovanvendelsen er korrekt. Klag innen fristen
- Nav har egne sider og Lovdata er også bra.
- Sørg for å få en fast saksbehandler.
- Be om at det opprettes en dokumentliste.
- Sjekk med NAV om dine dokumenter er påført, ikke bare ha tillit til Nav
- Hold deg til saken og hold følelsene utenfor. Vær godt forberedt om du skal i møte med Nav.
- Skriv så få punkter som mulig. Hvis du skriver for mange, blir den minst viktige blåst opp, og det andre drukner.
- Konsentrer deg om dine rettigheter og hva loven sier. Hvis du blir henvist til spesialist, sørg for at spesialisten er kvalifisert. Ring gjerne legen.
- Be om ny henvisning hvis dette ikke er tilfelle.
- Ikke gå til en avtale hvis du ikke er overbevist. Klag til saksbehandler og få ny avtale.
- Sørg for å få ut alle epikriser fra legene som har undersøkt deg.
- Ta øyeblikkelig kontakt med legen hvis du er uenig og be om endring, skriftlig. De skal arkivere brevet ditt elektronisk. Du kan selv sjekke om det er arkivert.

Sjekk hele tiden dokumentlisten.

- Pukk på rettighetene dine, vær nøyaktig.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

En hyggelig forespørsel fra en ukjent

I mailen under kan man lese at det ikke bare er aktive sjøfolk som leser Dråpen, men «landkrabber» også. Kan hende vedkommende har lest Dråpen på ett eller annet venteværelse eller en ferge, uansett er det morsomt å få slike tilbakemeldinger.

At det ikke bare er tull det vi serverer i Dråpen, det var vi klar over, men at det ble satt så stor pris på av andre enn sjøfolk, var ekstra hyggelig. Undertegnende av mailen har også sammenfallende meninger med det FFFS driver med. Av vedleggene han har sendt med, ser vi at det ikke bare er i Norge at utlendinger blir utnyttet, men også i de andre skandinaviske landene.

Det er heller ikke bare i Norge at kabotasjereglene (les kabotasjereglene et annet sted i bladet) blir brutt for at enkelte grådige transportører vil tjene litt ekstra

på andres bekostning. Det er heller ikke bare i Norge at det offentlige blir lurt. Det skjer nemlig også i Sverige og Danmark, og sikkert også i andre land.

For å illustrere hva vi mener legger vi med et utdrag fra Danmarks Radio 09. Jun. 2014 (sendt oss av Knut H.)

*SAS om billige chauffører:
Konsekvens af konkurrencen
Så længe underleverandører ikke bryder
loven, vil SAS fortsætte samarbejdet
trods østeuropæere bag rattet.*

<http://www.dr.dk/Nyheder/Penge/2014/06/09/0609132351.html>

SAS i Danmark er, i likhet med SAS i Norge, delvis eid av staten. De bryr seg ikke om at det er billige utlendinger som står for transport av de varer de vil ha transportert. Det eneste de forlanger er at underleverandørene ikke forbryter seg, men hvordan passer SAS på det? De gjør det bare ikke.

Her hjemme har vi det samme problemet, varer blir fraktet på landeveien av

«billige» sjåførere som ingen har tid til å sjekke. Kabotasjereglene er egentlig veldig klare, men de blir ikke fulgt. Dette har vi mange eksempler på. Når myndighetene sier at de vil ha mer last over på kjøll, blir det ikke fulgt opp hverken med penger eller folk, for å etterse at allerede eksisterende lover og regler blir holdt. Grunnen til at vi tar dette opp er at vi ønsker kabotasjeregler, eller proteksjonisme på kysten. Det har norske redere og sjøfolk krav på.

Kjære dere.

Undertegnende har lest en del av FFFS, og finner det meget interessant og lærerikt. Med hensyn til min tid som tekniker/gnist og fagforeningsleder/medlem (ikke kurant forening NSF), men underlagt «Eminente NAV..» og i høyeste grad «virkosom» lurar jeg på om det er mulig å bli medlem i FFFS.

Uansett vil jeg følge med i deres arbeide, for jeg er selv i mot all sosial dumping i norden- i verden

Mvh Knut H.



FFFS har blitt mer synlige på Facebook, og hjemmesidene våre er oppjustert

Fra og med i sommer har vi blitt mer synlige på «fjesboka», vi skal legge ut mer og mer info om dagsaktuelle ting, som saker vi arbeider med, og eventuelle tilbud vi klarer å få til for våre medlemmer.

Vi håper at vi på denne måten kan nå litt lenger ut, ikke bare til medlemmer, men også «mannen i gata». Med din hjelp tror vi også at media vil bli mer opptatt av det vi holder på med. Derfor oppfordrer vi alle brukere om å spre «det gode budskap» så mye som mulig.

En av de første meldingene vi la ut på FB var denne: «Vi kan glede dere med at vi kan tilby våre medlemmer like god juridisk assistanse som LO/NSF gir til sine medlemmer. Det vil si at våre advokater tilbyr første time gratis, deretter vil FFFS medlemmer som blir prioritert, få 15 % avslag på vanlig timesats. Når det gjelder juridisk hjelp i jobb relaterte saker, dekker selvsagt forbundet det for medlemmene.» Som et lite PS må vi minne om at det ikke lenger er mulig å sende oss fax. Fax linjen har ikke vært i bruk på flere år.

Penger spart er penger tjent.



LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

*Helseerklæring for sjøfolk
Offshore helseerklæring
Helseerklæring for dykking
Helseerklæring for flyvere
Bedriftshelsetjeneste
Legekonsultasjoner*

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



Har Hurtigruten (HRG) og Color Line (CL) skumle planer om utflagging?

Norske sjøfolk er en utdøende rase, og politikerne står på sidelinjen og ser på. Det de burde gjøre, er å tenke på hvilken viktig resurs sjøfolk virkelig er, og det må skje nå!

I den senere tid har vi sett at V. Ships, et utenlandsk bemanningsselskap etc. har vært om bord i hurtigruteskipene og evaluert mulighetene for å overta bemanningen og mye mer. V. Ships skriver på sine hjemmesider at de er opptatt av menneskene, men når vi ser på hvor de henter disse menneskene, forstår man at de tenker mer på pengene, enn på folkene de henter.

De påstår blant annet at de tar Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) på alvor. Det tror vi på, men det at de sier at de respekterer MLC 2006,

betyr ikke at de bryr seg om innholdet i konvensjonen. De konstaterer bare at mannskapene det gjelder har en tariff, ikke om tariffens innhold, om den er god eller dårlig spiller ingen rolle. Om det står at vedkommende mannskap skal ha 100 kroner i måneden eller 100 000 kroner i måneden, er for dem knekkende likegyldig.

Når de nå har vært om bord på hurtigruteskipene, har vi ingen tro på at det bare var for å få seg en tur. Da hadde det holdt med en tur, og ikke med flere team som reiste på flere turer med alle skipene. Her lukter det dårlig, og for å fjerne slik dårlig lukt må noe gjøres. Det eneste vi ser som kan lufte ut er, at de ansatte får vite hva som virkelig foregår.

På sine egne hjemmesider skriver V. Ships at de driver med litt av hvert. Bemanning, turoppsett, drift av alle slag, samt forsikring. De skriver at;

V. Ships Leisure is the largest supplier of management and outsourcing services to the maritime leisure industry. More than 200 shore-based and 7000 seagoing staff provide services to more than 140 cruise vessels, ferries and super yachts. These services are in many cases customized to meet the specific needs of clients including the ability to provide integrated deck & engine and hotel management as part of the same service offering. V. Ships Leisure's offices are strategically located to serve the key areas of passenger vessels deployment including Monaco, Miami, Piraeus and Southampton.

I tillegg til overnevnte steder har de også kontorer i følgende land som er typiske steder for å hente billig arbeidskraft.

Regional Crew Management Offices in Romania, Bulgaria, Russia, the Baltic States, Ukraine, China, India,



Foto: Color Line/Anders Martinsen

Georgia, Papua New Guinea and Indonesia also provide crewing solutions in support of the global and specialist offices.

Vi er blitt kontaktet av flere som har sitt daglige virke i HRG, alle som en er bekymret for arbeidsplassen sin. De setter sin lit til at norske politikere vil sette ned foten om ledelsen i HRG skulle sende inn søknad om ut/omflagging. Problemet er at vi ikke har noen god statistikk å vise til når det gjelder utflagging. Både fagforbund og politikere har sett en annen vei om det var noe som gikk ut over sjøfolkenes ve og vel.

Om det mot formodning skulle bli utflagging og hurtigruteskipene får billige utenlandske mannskaper, håper vi at det vil bli et ramaskrik fra hele landet, og at alle statstilskudd fjernes. Politikerne må ikke være så lite påpasselige at de lar kystens riksvei nummer 1 forsvinne, og tusenvis av norske arbeidsplasser blir kastet rett i søpla.

Vi har også fått en god del bekymringsmeldinger fra sjøfolk i CL, de er bekymret for jobbene sine. Det er et eller annet på gang, får vi høre, «vi har fått oppgitt et telefonnummer hvor vi kan få opplysninger, men når vi ringer dit, får vi til svar på dårlig norsk, at de vet ingen ting. Svaret kommer fra ett eller annet sted på Baltikum».

Dette passer også godt inn i den situasjonen FFFS opplever i forbindelse med en sak vi har mot CL. Etter gjentatte løfter om å komme tilbake til oss med svar eller meninger, har vi bare fått svada eller opplevd total taushet, samt altså tomme løfter om at de skal komme tilbake til saken. Disse løftene er faktisk enda tommere enn det de ansatte får høre fra Baltikum. FFFS, i motsetning til CL ansatte, er ikke redde for å miste jobbene, derfor har vi nå sendt stevning til Oslo Tingrett for rettslig avklaring.

Nå vil vi ha svar, og våre medlemmer skal tilbake i arbeid - de har aldri blitt oppsagt, bare fratatt arbeid og hyre.

Ikke får de CL ansatte svar hos foreningene, og ikke får de svar fra mannskapskontoret, men de blir henvist til et telefonnummer, som viser seg å være i Øst Europa. Det billigste stedet for arbeidskraft i våre nærområder. Er det rart at de ansatte er bekymret?

For ikke lenge side kunne TV2 fortelle at det snart bare var to land igjen som ikke tok vare på sine egne sjøfolk, og det var Norge og England. Hvorfor Norge ikke tar vare på sine egne sjøfolk, er for oss uforståelig. Norge har gjennom mange hundre år vært premissleverandør til det internasjonale maritime miljøet. Vi, som sjøfolk, har mer eller mindre villig, drevet med opplæring av utenlandske sjøfolk siden krigen. Billige utenlandske sjøfolk kom om bord for å få opplæring av oss, siden ble vi sendt hjem til arbeidsløshet, mens utlendingene overtok våre arbeidsplasser.

Hvorfor har ikke forbundene satt foten ned, har de vært blinde for den utviklingen vi er vitne til - eller?

Om de er uvitende er det i beste fall en dårlig unnskyldning. Norske sjøfolk har i alle år vært lojale mot sine forbund, og

betalt det som ble forlangt, og trodd at forbundene arbeidet for våre interesser. Som et eksempel kan nevnes at FFFS er et resultat av at denne tilliten ble brutt. Det bør også nevnes at i saken vi førte mot de tre andre forbundene, ble tidligere leder av NSF Erik Bratvold, som frontet saken på vegne av NSF, spurt av dommeren i Borgarting Lagmannsrett i Oslo om hvor mye NSF tok inn i tvangstrekk fra utlendinger året før. Svaret var ikke mindre enn oppsiktsvekkende- ca. 38 millioner kroner var svaret.

Kan alle pengene fra utenlandske mannskaper være en av årsakene til at det er så lett å flagge ut? Hvorfor slåss for norske medlemmer/mannskaper, når man tjener mer eller mindre det samme på underbetalte utlendinger?



DIESELDYR.NO

MARITIM CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.
Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet **Bio Protect 2** til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. **Bio Protect 2** gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvtest som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

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

TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI

BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as
post@maritim.as

Hvorfor skal jeg melde meg inn i Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS)?

Hva skiller FFFS fra andre sjømannsforbund? • Hvorfor har ikke FFFS forhandlingsrett? Hvem er medlemmer i FFFS? • Hvorfor har FFFS så mange rettssaker?

Disse og mange flere spørsmål får vi nesten daglig. Vi skal prøve å svare så opplysende som mulig. Først litt bakgrunnsstoff.

FFFS ble startet som Seilende Oljearbeideres forening (SOF) i oktober 2000, som et resultat av at Harald Prytz og undertegnende forsto at vi ikke hadde forbund som tok oss på alvor. Vi hadde begge seilt i utenriks fart og innen oljeindustrien i Nordsjøen. Til sammen hadde vi så lang fartstid at vi mente at vi visste hva det dreide seg om.

Det viste seg snart at den oppgaven vi hadde påtatt oss, var langt større og mer krevende enn vi i vår villeste fantasi kunne tenkt oss. Det ble arbeid både da vi var hjemme på avspasering, og om nettene når dagene ikke strakk til. På grunn av arbeidsmengden ble vi etter hvert nødt til å slutte å arbeide på sjøen. Etter fire år, og mange henstillinger fra seilende i alle fartsområder om å utvide forbundet til også å omfatte alle fartsområder, ble vi på årsmøtet i 2004 enige om å bli et samlende forbund for alle seilende. Et forbund for alle fra kaptein til lærling og i alle fartsområder, men da måtte vi også bytte navn. Med andre ord til et fellesforbund for alle sjøfolk.

Dette medførte også at vi måtte legge oss i hardtrening for å oppdatere oss på Sjømannsloven generelt, og mange andre avtaler/tariffer, lover og forskrifter. Det ble mer og mer klart for oss at vi måtte få en helt ny sjømannslov, en lov som sikret sjøfolk de samme rettigheter som folk på land. Grunnen til det var at vi

avslørte så mange åpenbare svakheter i loven, at det er vanskelig å forstå at de andre tre forbundene hadde tillatt loven å leve så lenge som den hadde gjort. Den var blant annet full av motsigelser. Et sted sa den ja til en hendelse/situasjon et annet sted var det motsatt. Den tillot, for eksempel diskriminering, samtidig som den forbød det samme.

Dette førte selvsagt til at den vanlige sjømann ikke hadde en sjanse, når motpartens jurister viste til enten det ene eller det andre. Man hadde tapt før kampen egentlig hadde begynt. FFFS måtte ta staten til Strasbourg og Europarådet, før de forsto alvor, men da handlet de raskt. De forsto hvor dette bar, og nedsatte et utvalg som skulle spikre sammen en ny lov fortest mulig. Staten klarte nesten å få den innført før kjennelsen i Den Europeiske Sosialpakt forelå, noe også dommeren i erstatningssaken vi vant den 9 september, bet seg merke i. Nå har vi fått en ny lov, Skipsarbeidsloven, som også har en del svakheter, men den er tross alt mye bedre enn den gamle. Selv om det var FFFS som var den direkte årsaken til at det ble satt ned et utvalg, som skulle se på den gamle loven, og komme med forslag til ny, ble vi selvsagt ikke invitert.

I den gamle loven var det så mange prinsipielle spørsmål som måtte ha svar, at vi måtte engasjere advokater som var, håpet vi, spesialister på nettopp vårt fagfelt. Dette viste seg snart og ikke å være tilfelle. Mange av de advokatene vi har brukt har vist seg ikke å være dyktige nok, en har til og med vist seg å være så uærlig at det har gått ut over vårt renommé. Heldigvis har vi kommet styrket

ut av slike episoder. De advokatene vi nå bruker, har vist seg å være særs dyktige, men ingen av dem har vært, eller er, ansatt i FFFS.

Med disse i bakhånd gir vi våre medlemmer, om ikke forhandlingsrett, så gir vi dem i alle fall rett.

Som et resultat av vanskelige og kjedelige historier, har vi blitt klokere og gjør riktigere valg. I den sammenheng må vi nevne at i tillegg til veldig mange saker i lavere rettsinstanser, hvorav vi har vunnet de fleste, har vi til nå har hatt tre saker behandlet for Høyesterett. To saker har vi vunnet, Tvangstrekkssaken og en sak om oppsigelse i sykemeldingsperioden. I tillegg har vi **vunnet en sak over Høyesterett**, nemlig Nye Kystlink saken (62 års saken).

11 september leverte vi, på vegne av et medlem, en ny ankesak inn til Høyesterett.

Hva er det så som skiller oss fra de tre andre forbundene? Den største forskjellen er at vi tar alle medlemmene våre på ramme alvor. Det var noe av det **vi ikke ble** da vi var organisert i våre tidligere forbund. Vi var gode nok til å betale kontingent, men ut over det var vi, følte vi, bare i veien for ledelsen. Dernest er vi totalt upolitiske hva partier angår. Vi bruker politikere, uansett hvem det måtte være, for å fremme våre medlemmers behov og ønsker.

I den forbindelse kan vi nevne at på grunn av vår kamp mot spesielt de Rødgrønne og LO, har vi gjort alle uavhengige fagforbunds medlemmer lovlige. Før

vi tok kampen opp mot urettferdigheten, var det kun medlemmer i de store paraplyorganisasjonene, som LO og YS, som hadde rett til å skrive kontingentutgiftene av på skatten. Dette har kostet oss nærmere en halv million kroner, dette er penger vi skal ha tilbake.

Den saken ble behandlet i Oslo Tingrett den 1. oktober.

Når det gjelder noe de aller fleste er opptatt av- forhandlingsretten - har vi ikke fått en generell avtale enda. Noen få mindre rederier har vi fått avtale med, men det er langt frem til en fullgod avtale, men tro meg - den kommer. Det finnes ingen spesifikke grenser for hvor mange medlemmer vi må være for å få en avtale, det er, hadde jeg nesten sagt, kjøttvekten som bestemmer. Jo flere som melder seg inn, jo nærmere er vi en forhandlingsrett.

Det som er viktigere for oss enn en forhandlingsrett, er at dere får rett. Det skal vi sørge for i fremtiden og det viser også vår historie. Ingen andre har tatt så mange oppgjør både i og utenfor rettsapparatet, på så kort tid, som FFFS har hatt for sine medlemmer. I tillegg til å stevne

staten for ESP, vant vi også enstemmig over Høyesteretts behandling av Nye Kystlink saken, en sak som NSF nektet å hjelpe sine medlemmer i. Etter at vi tok opp saken skrev de derimot om den, som om det var de som hadde tatt den opp, og unnlot behendig å nevne oss med et ord. Uredelighet var en annen av årsakene til at vi startet FFFS.

Når det gjelder innboforsikring innlagt i kontingenten, har vi med vilje utelatt det. Vi mener at privatøkonomien til folk, ordner de best selv. I saken vi hadde mot NSF i 2008, med andre ord for seks år siden, ble Erik Bratvold (leder for Norsk Sjømannsforbund 1994-2006 som førte saken for NSF selv om han hadde gått av to år tidligere) spurt om hvor stor del av kontingenten som var innboforsikring. Svaret var kr. 1600 i året. Etter en ringerunde til de forskjellige forsikringsselskapene fant vi ut at en vanlig innboforsikring kostet mellom kr 300 og kr 850 i året (2008)

Derfor mener vi at medlemmene kan spare mye om de ordner opp i dette selv. Det er også en av grunnene til at kontingenten i FFFS er så lav som den er. Selv om vi har lav kontingent er den

ikke lavere enn at alle medlemmer har fri rettshjelp i arbeidsrelaterte saker.

Når det gjelder annen juridisk hjelp, har vi avtale med et stort advokatkontor her i Bergen om rabatterte priser for alle våre medlemmer. Det vil si det samme som at FFFS har en minst like god avtale som NSF har for sine medlemmer i LO. En time gratis konsultasjon pluss 15 % avslag på gjeldende advokatpriser, samt det faktum at FFFSs medlemmer er prioriterte.

Mange av våre medlemmer har opplevd å komme i nærkontakt med NAV og de har fått erfare at det er langt fra noen spøk, men med vår hjelp har de det gjelder vunnet frem i 100 % av sakene. I den anledning hadde VG en stor sak om at FFFS har vunne 35 av 35 saker mot NAV (se en annen artikkel i bladet) Når det gjelder hvem som kan bli medlem i FFFS, er det ingen begrensning, bortsett fra at de må ha sitt utkomme på, eller i forbindelse med, en eller annen type skipsfart. Videre kan det være alle fra kaptein og ned til lærling, og alle er like velkomne- vi gjør ingen forskjell. Det er ikke for ingenting at vårt motto er:

VI TAR SJØFOLK PÅ ALVOR.



Illfoto: Eivind Myhre Refvik

OCEAN SURF

I Dråpen nr. 1-2014, hadde vi en artikkel om diskriminering, inklusive det å snakke og skrive norsk. Musiker Gabriel Fliflet har fundert litt på det å bruke sitt eget språk - altså norsk. I den anledning er han så generøs at han lar Dråpens lesere få ta del i hans tanker.

Hva heter dugnad på engelsk?

Av Gabriel Fliflet
Bergen

ET NAIVT FORSLAG FRA TO VIDEREgåENDE SKOLER

To videregående skoler i Hordaland søker om å få undervise på engelsk i historie, samfunnsfag, geografi og naturfag. Både Knarvik og Nordahl Grieg videregående skoler sier at forsøksordningen vil komme som et frivillig alternativ til fortsatt undervisning på norsk. Likevel er idéen grunnleggende dårlig.

Tanken om å undervise på engelsk i vanlige skolefag bygger på en naiv forestilling om at elevene uansett kan norsk. Men skolens grunnleggende oppgave med å utvikle elevenes forståelse i norsk skjer selvsagt i absolutt alle skoletimer, og ikke bare i norskfaget. Om sekstenåringer undervises på engelsk i vanlige skolefag, risikerer vi rett og slett at de aldri lærer nødvendige ord og begreper på norsk. Og hva er forresten de engelske ordene for fut, jektefart, målrørsløse eller Strilakrigen? Folkeopplysningstanken? Husmannsånd? Dette kan bli krevende for en stakkars lektor!

Er poenget med å bytte ut morsmålet i geografitimene at elevene skal bli gode i korrekt engelsk? Da må læreren også skifte ut alle stedsnavn med deres engelske variant. Ikke Helsingør men Elsinore, ikke Hviterussland men Belarus. Skåne farvel - hello Scania! Krevende fag blir ikke akkurat lettere når morsmålet ikke lenger gjelder. Og forresten - hvem har funnet ut at gode natur- og samfunnsfaglærere nødvendigvis også er forbilledlige i engelsk? Et halvgodt, nyansefattig engelsk er ikke til glede for noen.

De praktiske, faglige innvendingene er viktige. Det som må først og fremst må få skolemyndighetene til å sette foten ned er likevel dette: Om vi først åpner for at helt vanlige skolefag ikke lenger skal læres på norsk, kan dette etterhvert føre til alvorlig svekking av vårt felles språk: For å styrke podenes karrieremuligheter vil ambisiøse foreldre presse på for undervisning på engelsk for sine barn. Undervisning på engelsk blir for flinkiser. Norsk blir for sinker. Da spiller det mindre rolle at språkvalget er "frivillig".

Usannsynlig? Nei, dessverre ikke. Allerede i dag er mange skarpskodde forskere i dårlig stand til å uttrykke seg faglig på sitt eget, norske morsmål. Ordforrådet er forvitret fordi nesten all skrivning og publisering skjer på engelsk. Der hvor vi ikke bruker språket vårt, dør det. Så enkelt er det.

Vi nordmenn er rare. Vi vifter med flagget og kan være selvgode så det holder. Samtidig lar vi vårt eget språk skli sakte ut av hendene våre.

Språk er ikke bare noe teknisk, praktisk. Det er mye mer enn et kommunikasjonsmiddel. Selv har jeg to morsmål. For meg er klangen av disse, klangen av sammenheng og tilhørighet. Av minner. Av muligheter. Det er først når du står støtt i egen kultur og eget språk at du kan forstå resten av verden. Glemmer vi dette enkle faktumet, ender iveren etter å bli internasjonal i stedet med å gjøre oss mer provinsielle...

Så langt Gabriel Fliflet. Dette viser oss

at vi har minst to viktige ting og slåss for i tiden som kommer: Norsk som arbeidsspråk på NOR skip og rigger, samt beskyttelse av sokkelen som norsk arbeidsplass. For å friske litt på hukommelsen tar vi med litt om bakgrunnen for artikkelen i Dråpen nr. 1-2014

«§ 10-1. Forbud mot diskriminering og Sjømannslovens § 33 har en ting felles (denne paragrafen er for øvrig videreført i den nye Skiparbeidsloven) - de forbyr diskriminering i Norge, på norsk sokkel samt på norskregistrerte plattformer/rigger og skip.»

Selv om vi skrev om dette i Dråpen nr. 1 i år, kommer det stadig henvendelser inn til oss om det samme. Understående mail fikk vi for bare noen dager siden.

Hei, jeg meiner å ha fått en mail eller lest et leserbrev i "Dråpen" vedr: et medlem med lese/skrivevansker som sleit med å kunne ta disse berømte CBT kursa på engelsk. Han fikk et svar fra dere der de henviser til et Norsk "lovverk" som tilsier noe om det norske morsmålet. I svaret fra dokke seier de og at dersom et medlem overfor rederier får problemer og i verste fall ikkje klarer disse kursa, og i aller verste fall får sparken, vil de ta opp saken med vedkommende rederi. Kan dere sende meg dette leserbrevet??

I bruk av norsk som arbeidsspråk så er vi helt på linje med forbundet EL&IT, når de står frem i BT-12.12-13 og forlanger at norsk skal være arbeidsspråk på sokkelen. Et forlangende, som etter vår forstand, skulle vært helt unødvendig. At man må aksjonere eller reagere på

at morsmålet skal være arbeidsspråk i hjemlandet, er helt absurd. Det burde være helt opplagt hvilket språk som er det gjeldende. At man lærer seg, og benytter andre språk for bruk i andre sammenhenger, er noe vi oppmuntrer til og er en stor tilhenger av. På norsk sokkel er det blitt slik at enkelte firmaer prøver å snikinnføre engelsk som arbeidsspråk, det må vi for all del stoppe.

Når voksne folk ber om hjelp til å fullføre kurs på andre språk enn sitt eget morsmål, i dette tilfelle engelsk, for å få lov å fortsette i jobben på en norskregistrert båt, og ikke får dette, er det alvorlig. Å tvinges til å ta et kurs man ikke har mulighet til å klare, ser vi på som en unnskyldning for rederiet til å kvitte seg med en medarbeider på en nedrig måte. Blir det resultatet, kan vi love at vedkommende ikke skal stå alene. At ikke rederiene er i stand til å holde kurs for nordmenn på norsk, stiller vi oss tvilende til. Som norsk arbeidsgiver, er det i våre

øyne, bare rent vår å hevde noe slikt. Selvfølgelig er det mulig å holde slike kurs på norsk.

Hei FFFS.

halloen eg har noen spørsmål angående kurs som ein må ta om bord som desa seaull kursa isp og sånt, eg sliter der når alt står på engelsk og ikkje på norsk og siden eg har lese og skrivevansker eg har spurt (rederiet) om eg ikkje kan få desa kursa på land og på norsk da får eg bere til svar at deiras språk er kun engelsk og at dei ikkje deker kurs til vikarer fekk besjed om å spørre nav om ikkje dei kune deke sånt og dei påstår at det står i arbeidskontrakten ders at eg skall vere dykti i engelsk men det har ikkje eg lese da har den dere håndboken igjen fik jelp med det dere på nette da, hade ikkje ret på jelp var besjeden og, vert lit oppgitt av deta rederie here, eg hade mye jelpetimer i skolen eg da og lerde ikkje so god nokk engelsk og når ein har kun vore på fiskebår i nesten 30 år har

ein ikkje so mye bruk for den engelsken nei og eg er snart 50 år tar dei ikkje mye hensyn nei.

I faktadelen i ovennevnte avis kan vi blant annet lese følgende:

(Gjengitt med avsenderens tillatelse red anm.)

Det skal i utgangspunktet brukes norsk språk på norsk sokkel. Dette er ikke et absolutt krav. Så lenge det er nødvendig eller hensiktsmessig, og ikke går på bekostning av sikkerheten, så kan andre språk brukes. Dette gjelder også for oversettelse av operasjonsmanualer, sertifikater og tekniske spesifikasjoner, så lenge arbeidstakerne behersker språket så godt at de ikke har problemer med å forholde seg til språket de er skrevet på.



Illfoto: Eivind Myhre Refvik

SEVEN FALCON



foto: arbeiderpartiet

Støres viktigste kamp som ny leder i AP blir å skaffe alle arbeid

Dette uttaler han i et intervju på NRK 11.07. Det sa han også før han søkte, og fikk dispensasjon fra NIS loven i 2012, på grunn av at han hans eget NIS skip fikk gå på kysten. Det ga mer penger i hans egen lommebok. Men da Støre fikk dispensasjonen fra NIS loven, fjernet han norske arbeidsplasser. Kan vi stole på at han har fått moralen tilbake?

I et tidligere nummer av Dråpen skrev vi som følger:

Uten å vite bedre, skrev vi i Dråpen nr. 4- 2012, at vi kanskje heller skulle hatt Jonas Gahr Støre som øverste sjef for skipsfarten i Norge.

Siden fant vi ut at han har vært med på å undergrave norske arbeidsplasser i skipsfartsnæringen! Dessverre er han ikke alene.

I NIS-lovens paragraf fire står det: NIS registrerte skip kan ikke i dag delta i norsk innenriksfart. Det er imidlertid adgang til å dispensere fra denne hovedregelen gjennom godkjenningssprosedyre som også involverer norske fagforeninger.

Støre fikk dispensasjon, han tok bare kontakt med sine venner i de tre andre sjømannsforbundene og sin partikamerat i Sjøfartsdirektoratet - Olav Akselsen?

Som vi vet var Jonas G. Støre medeier i Stavangerskipet Clipper Harald, som er NIS registrert, og som går/gikk fast mellom Kårstø og Rafnes. Siden båten var NIS registrert hadde det Støre-eide skipet i utgangspunktet ikke anledning å gå på kysten, men som sagt - har man gode venner er ingen ting umulig.

Det skurrer litt i ørene når vi hører hva som er hans prioritet. Er det kun landarbeidere han snakker om, eller har han tatt med sine egne ansatte til sjøs også? Selv om han har solgt Clipper Harald, har vi ikke hørt noe om at hans andre skip er solgt. Derfor håper vi inderlig at denne prioriteringen også gjelder folk som har sitt virke til sjøs, blant annet om bord på hans egne skip.

Når en av vennene til og med er Sjøfartsdirektør (en stilling han **ikke har rett** til å inneha, i følge ansettelses vilkårene for direktør til Sjøfartsdirektoratet) og de andre er fagforbundene til de som mister jobbene, da vil vi si at hele opplegget er kynisk eller det som verre er. Derfor er det godt å høre at han har kommet på andre tanker, og at arbeid til alle nå er prioritet nummer en.

Dette høres ut som om det er tatt rett ut av fjellvettregel nr. 8:

Vend i tide, det er ingen skam å snu.

Stadig flere tar kontakt med FFFS, på grunn av at de er blitt rådet til det..

Vårt problem i mange tilfeller, er at de kommer til oss når de allerede har et problem.

I et konkret tilfelle, ganske nylig, ble vi kontaktet av en person som hadde fått sparken i rederiet vedkommende arbeidet i. Årsaken til oppsigelsen skal vi ikke komme inn på her, vi bare konstaterer at slik er det. Henvendelsen kom som et resultat av at vedkommende hadde blitt rådet til å ta kontakt med FFFS da vedkommendes eget forbund nektet å gi assistanse.

Da vi fortalte at vi ikke kunne bruke betalende medlemmers penger på folk som ikke hadde bidratt selv, ble selvsagt vedkommende veldig skuffet. Vedkommende ble nektet støtte av sitt eget forbund, og nå også av det forbundet

som ryktet kunne fortelle, hjalp alle. Det siste er riktig inntil et vist punkt, har vi veldig mange saker som angår våre egne lojale medlemmer, må vi dessverre avslå og hjelpe andre inntil videre.

Det er veldig greit å bli et slikt rykte til del, men vi må bare presisere, at de vi i første rekke hjelper er medlemmer som selv bidrar. Det er ganske riktig at vi har hjelper andre, men det er i saker der vi allerede er i gang med en tilsvarende sak for et av våre andre medlemmer, og hvor sympatien overfor vedkommende har tatt overhand. FFFS er ikke et sosialkontor der alle, uansett tilhørighet, kan komme og få hjelp.

Vi startet ikke forbundet for å drive vilkårlig hjelp og til støtte for Hvermannen, men til de som så muligheten til få bedre rettferdighet for seg og sine, ved å være medlem i et uavhengig forbund. Påstan-

den om at vi hjelper alle, er helt rett om man snakker om FFFS medlemmer.

Når det gjelder juridisk hjelp, er det kun i forbindelse med jobbrelaterte saker, men de har vi til gjengjeld hatt mange av. Vi har som dere vet hatt tre saker behandlet i landets høyeste rettsal. To har vi fått medhold i, den tredje måtte vi til Strasbourg for å få medhold. Når det gjelder annen juridisk hjelp, har vi avtale med et av våre samarbeidende advokatkontorer, som yter hjelp til en godt redusert pris.

Selv om dere har problemer av et eller annet slag, må ikke det komme i veien for å melde seg inn til oss, det verste som kan skje er at saken din må vente litt lenger på grunn av køen av saker. Men hjelp vil du få. Vi tar nemlig sjøfolk på alvor.



Ilfoto: Geir Ståle Dahl

Endelig en Stortingspolitiker, som har forstått hva det dreier seg om

i motsetning til sjøfolkenes egne forbund. Vi gjengir hele omtalen og spørsmålet under.



Regjeringen har varslet at det jobbes med en ny strategi for maritim sektor. Et viktig bidrag til dette arbeidet var det såkalte fartsområdeutvalget som denne uken leverte sin innstilling om fartsområdet for Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og nettolønnsordningen.

Senterpartiet vil ha et bredt forlik om den maritime politikken. Dette for å bidra til stabilitet både for de som skal jobbe på sjøen og for norske redere.

- Den maritime næringen er en svært viktig næring for Norge. Da må vi som politikere søke å oppnå brede flertall for politikken som står seg gjennom endrede flertall. Senterpartiet ønsker derfor at regjeringens maritime strategi legges frem for Stortinget til behandling i form av en stortingsmelding, sier stortingsrepresentant og leder av næringskomiteen Geir Pollestad (Sp)

Pollestad utfordret i går næringsministeren, i form av et skriftlig spørsmål, på om Stortinget vil få en stortingsmelding om maritim sektor.

<https://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=60498>

- Den norske sjømannen er en avgjørende faktor for utviklingen av hele den maritime næringen i Norge. Og skal vi få nordmenn til å velge en yrkesvei på sjøen så må de ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Ingen kan leve i Norge på polske lønninger, avslutter Pollestad.

*Skriftlig spørsmål fra Geir Pollestad (Sp) til næringsministeren
Dokument nr. 15:1200 (2013-2014)
Innlevert: 09.09.2014
Sendt: 09.09.2014
Til behandling*

Spørsmål

Geir Pollestad (Sp): Fartsområdeutvalget har nå levert sin rapport. Denne vil i følge statsråden være et viktig grunnlagsdokument for regjeringens maritime strategi. Den maritime næringen er avhengig av forutsigbare rammevilkår. Et bredest mulig flertall på Stortinget bak den maritime politikken vil kunne sikre dette.

Vil statsråden for å sikre næringen forutsigbarhet sørge for at den maritime strategien kan behandles på Stortinget i form av en stortingsmelding?

Geir Pollestad. Foto: Senterpartiet.no

- Sjøfarten ga oss økonomisk styrke og selvtillit til å stå på egne bein

Vi vil vise at det går en linje fra seilskutetiden til den moderne sjøfartsnasjonen vi er i dag, sier Vatlé

<http://www.sysla.no/2014/07/02/maritim/tidenes-skipsdap-i-bergen/>

Sitatet over er fra en artikkel i flere aviser under vignetten «SYSLA», og viser til en skipsdåp som ble avholdt i Bergen i forbindelse med den internasjonale seilregattaen Tall Ships Races fredag 25. juli.

Prosjektleder Haakon Vatlé i Tall Ships Races forteller om en sannhet «alle» kjenner, men som ingen lenger legger noen virkelig vekt på. I festtaler blir sjøens slitere trukket frem og beundret, enten det er rederen eller sliteren på dekk som omtales, er det alltid med patos. Taleren vil fremtvinge følelser om den gang da, men hva med fremtiden for norsk maritim industri?

Vi har gjentatte ganger tatt til orde for å innføre nettolønn uten tak, i alle fartsområder, vi har også tatt til orde for å begrense tilgangen for utenlandske skip til å frakte gods mellom norske havner. Likeså har vi sagt at sokkelen må forbeholdes norske redere og sjøfolk. På disse måtene vil vi være i stand til å bevare norsk skipsfartsindustri som en av de fremste i verden.

Om kysten og sokkelen blir forbeholdt

norske redere og blir bemannet med sjøfolk som har bostedsadresse i Norge, vil vi også sikre rekruttering til yrket. For å få til dette må vi ha politikere som tør å ta modige avgjørelser, vi har alt for lenge hatt den motsatte typen. Husk det modige vedtaket om å bygge Bergensbanen for mer enn 100 år siden! Uten tøffe og fremsynte politikere som lytter til og følger rådene til de som er innen næringen, vil maritim næring bli drevet fra et eller annet utland, og skipene blir bemannet med underbetalte utenlandsk arbeidskraft. Det er en kjensgjerning at enkelte cruiserederier «ansetter» mannskaper på kontrakter som sier at mannskapene arbeider for det passasjerene mener at de fortjener, nemlig tips.

Fylkespolitiker Dagfinn Olsen (Frp) i Nordland, kan på telefon til oss, fortelle at Nordlands nye samferdselssjef er Steinar Sæterdal fra Narvik mener at fylket må sende folk til Filippinene for å se etter mannskap til fergene i fylket. Han burde heller se på vilkårene i anbudsordningen til fergerederiene, mener Olsen. Han etterlyser også politikere som vet hva de snakker om i forhold til sjøfart. Dagfinn Olsen er selv los av yrke.

Når fylkespolitikere som Steinar Sæterdal mener at man bør hente utlendinger

til å bemanne norske ferger, er det en fallitterklæring. Det sier mye mer om ham som politiker enn det gjør om situasjonen i norsk maritim næring. Den kan reddes om fornuften får råde, men er fortapt om det skal styres av folk som ikke vet hva de holder på med. Som et apropos til utenlandske mannskaper, tar vi med at Torghatten må innstille fergeavganger på grunn av det samme:

«Torghatten Nord AS

21.07.2014

Torghatten Nord AS informerer om kansellering i fergesambandet Drag-Kjøpsvik. Grunnet mannskapsmangel vil følgende avganger innstilles fra i dag, 21.07.2014 t.o.m. torsdag 24.07.2014: Avgangene fra Kjøpsvik kl. 20:00 og 22:00.

Avgangene fra Drag kl. 21:00 og 23:00. Øvrige ruteavganger gjennomføres som normalt i perioden. Vi minner om omkjøring via sambandet Bognes-Skarberget. Det vil bli gitt beskjed dersom ordinære ruter gjenopptas tidligere.»

Slike meldinger til publikum kan det bli slutt på om man bare gjør et enkelt grep: INNFØR PROTEKSJONISME PÅ KYSTEN OG PÅ NORSK SOKKEL

FFFS har etter dette vunnet saken fullstendig...

(dommer Grete Hillestad Hoff)

Her er noen av dommerens forklaringer og vurderinger av saken vi hadde oppe i Oslo Tingrett i forbindelse med saksomkostningssaken vi førte mot staten.

Saken gjelder krav om erstatning fra staten for saksomkostninger Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) pådro seg i sak i det norske rettssystemet (Kystlink-saken) og i etterfølgende klagesak for Den europeiske sosialpakt. Twistetemaet i saken var aldersgrense for bortfall av stillingsvern. Saken ble tapt i alle rettsinstanser i Norge, mens FFFS vant frem i Den europeiske sosialpakts avgjørelse i Strasbourg som enstemmig kom til at Norge hadde krenket Europarådets konvensjon om sosiale rettigheter.

Høyesterett kom til at sakskostnader ikke skulle ilegges for noen instans. Dette innebar at FFFS dekket egne sakskostnader. De måtte også dekke egne kostnader til saken for Den europeiske sosialpakt. Etter at de vant frem i Strasbourg var FFFS i dialog med staten for å få erstattet sakskostnadene. De lyktes ikke, og den 17. februar 2014 mottok retten stevning fra FFFS (saksøker) mot staten (saksøkt) med påstand om at staten v/Næringsdepartementet dømmes til å betale erstatning etter rettens skjønn. Staten innga tilsvarende i rett tid og påsto seg frifunnet. Det ble opplyst at departementet nå heter Nærings- og fiskeridepartementet.

Spørsmålet som ble behandlet både i de tre norske rettsinstansene og i Den europeiske sosialrettskomite i Strasbourg var om norske myndigheter hadde rett i at aldersgrensen på 62 år for sjøfolk var forenlig med diskrimineringsbestemmelsene lovens nye kapittel II A.

Høyesterett delte seg 4-1. Flertallet så på spørsmålet som tvilsomt, men kom i avsnitt 70 til at "det bør vises en særlig

tilbakeholdenhet med å sette til side den vurdering som lovgiver ved samme anledning gjorde da bestemmelsen i § 19 ru. 1 sjette ledd ble opprettholdt".

I avsnitt 71 står det videre:

"Jeg er på denne bakgrunn kommet til at aldersgrensen for oppsigelsesvernet for sjøfolk på 62 år ikke strider mot artikkel 6 nr. 1 i direktiv 2000/78."

Flertallet fant i tillegg til at sjømannsloven § 19 ru. 1 sjette ledd om fratreden ved 62 år verken stred mot menneskerettskonvensjoner som Norge er bundet av eller artikkel 26 i FN? konvensjonen om sivile og politiske rettigheter.

En dommer dissenterte og kom til at oppsigelsen var aldersdiskriminerende. Han oppfattet det slik at de nye reglene om vern mot blant annet aldersdiskriminering minst skulle være på høyde med direktivet.

Saksøker var enig med mindretallet i Høyesterett, og forsøkte å få saken inn for Den europeiske menneskerettighetsdomstol. Etter at de ikke fikk saken inn der ble klage mot staten til Den europeiske sosialpakt innlevert 27. septem-

ber 2011. Den europeiske sosialpakts bestemmelser inneholder regler i artikkel 1 om retten til arbeid og artikkel 24 som omhandler rett til vern i saker som gjelder avslutning av ansettelsesforhold. Komiteen ga enstemmig FFFS medhold i at den norske aldersgrensen på 62 år innebar et brudd på reglene om aldersdiskriminering i det den var både usaklig og uforholdsmessig.

Samtidig som saken var bragt inn for Den europeiske sosialpakt arbeidet myndighetene i Norge for å endre bestemmelsen ved utarbeidelse av ny skipsarbeidslov som trådte i kraft 20. august 2013. I § 5-12 i denne loven er aldersgrensen hevet til 70 år. I NOU 2012:18 Rett om bord s.162 drøftet utvalget Kystlinkdommen og skrev følgende: (Her kan man se hvordan staten arbeidet for å slippe ansvar for egne handlinger red. anm.)

Myndighetene i Norge besluttet således å endre aldersgrensen før avgjørelsen i Strasbourg forelå, og unngikk på den måten en advarsel for brudd på Europarådets konvensjon om sosiale rettigheter. Saksøkers anførsler: (Her er det noe forkortet red.anm.)

Advokatfirma Ræder holder til i sentrale og moderne lokaler i Oslo og har 70 ansatte. Våre advokater besitter bred erfaring og solid kompetanse innen alle forretningsjuridiske fagfelt.



Advokat Erik Råd Herlofsen har møterett for Høyesterett og bistår Fellesforbundet for sjøfolk, blant annet i saker om aldersdiskriminering av sjøfolk og i rettssaken mot staten om fradrag for fagforeningskontingent.

Advokat/partner Erik Råd Herlofsen
Telefon: 23 27 27 00 / 934 80 175
E-post: erh@raeder.no

Advokatfirma Ræder DA

Henrik Ibsens gate 100 • Postboks 2944, Solli, NO-0230 Oslo
Telefon: 23 27 27 00 • Telefaks: 23 27 27 01 • E-post: post@raeder.no • www.raeder.no



FFFS har hatt direkte utlegg på kr 928.557,50 og anslår egeninnsatsen til kr 250.000,-. Samlet krav begrenses oppad til 1,2 millioner kroner. Det er ikke grunnlag for reduksjon i kravet på grunn av skadelidtes medvirkning eller eventuelt unnlatt tapsbegrensning.

Saksøkerens påstand:

1. Staten v/Nærings- og fiskeri-departementet dømmes til å betale erstatning fastsatt etter rettens skjønn begrenset oppad til 1,2 millioner kroner.
2. Staten v/Nærings- og fiskeri-departementet dømmes til å betale sakens omkostninger.

Saksøktes anførsler: (også her er det en del forkortet red.anm.)

Staten er ikke erstatningsansvarlig for kostnader FFFS pådro seg i forbindelse med Kystlink? saken for norske domstoler og klage til Europarådets sosialrettskomité.

Bakgrunnen er at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag.

”Ut fra den rettspraksis som foreligger, må det legges til grunn at det ikke gjelder noen generell regel om objektivt ansvar for ulovhjemlet myndighetsutøvelse.”

Høyesterett begrunner dette med at det ikke er nødvendig med rent objektivt ansvar for å gi borgerne en tilfredsstillende beskyttelse fordi borgerne i alle fall er beskyttet av det offentlige arbeidsgiveransvar.

Den europeiske sosialpakt ble ratifisert men ikke inkorporert. Lovgiver står fritt til å bestemme om og hvordan folkerettslige forpliktelser skal gis internrettslig virkning.

Ikke i noe tilfelle kan lovgiver bebreides for ikke å ha opphevet 62-års regelen tidligere.

20. juni 2013 fattet Stortinget vedtak om ny lov. Dette var etter en utredning på bakgrunn av at det på det tidspunkt ikke lenger ble ansett å være behov for en generell lavere aldersgrense i skipsfart. Det tapet som kreves erstattet skyldes saksøkerens egne beslutninger.

Saksøktes påstand:

1. Staten v/Nærings- og fiskeri-departementet frifinnes.
2. Staten v/Nærings- og fiskeri-departementet tilkjennes saks-kostnader.

RETTENS VURDERING:

Retten skal behandle saksøkers fremsatte krav om erstatning, og det er enighet mellom partene om at det er norsk rett som gjelder. Vilårene for erstatning er at det må foreligge et ansvarsgrunnlag og et økonomisk tap, samt en adekvat årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget og tapet.

Høyesteretts flertall vurderte i tillegg bestemmelsen opp mot artikkel 6 nr. 1 i direktiv 2000/178 (rammedirektivet), reglene i EMK og artikkel 26 i FM-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter før de fant at bestemmelsen skulle opprettholdes.

Den europeiske sosialpakt fant på sin side at Norge ved sin særaldersgrense for sjøfolk hadde krenket sosialpaktens artikkel 1 og artikkel 24.



Illfoto: Eivind Myhre Refvik

FJORDKATT, NJORD OG BERGENSFJORD

Retten finner det uten tvil mest sannsynlig at FFFS nådde frem i en sammenlignbar sak.

Når det først ble implementert, må forutsetningen være at reglene i det minste gir et tilsvarende vern som det som følger av direktivet. Dette la også dissenterende dommer i Høyesterett til grunn i sin argumentasjon.

Som begrunnelse for å opprettholde grensen på 62 år viste staten til at retten til sjømannspensjon fra 60 år gjorde sjøfolkene økonomisk uavhengige. Det ble også vist til "yrkets art og de belastninger dette medfører". Det ble ikke drøftet om arbeidsforholdene for sjøfolk hadde endret seg fra aldersgrensen ble innført. (for mer enn 60 år siden. Red anm.)

Retten er enig med dissenterende dommer i Høyesterett som viste til at det da ikke forelå "noe tilfredsstillende grunnlag for å kunne konkludere med at aldersgrensen også i dag tjener legitime hensyn og er egnet, nødvendig og forholdsmessig". Saken gjaldt utvilsomt særdeles viktige interesser for den gruppen sjøfolk som ble berørt. I realiteten betød statens beslutning om å opprettholde aldersgrensen på 62 år at eldre sjøfolk urettmessig ble utestengt fra sitt arbeid på et svært tidlig tidspunkt i forhold til andre grupper.

Denne problemstillingen ble heller ikke drøftet av staten før beslutningen om å opprettholde aldersgrensen ble tatt. Retten ser det i det hele som noe overraskende at departementet og lovgiver ikke gikk nærmere inn på denne problemstillingen, særlig fordi det i de senere år har vært mye fokus på virkemidler som kan stimulere eldre folk til å stå lenger i arbeid. Slik retten ser det er det påfallende at dette ikke også skulle gjelde for sjøfolk.

Det er på det rene at regelen ble endret i 2013. Staten har anført at en slik endring ville ha kommet i alle fall fordi forholdene har endret seg betydelig for sjøfolkene de aller siste årene. Retten ser det imidlertid som mest sannsynlig at det faktisk at saken ble bragt inn for Den europeiske sosialpakten hadde stor betydning for vurderingen da norske myndigheter besluttet å endre aldersgrensen i skipsarbeidsloven. Det vises her til uttalelsen i NOU 2012: 18 der det spesielt ble pekt på at saken var klaget

inn for komiteen som håndhever sosialpakten. Retten mener også at dissensen i Høyesterett må ha hatt betydning. Det vises til at dissenterende dommer i stor grad var enig i argumentasjonen til FFFS som også fikk tilslutning i Den europeiske sosialkomite.

Retten ser det derfor slik at det arbeid SSSF nedla i sakene i det minste fremskyndet regelendringen og bisto til å gi sjømennene en aldersgrense i tråd med regelverket for øvrig. De har ikke fått dekket noen sakskostnader, noe som utvilsomt har vært svært belastende for dem. Ut fra den innsatsen de har gjort ser retten dette som svært urimelig. Etter rettens syn er dette nettopp et slikt tilfelle der det må kunne anføres at kostnadene bør bæres av samfunnet, og ikke av en enkelt saksøker, jf. uttalelsen om dette i Vangen-dommen.

Etter dette finnes det ikke nødvendig å ta stilling til saksøkers subsidiære anførsel om statens ansvar etter erstatningsloven § 2-1. Dog vises til at staten etter rettens syn burde ha gått langt grundigere inn i problemstillingen rundt aldersgrensen på 62 år.

Det vises til at det dreier seg om en omfattende rettssak gjennom tre instanser samt en klage til Strasbourg som nødvendigvis måtte medføre mye arbeid. Det finnes også bevist å være en adekvat

årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget og det fastslåtte tapet.

Saken var nødvendig fordi staten ikke implementerte direktivet på en korrekt måte.

Staten dømmes etter dette til å betale erstatning til FFFS med 1 million kroner.

FFFS har etter dette vunnet saken fullstendig og skal etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 ha dekket sine saksomkostninger fullstendig.

DOMSSLUTNING:

1. Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet dømmes til å betale erstatning på 1 - en - millioner kroner.
2. Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet dømmes til å betale sakens omkostninger med kr 125.000,- pluss merverdiavgift og kr 350,- i omkostninger samt rettsgebyr.

Retten hevet.
Grete Hillestad Hoff.

Hele dommen kan leses på våre hjemmesider- fffs.no

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

Vet ikke DNMF hvordan forholdene er til sjøs?

Endelig en positiv tanke fra DNMF; de mener nå at lønningene og arbeidsvilkårene til sjøs bør være til å leve av. Når de nå har kommet til en slik erkjennelse, bør de kanskje begynne å tenke flere positive tanker også.

De skal få en flott tanke helt gratis fra oss. Hva med å stille seg positive til en rettferdig pensjon for sjøfolkene? De har frem til nå regelrett blitt lurt av sine forbund, inklusive maskinistforbundet. Nå snakker vi selvsagt om de forbund som har forhandlingsrett. Vi håper at når de endelig har begynt å få øynene opp for misforholdene, som i så mange år har fått lov til å herske, er det kanskje håp.

Her kan man se hva UNIO og DNMF mener de er fornøyd med. De er fornøyd med at et utvalg skal se på se på om det skal være rettferdighet til sjøs. Har de ingen erfaring selv?

Se hva paraplyorganisasjonen til DNMF skriver- de er fornøyd med at et utvalg foreslår å se på forholdene for norske sjøfolk.

Med en ny dirigent i sjefsstolen - med 20 års fartstid, ikke til sjøs riktig nok, men som leder, da vet hun sikkert hvordan forholdene for sine sjøansatte medlemmer er, og vi har grunn til å glede oss.

Under kan dere lese omtalen på maskinistforbundets egne sider.

08.09.2014. - Norske sjøfolk må ha ei lønn som de kan bo og leve med i Norge, sier Unio-leder Anders Folkestad og generalsekretær Hege-Merethe Bengtsson

i Det norske maskinistforbund (DNMF). De er fornøyd med at et utvalg foreslår å utrede om norske lønns- og arbeidsvilkår også skal gjelde til sjøs.

<http://www.unio.no/no/nyheter/nyheter-2014/-norske-sjoefolk-maa-ha-loenn-til-aa-leve-av-i-norge>

Hege-Merethe Bengtsson (48) er utdannet jurist og advokat. Hun er født i Trondheim, oppvokst i Tromsø og bosatt i Asker. I de fire siste årene har hun vært ansatt som advokat og forhandlingssjef i DNMF. Hun har bred erfaring som leder med sine 20 års fartstid i fagforenings- og organisasjonsliv, blant annet som generalsekretær i flere forbund.

<https://www.dnmf.no/Artikler/Sider/Hege-Merethe-Bengtsson-er-ansatt-som-ny-generalsekret%C3%A6r-i-Det-norske-maskinistforbund.aspx>

BIKS AS startet opp høsten 2003 med kurssenter i Bergen. Våre instruktører har yrkesfaglig bakgrunn fra on/offshore-industrien og innehar en solid kompetanse mht HMS.

BIKS AS er en leverandør av industrielle kompetansegivende kurs innen arbeidsutstyr og HMS. Våre kurs bygger på Arbeidsmiljøloven, og er tilpasset NORSOK standard R-003N og R-005N.

BIKS AS har et ønske om et nært samarbeide med partene i arbeidslivet, samt å være faglig i forkant av industriens interne krav til HMS. BIKS AS er en bedrift som kontinuerlig vurderer faginnholdet ut fra myndighetenes og industriens bestemmelser.

BIKS AS skal være problemløser for industrien, med de behov den enkelte bedrift har for ansattes kompetanseheving innen bruk av arbeidsutstyr.

BIKS AS er en sertifisert opplæringsbedrift. Vi oppfyller de normative bransjekrav og utsteder godkjent dokumentasjon ved alle våre kurs.

BIKS AS holder til i Vågsgaten nr 6 på Laksevåg. Lokalene ligger like nedenfor Laksevåg Storsenter. Samme bygg som Active Service og Byggeriet.

Stropp/anhukerkurs – Riggerkurs – Kranførerkurs – Truckførerkurs – Hydraulikkurs – HMS verne og Miljø

Leverandør av industrielle sikkerhetskurs



BIKS
INDUSTRIOPPLÆRING

Vågsgaten 6, 5161 Laksevåg - Tlf: 55 70 70 55 - Fax: 55 70 70 56 - E-post: kurs@biks.no - Internett: www.biks.no



- Hvordan er reglene om arv, og hvilken betydning har det at arveavgiften er fjernet?

De fleste må på et tidspunkt forholde seg til reglene om arv enten man er giver/arvelater eller arving. I det følgende vil vi gi en kort oversikt over de viktigste reglene.

Når har man rett på arv?

Rett på arv kan en person ha i egenskap av å være avdødes slektning, avdødes ektefelle, eller arving i henhold til testament. Arvetavlen på høyre side viser i hvilken rekkefølge slektninger skal anses som arvinger.

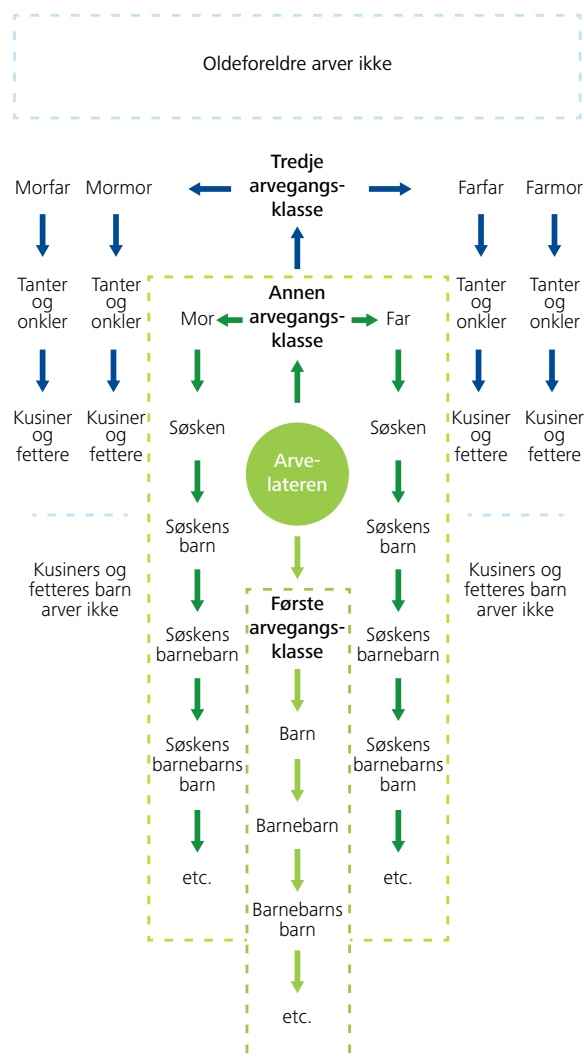
Ektefellens arverett

Ektefellens arverett avhenger av hvem som er arvelaters øvrige arvinger etter loven.

Hvem er arvelaters øvrige arvinger?	Ektefellens arverett
Arvinger i første arvegangsklasse	1/4 av arven tilfaller ektefellen, eventuelt minst 4 G*
Arvinger i andre arvegangsklasse	1/2 av arven tilfaller ektefellen, eventuelt minst 6 G*
Arvinger i tredje arvegangsklasse	Ektefellen arver alt

Ektefellens arveandel kan endres ved testament. Ektefelle har likevel rett på minst 4 G dersom ektefellene har felles barn, eller 6 G dersom de er barnløse. Folketrygdens grunnbeløp er kr 88 370 (1 G) per 1.5.2014.

Ektefellen har krav på varsling dersom den øvrige arveretten begrenses gjennom testament.



Samboers arverett

Samboer har rett til å arve et beløp tilsvarende 4 G etter avdøde, dersom de har, har hatt, eller venter barn sammen. Samboers rett til arv på 4 G kan begrenses i testament, men samboer har da krav på varslings. Samboere som ikke har barn sammen, har ikke krav på arv etter hverandre i henhold til arveloven, men arverett kan etableres gjennom testament.

Livsarvingers arverett

Pliktdelsreglene i arveloven bestemmer at livsarvingene har rett til å arve til sammen 2/3 av arvelaters netto formue. Pliktdelsarven er imidlertid beløpsbegrenset til kr 1 000 000 per barn eller kr 200 000 per øvrig livsarving (barnebarn, oldebarn etc.). Ektefellenes krav på minsteav arv går foran pliktdelsarven.

Dersom det ikke foreligger testament, skal livsarvingene arve alt etter arvelater med unntak av den delen som går til ektefelle eller samboer. En arvelater kan begrense arveretten til livsarvingene gjennom testament, men bare for den delen av arven som ikke er pliktdelsarv.

Pliktdelsreglene er ikke til hinder for at arvelater i sin levetid kan gi gaver og forskudd på arv til hvem han eller hun vil. Gaver eller forskudd på arv som gis nært opp til arvelaters død, eller på de vilkår som innebærer at gaven reelt ytes ved arvelaters død, kan imidlertid bli ansett som en dødsdisposisjon, og dermed bli omfattet av pliktdelsreglene.

Testamentsarv

Arvelater kan ved å opprette testament fravike arverekkefølgen som følger av arveloven. Formålet med å opprette testament kan også være ønske om å dele konkrete eiendeler til bestemte personer.

Et testament må være skriftlig og skal bevitnes av to uavhengige vitner over 18 år. Vitnene må være til stede sammen og signere testamentet sammen med testator. Testator må være ved full sans og samling ved signering. Originale testament kan deponeres hos tingretten, og tingretten vil da sørge for at testamentet blir lagt frem ved testators død.

Avgift på arv og gaver før

31. desember 2013

Til og med 31. desember 2013 var det avgift på arv og gaver. Dersom dødsfallet fant sted før 31.12.2013, eller gave ble gitt 31.12.2013 eller tidligere skal det sendes arvmelding/gavemelding til skatteetaten.

Arv eller gave som er gitt mellom ektefeller er fritatt for avgift. Det samme er arv eller gave gitt mellom samboere som har bodd sammen i mer enn to år, eller som har felles barn.

Avgift på arv og gaver etter

31. desember 2013

Det er ikke avgift på arv i de tilfeller hvor dødsfallet fant sted etter 31. desember 2013. Det sammen gjelder gave som er gitt etter dette tidspunktet. Det er da heller ikke nødvendig å sende inn melding til skatteetaten. Likevel er man pliktig å undersøke at skatteetaten har riktige opplysninger om de nye eierforholdene.

Det skal meldes fra om arv eller gave på selvangivelsen for det samme året som du mottok arven eller gaven.

Fast eiendom

Dersom du overtar fast eiendom ved arv eller gave er hovedregelen at du overtar giverens skattemessige posisjon. Et eksempel:

Du arver en tomt med markedsverdi på kr 500 000. Avdøde kjøpte opprinnelig tomten for kr 50 000, og avdøde hadde dermed en urealisert gevinst som du overtar ved arv. Dersom du selger tomten må du skatte for gevinsten, altså differansen mellom salgsprisen og avdødes opprinnelige kostpris.

Dersom giver eller arvelater kunne solgt eiendommen skattefritt, gjelder ikke regelen om skattemessig kontinuitet. I stedet vil du få registrert en ny inngangsverdi på eiendommen som tilsvarer markedsverdien på det tidspunktet du overtok eiendommen. Et eksempel:

Du arver huset etter dine foreldre som de har eid og bodd i de siste årene før arvefallet. Dine foreldre oppfylte kravet i skatteloven § 9-3 til eiendommen og botid og kunne solgt

eiendommen skattefritt. Din inngangsverdi på eiendommen blir dermed satt til markedsverdi på arvetidspunktet.

I utgangspunktet skal det betales et tinglysingsgebyr per dokument som tinglyses. I tillegg skal det betales dokumentavgift tilsvarende 2,5 % av eiendommens markedsverdi. Det er kommet signaler på at reglene knyttet til dokumentavgift vil endres i statsbudsjettet for 2015.

Foreløpig er følgende hjemmelsoverføringer fritatt for dokumentavgift:

- Overføring av arv som følger av lovens arverekkefølge
- Overføring av fast eiendom mellom ektefeller
- Overføring av felles bolig til gjenlevende samboer, hvor samboerne har bodd sammen i minst to år eller har felles barn

Aksjer

Dersom du mottar aksjer som arv eller gave vil du overta arvelaters eller giverens skattemessige inngangsverdi på aksjene. Det vil si at dersom du selger aksjene vil din skattemessige gevinst eller tap beregnes ut i fra differansen mellom salgspris og giverens opprinnelige kostpris.

Du har selv ansvar for at korrekte opplysninger om inngangsverdi blir registrert i skatteetatens aksjonærregister.



Artikkelforfatter Cherin Myrdal

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

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

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

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

Deloitte.

Deloitte Advokatfirma

Vi i Norge er faktisk blant verdens lavest betalte lønns-mottakere alle som en

Og det kommer seg hovedsakelig av en ting. Vi har nemlig ikke fått lønnspålegg siden ca. 1975

KRONIKK

Etter 1975 har vi kun fått årlig kompensert for stadig økende skatter og avgifter til "spleiselaget Norge" som dessverre er kommet helt av hengslene.

Et spleiselag som altfor mange er stolte av i stedet for å skamme seg over. Spleiselaget skal nemlig blant annet dekke livsopphold og "sosiale goder" for alt for mange som ikke vil arbeide. Mange av disse som ikke vil arbeide var i utgangspunktet innstilt på å ha en ordentlig jobb, men pga. manglende passende arbeid er de gått over på permanent trygd. Etter en tid på trygd kommer dem over i et modus hvor de kvir seg for å måtte begynne i arbeid og følgelig gjør alt de kan for å beholde sitt trygdetilbud.

Arbeid som kunne vært passende for disse personene er dessverre ofte flyttet ut av landet grunnet den høye omkostningen i forbindelse med å ha personer ansatt.

I Norge går 20 % av befolkningen i arbeidsfør alder på en eller annen form for trygd.

<http://www.abcnyheter.no/nyheter/2012/10/08/bruker-370-milliarder-pa-loenne-13-millioner-som-ikke-jobber>

Se her kjære leser... om prisen vi skal betale for våre goder, er systematisk å bli utfaset, fra alle sektorer i arbeidslivet pga. for høy kostnad for arbeidsgiver i forbindelse med å ha oss ansatt, er det definitivt ikke verdt det vi får tilbake av

sosiale goder for diverse trengende- inklusive for mennesker som fortsatt er i arbeid.

Forresten behøver vi ikke gi nevneverdig slipp på våre sosiale goder fordi om vi kuttet drastisk i skatter avgifter og merverdiavgift (mva). Om skatter avgifter og mva ble redusert kunne våre lønner bli redusert ditto.

Høy lønn mottar vi hovedsakelig kun for å kunne betale skatter avgifter og mva som deretter går til å betale høye lønninger til diverse mennesker, som drifter blant annet våre sosiale goder, skatte og avgiftssystemet og alt annet i samfunnet.

Vårt skattesystem har i bunn og grunn lite med vårt velferdssystem å gjøre. En stor del av våre skattepenger går og til subsidier til bransjer som sliter med lønnsomheten nettopp pga. de høye utgiftene de påføres, i forbindelse med å ha personer ansatt.

Roten til det onde her er årtider med mer eller mindre ukvalifiserte politikere, som forvalter den enorme summen som kommer i statskassen av skatter avgifter samt moms. Politikere som faktisk liker at det meste av det folk tjener, ja faktisk hele 87 % går direkte tilbake til staten i form av skatter og avgifter.

Disse politikerne kan da ha gleden av, og igjen, å fordele alle skatte og avgiftskronene utover landet, der de mener det er riktig.

Det er vel omtrent dette som kalles et kommunistisk/sovjetisk system.

Det som åpenbart ikke tas hensyn til i dette spillet, er at Norge er blitt et multinasjonalt land med tanke på alle de personene, fra fremmede nasjoner som er her. De sender enorme summer til sine hjemland. Penger de ikke forbruker i Norge og følgelig ikke betaler noen avgifter med.

Norge har også for underbemannet politi og helsevesen samt for OVERBEMANNET offentlig administrasjon. En offentlig administrasjon som stadig beklager seg over for stor arbeidsmengde. Om vi hadde fjernet det meste av skatter avgifter og moms kunne vi også omplassert en stor gruppe offentlig ansatte. Ansatte som heller kunne utført mer nyttig arbeid, eksempelvis veivedlikehold.

Om avgifter hadde vært veien å gå kunne vi løst alle problem med å øke mva til 55 %.

Videre vil jeg også arrestere dem som hevder vi har fått en slik økt kjøpekraft de siste 40 årene. Dette er rett og slett feil. Som eksempel kan jeg ta en TV som for 40 år siden var produsert i Norge. Den måtte vi betale ca. 3 månedslønner for å anskaffe. Hadde vi kjøpt den samme TV produsert i Norge i dag, måtte vi ut med ca. 6 månedslønner. I stede sitter vi og gotter oss over at vi kan kjøpe en TV produsert i et lavkostland for 4 dagslønner. En TV som er produsert av mennesker med en lønn vi merkelig nok gremmes over, og som videre har vært

info@fffs.no – www.fffs.no

gjennom en transport over avstander vi blir kvalm av å tenke på.

Tenk at det er et selskap som i hovedsak er statseid som har stått for og står for den høye veksten i lønningene i Norge. Før oljen kom var det den helprivateide skipsfarten som var Norges hovedinntekt. Skipsrederne visste å holde lønnene nede slik at de fikk mer profitte selv, og norske arbeidstakere på sjøen, og i alle land og yrker fikk beholde sin konkurranseevne med sine lave lønner.

Til blant annet Gerhardsens store fortvilelse, var ikke handelsflåten statskontrollert, slik den var i Warszawapaktlandene. Da en ny epoke i norsk økonomi så dagens lys- oljealderen, ble ganske raskt Statoil etablert og sosialistenes våte drøm gikk i oppfyllelse. Staten skulle styre det som så ut til å skulle gi Norge gode penger i statskassen.

Vi har sett hvordan det gikk med lønnin-

gene, og alle arbeidsplasser som ikke er relatert til oljevirksomheten. Ikke oljere-laterte arbeidsplasser har knapt livets rett i Norge lenger.

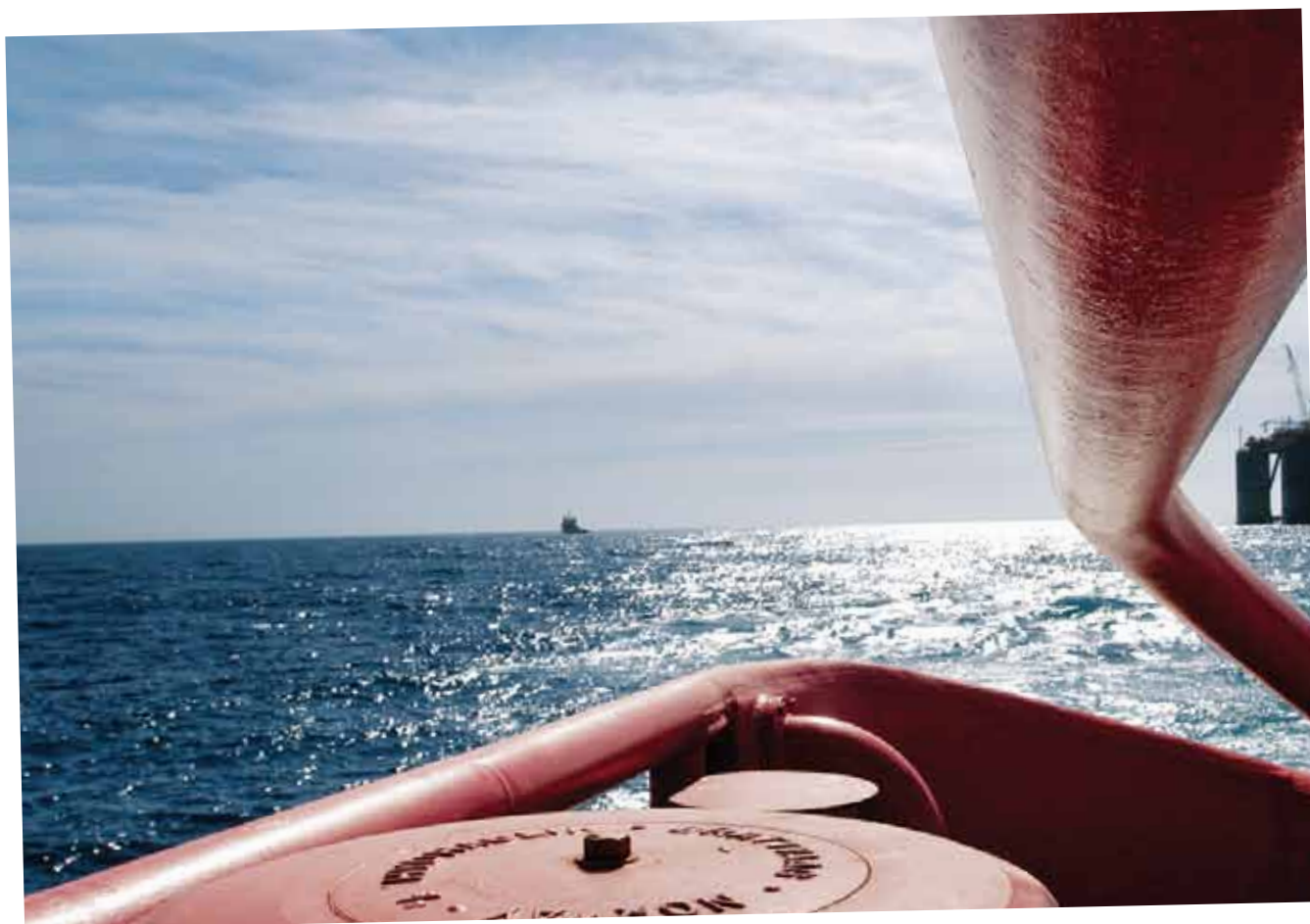
I motsetning til Sovjet hvor det offentlige brukte billig vodka til å få folk til å akseptere systemet, brukes det i Norge unaturlige høye lønninger. Det er bare en grunn til at vi i Norge har disse lønningene. Det er for å kunne betale de utallige avgiftene vårt samfunn er tilrettelagt med.

Og disse avgiftene er kun for en ting. Nemlig at staten skal ha penger for å subsidiere arbeidsplasser i alle sektorer av norsk industri, næringsliv og til og med veldedige og frivillige organisasjoner som f.eks. sportsforeninger etc. På den måten har staten klart å tilegne den overordnede makt over alt som skjer. Dette passer godt med gamle østeuropeiske ideologier.

Den store baksiden av denne medaljen er at norske bedrifter flytter sin produksjon til øst for der er det billigere å produsere og bedriftene har større bestemmelsesrett over sine økonomiske aktiviteter, (de slipper å søke om statlige støtteordninger for driften og har selvfølgelig mindre avgifts byråkrati og holde styr på).

Videre er Norge pga. alle avgiftene og de høye lønningene blitt en magnet på alskens utenlandske økonomiske lykkejegere, som kommer til Norge for enten å arbeide, eller som mange nordmenn, snylte penger på de skatte og avgifts baserte sosialpenger, som over en lav sko, utbetales i Norge.

I Norge er det ca. 3 % arbeidsledighet. Videre er det i tillegg ca. 700 000 personer mellom 18 og 60 år som mottar avgiftsbasert trygd i stede for å arbeide. Det er faktisk 14 % av befolkningen eller ca. 20 % av arbeidsstokken.



Illfoto: farstadshipping.com

FAR SCOUT

Her har faktisk politikerne lyktes med å få overført en ikke ubetydelig mengde for ikke å snakke om flesteparten av de arbeidsledige bort fra arbeidsledighetskøen. Om ikke dette skatte- og avgiftsbaserte grep hadde vært utført ville det plassert Norge på listen over Europas land med høyest arbeidsledighetsprosent.

En kan videre undre seg om dette er et bevisst grep fra sosialistisk side, for å få til en så stor som mulig gruppe av personer som er avhengig av sosialhjelp, og dermed forhåpentligvis vil stemme sosialistisk?

De som har fulgt med i politikken en stund har kanskje hørt at det fra venstresiden er blitt spådd at i fremtiden i Norge vil være et såkalt 1:5 eller 1:4 samfunn. Dvs. at kun 20 til 25 % av arbeids-

stokken vil være i arbeid. 1 av 4 eller 1 av 5 jobber.

Venstresiden drømmer om at Norge i fremtiden skal være verdensledende i utvikling og eksport av høyteknologi. Andre oppgaver skal lavkostlandene ta seg av. Samtidig forblir Norge et høykostland i Europa og i verdenssammenheng. Når kun 20 – 25 % av oss jobber og 75 – 80 % av oss skal underholdes med trygdeytelser sier det seg selv at hver av gruppene i sær vil ha sin oppfatning av hva som er det beste politiske bildet for dem. De vil skape en stor trygdet gruppe som «de ansvarlige» skal tilrettelegge for på beste måte. Dermed håper politikerne i fremtiden på å få en velgeroppslutning på om ikke 75-80 %, men sannsynligvis 50-60 % - rent flertall.

Ønsker vi en slik samfunnsmodell planlagt og styrt av maktsyke personer som har som overordnet mål å sikre sine egne politiske posisjoner?

Det kan også tilføyes at Martin Kolberg har uttalt, at grunnen til APs fallende oppslutning skyldes at nordmenn har det for godt. Han sa at det er på tide at folk flest får redusert levestandarden slik at AP kan hjelpe dem til det bedre igjen.

Politikernes universalverktøy for å oppnå sine mål, enten det gjelder miljø, eller hva som helst annet som f.eks. maktposisjoner, er som kjent avgifter og økte skatter.

Hilsen skuffet sjømann.



Illfoto: Øyvind Nesvåg. Statoil

NJORD

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

En historie fra virkeligheten

De fleste som arbeider med risiko har et forhold til avvik. Det er viktig informasjon som skal hjelpe oss til å bli bedre i håndteringen av risiko slik at farlige hendelser ikke oppstår. Ulykkes-rapporter er også en viktig kilde til dette arbeidet, men det som er enda viktigere er behandlingen av slik informasjon, hvordan dataene vurderes, og hvilke tiltak iverksettes for at ting skal bli bedre?

Jeg fant en rapport på nettsidene til Sjøfartsdirektoratet med overskriften; "Læring av hendelser - nødstyring som uhellsårsak". Et hurtiggående fartøy som utførte en test på nødstyringsystemet endte opp med å kjøre inn i et kaianlegg med store skrogskader og personskader som resultat. Testing av slike systemer under operative forhold, og spesielt med mannskap under opplæring, er en kritisk øvelse og stiller høye krav både til systemet og den som opererer det.

For det første må det være lagt til rette

for at fokuset ikke blir tatt bort fra testen (ingen forstyrrende elementer) før den er avsluttet og normal status er opprettet. For det andre må det være rom for håndtering hvis systemet feiler under testen og normal status ikke kan opprettes.

I og med at det ikke var noe galt med systemet så kan det tyde på at besetningen håndterte testen feil. Altså menneskelig svikt. Dette systemet opereres av en såkalt puls Bryter. Bryteren står i en midtposisjon og vrir til den ene eller den andre siden for å slå systemet på eller av, men den er fjærbelastet til å gå tilbake til midtposisjon når operatøren slipper den. Det betyr at det vil være umulig å fastslå systemstatus ved å se posisjonen på bryteren. Da blir andre indikasjoner viktige og her var det en diodelampe på et panel med flere diodelamper som var svært vanskelig å se, som indikerte status på systemet. Dette er det som kalles "counterintuitive" som betyr at systemet har så lite informasjon om status at det vil være særdeles vanskelig å oppfatte for en bruker.

Når hjernen bearbeider informasjon bruker den noe som kalles arbeidsminnet. Dette minnet lagrer informasjon i maksimum 30 sekunder om den ikke blir brukt. I praksis betyr det at om du blir avbrutt under en prosedyre vil det du

holdt på med være glemt etter 30 sek. fordi den informasjonen ikke lenger er i arbeidsminnet. (De fleste har opplevd denne begrensningen hvor verktøy eller nøkler som du hadde for et par minutter siden er borte eller du går i garasjen eller på loftet og lurar på hva du skulle der.)

Dersom de som gjorde denne testen ble forstyrret kunne de ha blitt offer for begrensningen i arbeidsminnet og siden systemet ikke gir helt klare indikasjoner på status vil det bli oppdaget på et særdeles ugunstig tidspunkt (ved anløp) som ender i en farlig situasjon.

Slike hendelser bør resultere i store endringer i systemdesign. Selv om menneskelig svikt var en del av problemet her var det ikke årsaken, men konsekvensen av å operere et lite intuitivt system. Slike systemer må lages sånn at de begrenser effekten av feil som vi mennesker gjør ikke forsterker de.

Data som skapes gjennom avviki og hendelsesrapporter må vurderes i lys av menneskelige begrensninger også når det gjelder systemdesign ellers skrives det bare en ny prosedyre som ikke vil ha effekt og i verste fall ender man opp med prosedyreoppsett som blir så omfattende at de blir en trussel i seg selv.

Er dette et bedrag fra tillitsvalgte i flere forbund?

Troikaen NSF, NSOF og DNMF advarer og klager over at en oppmykning av NIS lovene kan føre til oppsigelse av flere hundre Color Line ansatte.

Dette er ikke bare krokodilletårer, men det minner aller mest om et bedrag. De hadde nemlig flertall i Fartsområdeutvalget og kunne stemt i mot forslaget om oppmykning! De bedriver bevisst desinformasjon. Vil Troikaen ofre menneskapene i CL, for at staten skal spare 90 millioner i året? Skal vi stoppe dette skuespillet må vi stå sammen.

Det dette dreier seg om, er at de tre andre organisasjonene var med i fartsområdeutvalget, og var i overvekt hva stemmegiving angår. De kunne med andre ord stemt annerledes enn de gjorde. Når de nå stemte sammen med arbeidsgiversiden, er det lett gjennomskuelig når de syter over at flere hundre CL ansatte kanskje må settes på land. I utvalget har representanter fra arbeidsgiversiden, de tre sjømannsorganisasjonene og LO sittet. (NHO og Norges Rederiforbund utgjorde mindretallet i utvalget.)

<http://www.sysla.no/2014/09/08/maritim/flertall-mot-nettolonnsordning-i-utvalg/>

Først er de med som flertallsgruppe i et utvalg som skal se på om det er nødvendig å myke opp NIS loven. Det stemmer de for, og etterpå oppfører de seg som

vanlig. Påstår at de arbeider for medlemmene i CL og andre steder, videre sier de at de arbeider for å redde arbeidsplassene. Dette må vi stoppe, sier de. Hvorfor stemte de da for en oppmykning?

NHO og Norges Rederiforbund utgjorde mindretallet i utvalget. (SYSLA)

I følge media står nærmere 700 arbeidsplasser i fare for å bli utflagget og dermed bli erstattet med billige utlendinger. Noe de tre andre forbundene sier at de arbeider mot. De sier så fint i festtaler at sosial dumping må stoppes. Hva er det de selv driver med?

Det er ikke bare i CL at de selger norske arbeidsplasser. De er også med på å gi dispensasjon til NIS skip til å gå fast på kysten. (Les historien om AP leder Støre i nr. 3-2013 side 26-27)

Nå gjentar historien seg, nå vil de gi tillatelse til å flagge ut deler av CL. Dette rettferdiggjør de ved å si at de redder arbeidsplassene til de som arbeider på fergene som bare går mellom nordiske havner. Color Magic og Color Fantasy, de to største fergene som går på Kiel, foreslås flagget om til NIS. Disse to fergene har ingen konkurranse fra andre selskap. Nå står de tre store frem og vil være de seilendes redningsmenn. Dette er som vanlig spill for galleriet. Nå må det snart gå opp for alle at skal vi ha en fremtid til sjøs, er det ikke Troikaen som blir redningen. De er problemet. De får sine kontingentpenger uansett hvor de CL ansatte kommer fra.

Les også hva DN skriver.

På gal kurs

Color Line, rederiet som frakter passasjerer mellom Oslo og Kiel i Tyskland, bør få lov til å ansette utenlandsk arbeidskraft på lavere lønninger. Det mener et utvalg som ble oppnevnt av næringsminister Monica Mæland (H) tidligere i år.

<http://www.dn.no/meninger/leder/2014/09/10/2208/Utflagging/p-gal-kurs>

Color Line er i dag det eneste fergerederiet som legger til i utenlandske havner og som seiler under norsk flagg. Det koster. Rederiet hevder at det kunne spart drøye 150 millioner kroner dersom det hadde flyttet sine skip til Danmark. Det truer Color Line også med å gjøre, med mindre politikerne sier ja til å vide ut adgangen til det såkalte NIS-registeret. En slik registrering tillater norske redier å beholde det norske flagget selv om mannskapet er utenlandsk og jobber på lavere lønninger.

For statskassen er det isolert sett gode nyheter siden norskregistrerte skip, som er utsatt for konkurranse, kan skyve deler av merkostnadene med å ha norske sjøfolk ansatt over på skattebetalerne. I fjor kom denne regningen på 1,7 milliarder kroner.

Dersom Color Line registrerer sine skip i NIS, vil staten kunne spare 90 millioner kroner per år, ifølge utvalgets beregninger.

info@fffs.no – www.fffs.no

I følge tall vi har hentet inn, står det begredelig til med sjøfartspolitikken langs norskekysten og på sokkelen

Norske redere, som i 2003 sto for 62 % av frakten langs kysten, har fått kuttet sin andel med hele 33 % til 29 %. Samtidig gikk det andre veien med utenlands flaggete skip og NIS skip; de hadde i 2012 en andel på 57 %. NIS skip hadde i 2012 hele 14 % av innenriksfrakten.

Regjeringen satte i mars i år ned et utvalg som har vurdert fartsområdebegrensningene til fartøy i NIS-registret, samt innretningen av nettolønnsordningen. Mandag formiddag overleverte Fartsområdeutvalget en rapport til næringsminister Monica Mæland

<http://www.sysla.no/2014/09/08/maritim/flertall-mot-nettolonnsordning-i-utvalg/> Mandag 8. september overleverte utvalget sin innstilling til ministeren, med råd om:

** En avgrenset oppmyking for NIS-skip som driver frakteskip mellom norske og europeiske havner.*

** En avgrenset oppmyking for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden.*

** En begrenset åpning i NIS-fartsområde for konstruksjonsskip på norsk sokkel.*

** Å styrke NOR-registerets konkurransekraft, blant annet ved å avvike taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart og utenriksfart, og for kystruten Bergen-Kirkenes.*

Disse «gode» forsettene forteller oss at organisasjonene styrer mot avvikling av norsk skipsfart slik vi kjenner den. I følge Sysla (se link over) var NHO og Norges Rederiforbund de som utgjorde mindretallet i utvalget. Hvordan kan da forbundene klage på resultatet? Det som undrer oss mest er hvorfor sjømannsorganisasjonene vil fjerne norske sjøfolk.

Er det mindre bråk med utlendingene? Eller er det snakk om personlig fortjeneste?

Når man ser hvor stor prosentandel NIS skip som fikk dispensasjon fra forbudet mot å gå fast på kysten, blir man skremt. Vi vet jo hvem som gir dispensasjonene; det er de tre sjømannsorganisasjonene samt Sjøfartsdirektoratet. Hva skal vi med organisasjoner som så tydelig signaliserer, for ikke å si diskriminerer, sine egne medlemmer? De sier noe og gjør det stikk motsatte. Nå har de tydeligvis bestemt seg for å fjerne den siste norske sjømann.

Hege-Merethe Bengtsson (DNMF), Johnny Hansen (NSF), LO og Hans Sande (NSOF) hadde i følge media flertallet i utvalget. «NHO og Norges Rederiforbund utgjorde mindretallet i utvalget». (Sysla 08.09.2014) Når vi vet hvor flertallet i utvalget var, har vi

store vanskeligheter med å forstå hvorfor de syter. Dette er, som vanlig spill for galleriet. Om de virkelig mente at resultatet av avstemmingen var feil, kunne de gjort noe med det i komitéarbeidet, før konklusjonen ble fattet og overlevert. Sannheten er at som organisasjoner vil de leve like godt uten norske medlemmer, det har vi gjennomskuet for lange siden. De tvangstrekker bare de utenlandske mannskapene, og fortsetter med å holde kjeft om innboforsikringen. I følge de svarene vi har fått har ikke NSF fortalt til sine portugisiske medlemmer i Color Line, for eksempel, at innboforsikringen ikke gjelder i Portugal, men full kontingent må de betale.

Med slik slett medlemspleie er det rart at de har noen medlemmer igjen. FFFS har prøvd i årevis å fortelle om uærligheten norske sjøfolk blir utsatt for, vi har til og med tatt dem til retten og vunnet, men bare noen få har lyttet. Skal norsk sjømannsstand reddes fra å forsvinne, er det ikke de tre andre som kommer til å stå for det.

En annen ting er, at vi nå begynner å forstå hvorfor Color Line (CL) har drevet med slik uthaling i en sak vi har gående for to av våre medlemmer ble fratatt både arbeid og hyre i selskapet. Det er allikevel ikke det verste, men det at CL muligens har vist om resultatet av utvalgets konklusjon på forhånd er enda verre. Da betyr det at noen har spilt på lag med dem, og fortalt CL om resultatet før ministeren er underrettet. Er våre mistanker riktige er et det svik, og bør få følger.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Vi er fristet til å si; hva var det vi sa, men det skal vi la være

I Bergens Tidende 02.07.2014 kan vi lese om at norske ungdommer sier opp jobbene sine på grunn av at de er alene nordmenn på arbeidsplassen. De er lei av å sitte sammen med utlendinger de ikke forstår.

Videre kan vi lese at lønningene også har hatt en synkende tendens etter at firmaene begynte å fase ut nordmenn og å ansette utlendinger.

Dette er selvsagt ikke noe nytt for oss som har hatt/har våre jobber til sjøs. Dette har vært vår hverdag siden femti-sekstallet. Tall vi har hentet inn viser at vi for 50 år siden, første november 1964 hadde 50 840 seilende nordmenn, i tillegg hadde vi 13 309 utlendinger. I dag er tallene mer eller mindre snudd på hodet. Vi ga beskjed men ingen lyttet. Tausheten blant sentrale politikere var øredøvende.

Etter en stund i fortvilet kamp mot overmakten snudde også forbundene, som skulle representere og forsvare oss, og reiste heller til fjerne land på leting etter

billige erstattere for oss «dyre» nordmenn. Kontingent og overlevelse ble etterhvert viktigere for organisasjonene enn norske medlemmer. I dag skriker næringen etter alle kategorier sjøfolk, men aller mest ønsker de seg norske offiserer. Etter den søte kløe kommer, som vi vet, den sure svie. Man satset alt på billige underordnede mannskaper og tenkte vel som så at andre fikk ta seg av rekrutteringen av yngre norske mannskaper, som kunne fylle skoene til dem som etterhvert gikk av.

I stedet for å legge forholdene til rette for norsk rekruttering, lot de som om alt var i skjønneste orden. Det var det langt i fra. I Norge var vi alt for stolte til å innrømme at vi hadde et ansvar og et stort problem. Man lukket øynene for at andre land så sine egne problemer, og stengte

sine kyster og interesse områder, for andre enn landets egne redere og sjøfolk. Vi i Norge var så dyktige, tenkte vi, at vi ville aldri få noe rekrutteringsproblem til skipsfarten. Nå vet vi bedre, men å innføre noen form for beskyttelse på sokelen og langs kysten, blir ikke gjort.

Om man bor et eller annet sted langs kysten og ser på hvilke flagg de forskjellige skipene fører, vil man se at det ikke er langt mellom skip med utenlandsk flagg. Det er ikke bare det at de fører et utenlandsk flagg, men de stiller mye bedre rustet i konkurransen med norske redere om de samme lastene. For det første har de billigere mannskaper, og i mange tilfeller har de også mindre drivstoff og andre utgifter.

I følge Sjøfartsdirektoratet/skipsregistrene er det kun skip i Nis- registret som har forbud mot å frakte gods mellom norske havner. På land har vi lover mot slikt, vi har noe som heter Kabotasje regler, som sikrer at norske firma får markedet for seg selv, med noen små unntak.

Illfoto: Helge Oksnes

I følge Skipsregistrene er det «fritt fram» på kysten. Personen jeg snakket med i Skipsregistrene, var helt enig med oss i at det er på tide at vi får en tilsvarende ordning for kysten. Paradokset i dag er at det er det stikk motsatte som skjer, sterke krefter innen det maritime arbeider nå for å mykne opp NIS loven, slik at flere NIS skip skal få gå mellom norske havner. Forstå det den som kan.

Er det ikke på tide at regjeringen og våre valgte ombudsmenn og kvinner på tinget også gjør noe for sine velgere - kystens slitere? La oss få proteksjonisme på kysten og sokkelen NÅ.

Under kan man lese om hvor strenge reglene er på land, hentet fra regjeringens egne sider.

KABOTASJE I NORGE

Kabotasje er transport mellom steder i en annen stat enn der hvor transportøren hører hjemme. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt.

En utenlandsk transportør kan bare frakte gods mellom to steder i Norge dersom det foreligger et spesielt grunnlag for det. Transportører fra EØS har likevel adgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge.

Kabotasjetransporten må utføres i forbindelse med en internasjonal transport for å være lovlig. Dette betyr at transportøren må foreta en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre transport i Norge. Det er altså ikke adgang for en transportør til å komme til Norge uten last, for så å drive innenlands transport (kabotasje) i landet. Kabotasje kan kun utføres i en begrenset periode, og det må ikke skapes en permanent eller løpende aktivitet. Basert på ovennevnte legges til grunn at transportører med fellesskapstillatelse fra et annet EØS-land vil – når de har utført internasjonal godstransport til Norge - innenfor en tidsperiode på 7 dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge,

kunne utføre inntil 3 innenlandske transport med samme kjøretøy. Deretter må transportøren ut av landet. Dersom en utenlandsk operatør ønsker å drive permanent eller løpende transport i Norge, må vedkommende etablere seg i landet etter gjeldende regler og søke løyve for nasjonal transport.

Fra 1. juli 2011 regnes kabotasje kun å være i samsvar med gjeldende regler hvis det, i tillegg til dokumentasjon for det internasjonale oppdraget, legges frem klart bevis for hver kabotasjetur som er utført i Norge i samsvar med forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje av 26. mars 2003 nr. 402 § 2a. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/transport/internasjonal-transport-og-kabotasje.html?id=485244>



Illfoto: Helge Oksnes

FANARAAKEN OG COSTA CLASSICA



Illfoto: fffs.no

Alle er enige om at menneskehandel og sosial dumping må stoppes

Paradokset er at de som snakker høyst om dette, er de som benytter seg av et slikt system.

Det har i den senere tid vært en del oppslag i forbindelse med mannskapsbehandlingen på cruiseskip. Vi har selvsagt hjulpet til med informasjon til

de som har sett samme galskapen som vi selv har sett, og opplevd. Kontrakter på langt under det International Transport Workers' Federation (ITF) hvor NSF er medlem, har satt som minstekrav (vi fikk opplysningene fra ITF sitt kontor i Rotterdam i 2004). Ja hyrene ligger også langt under det som FNs organ (opplysninger fra samme år) International Labour Organization (ILO) har satt, som er \$ 600 under ITFs satser.

Vi har mottatt en signert overenskomst mellom Royal caribbean Cruises Ltd og Norwegian Seafarers' union (NSU) fra 2009. Den som har undertegnet er ikke så overraskende Jacqueline Smith, for sjømannsforbundet, og Maria Del Busto, mannskapssjef i RCL. Avtalen er mildest talt rystende lesning, men når vi leser avtalen som ble inngått mellom NSF og Kloster rederiet i 1993, får tariffavtalen mer mening. Det har aldri vært menin-

gen at mannskapene på cruiseskip skal være noe annet enn melkekyr for rederiene, NSF og de to andre forbundene.

ter i den blir fulgt. Til og med det som står om hyrer. Det eneste de registrer er at det står noe om hyrer ikke størrelsen. Om det står 00 kroner eller mange tusen

til å vise frem, for om det ble oppdaget, ville de bli sendt på land i første havn. Men det var flere, som uten å vite om hva de andre hadde fortalt, som fortalte det samme.

ulike måter på stedet. For å opprette en slik kasse sa Klosterrederiet seg villig til å spytte inn 50.000 dollar mot at forbundet gikk vekk fra kravet om europeiske hyrer. Det sa Norsk Sjømannsforbund ja til.

Utklippet er fra en større artikkel i Arbeiderbladet med tittelen «Underslag dysset ned» 27.10.1993. Artikkelen handler om at NSF hadde en utro tjener i Miami, som underslo i følge avisen, 300 000 kroner. Disse pengene gikk Klosterrederiet med på å erstatte mot at NSF ikke gikk inn for å kreve Europeiske hyrer for sine medlemmer.

I den undertegnede tariffavtalen vi har, er det eksempler på hyrer helt ned i \$ 292. pr måned. I denne hyren er inkludert ubekvem arbeidstid samt søndag og bevegelig helligdagsovertid. Selv med tipsen som kommer i tillegg, er det ingen med slike hyrer, som kommer i nærheten av det ITF, hvor NSF er medlem, satte som minstekrav for flere år siden.

Fra en veldig erfaren reiseleder får vi også en sjokkmelding om at enkelte rederier tilbyr mannskaper å arbeide bare på den tipsen de selv er i stand til å hanke inn. Man har ingen fast inntekt i det hele tatt. Folk som er i en slik situasjon, har ingen fast arbeidstid eller andre rettigheter. De er ikke ansatt. Skader man seg på jobben eller at man ikke er i stand til å brødfø seg selv og familien, ja, da er det bare ens egen feil. «Arbeidsgiver» har ikke noe ansvar. Dette, mener vi, er like mye traficking som det de stakkars jentene som blir truet ut i prostitusjon, blir utsatt for.

Rederiene som «ansetter» disse menneskene sier at de respekterer Maritime Labour Convention 2006(MCL 2006*), det gjør de også. De påser at alle elemen-

kroner i måneden, er for dem knekkende likegyldig.

For noen få uker siden ble vi kontaktet av en internasjonal reiseleder, som kunne fortelle det vi hadde hørt rykter om tidligere. Denne personen hadde nettopp vært reiseleder på et cruise i Stillehavet, og blitt fortalt av mannskapet at de kun arbeidet for tips. Hun spurte om å få se kontraktene, men det var de for redde

Gisle Weddegjerde referer til en artikkel NRK Møre og Romsdal har laget og som ligger på våre FB sider hvor den kan leses i sin helhet.

Det blir opplyst i den eposten som er gjengitt i artikkelen at lønnsforhold blir sjekket og kontrollert gjennom MLC 2006 (ILO) som er innført. Jeg er selv sertifisert MLC inspektør og vil bare poengtere at det ikke ligger innenfor MLC 2006 hva lønn skal være, ei heller noen minimumsstandard. Det som kontrolleres er at hyre/kompensasjon, herunder overtid blir utregnet korrekt og betalt i henhold til hva som er avtalt i kontrakt. Om dette er \$ 200,- /mnd. eller \$ 7000,-/mnd. er fullstendig irrelevant hva gjelder regelverket for MLC 2006. Man kan dermed sitte igjen med et inntrykk av, etter å ha lest denne redegjørselen i nevnte epost om at lønnsforhold er kontrollert gjennom ILO's MLC 2006 regelverk og sertifisering. Dette må jeg bare påpeke ikke er sant. Gisle Weddegjerde



Illfoto: fffs.no

Noen tanker om artikkelen i Dråpen nr. 4- 2012

-om måten mannskaper på cruiseskip blir behandlet, av en som har førstehånds kjennskap til problemet. Innsenderen har selv seilt på cruiseskip og sett behandlingen de ansatte fikk/får, han skriver blant annet at;

jeg har selv vært på cruiseskip, i 1984 på M/S Southward, og svært mange av de som jobbet i catering var meget dårlig lønnet, særlig kvinnene. Dette gjaldt også folk fra USA, Canada og Europa, de kom ofte til meg og ba om hjelp- jeg var gnist.

Det som opptar KH mest er den sosiale dumping, både på land og til sjøs, i dag. Heldigvis får man si, at det er noen som tenker slik. Da min kone og jeg var på tur med Allure of the Seas høsten 2012, fikk jeg personlig høre fra mannskapet hvordan de hadde det. De kunne også fortelle at de gjentatte ganger hadde snakket med sitt «eget» forbund- NSU (Norwegian Seaman's union), om problemer de hadde om bord og i arbeidssituasjonen sin. Like mange ganger hadde de fått til svar at det var ingen ting NSU kunne gjøre. Som regel kom svaret året etter- på et nytt feriecruise for NSU reppen.

Som vi skrev i artikkelen i Dråpen 4-12 så har vi undertegnede kontrakter som viser at mannskapene hadde alt for lave hyrer i forhold til ITF sine egne tariff, men NSU kunne ikke gjøre noe med det. KH har også, på vegne av disse moderne slavene tatt kontakt med ITF, men det var like nedslående. Kanskje er årsaken til forsømmelsen av sine egne medlemmer forsøkt godt gjemt, og inngått på en

snuskete måte, i form av korrupsjon? (se en annen artikkel i bladet).

At NSU, som mannskapene referer til, ikke kan hjelpe, blir lettere å forstå når man leser hva de tidligere har gått med på. De har nemlig gått med på å selge sine egne medlemmer på billigsalg. Mannskapene blir trukket for medlemskontingent, enten de liker det eller ei, men hjelp, det får de ikke.

FAKER NSF MED USANNHETER?

I et intervju med NRK, presentert på nett 10.08, sier Johan Øyen:

I henhold til ITF, International Transport Workers' Federation, skal en kelner ha en minimumslønn på 1200 kroner i måneden. Øyen sier at lønningene er høyere i virkeligheten.

Er hans løgn nr. to påstanden om? – I realiteten tjener en kelner et sted mellom 2000 og 4000 amerikanske dollar i måneden. Det kommer an på hvilken båt de jobber på og liknende, forklarer han.

-og er hans løgn nr. tre, at han påstår at alle pengene NSU tar inn går tilbake til sjømannen? Han kaller til og med kontingenten for Tariffavgift, som faktisk ser ut som løgn nr. fire. I den forbindelse må vi minne om hva høyesterett sa om tariffavgiften til NSF.

Norsk Sjømannsforbund har betydelige inntekter av tariffavgiftsordningen, og disse inntektene holdes ikke atskilt fra forbundets øvrige inntekter. Det er vanskelig å forholde seg til de beregninger Norsk Sjømannsforbund har fremlagt over hva inntektene benyttes til. I Sjømannsforbundets handlingsprogram som ble vedtatt på det 25. ordinære landsmøte i Sandefjord 25.-28. september 2006, er det under et punkt som er

kalt "tariffavgift", fastsatt at forbundet vil arbeide for å "bekjempe 'gratispassasjerene' og gi fordeler til medlemmene". Dette angir hva som er formålet med tariffavgiften, som i realiteten er en form for tvungen medlemskontingent.

Videre sier Øyen– Vi er kanskje de som gjør mest. Vi har egne advokatkontorer, velferdssentre og vi gir dem kurs i fagforeningsopplæring. Dette kommer ut av tariffavgiftene, dette er ikke kontingent. Pengene går tilbake til sjøfolkene, forklarer han.

I Lagmannsrettssaken vi hadde mot NSF i 2008, om tvangstrukket kontingent, sa tidligere leder i NSF Erik Brattvoll, at NSF tok inn ca. 38 mil. Kroner- året før, på utenlandske sjøfolk, han sa ingenting om at sjøfolkene fikk penger tilbake. Dette står også i sterk kontrast til det jeg selv opplevde i møte med cruiseansatte sjøfolk. De påsto tvert i mot at de bare betalte, og ba de om hjelp i forbindelse med arbeidet, hyrer eller andre ting, fikk de ikke engang et svar.

For ti år siden fikk vi opplyst av ITF at minstelønnen skulle være \$ 1400 i mnd. Det var ITF kontoret i Rotterdam som opplyste dette til oss. Dette var riktignok for matroser, men kelnerne er også fagarbeidere, og opplysningen, fikk vi som sagt for ti år siden.

Det tilsvarte ca. kr. 8400 pr mnd. Nå påstår Øyen at dette beløpet har krympet til kr. 1200 kr.

I forbindelse med denne saken fikk vi understående mail fra en som kjenner saken fra innsiden.

Hei!

Det er ikke lett å angripe denne virk-

info@fffs.no – www.fffs.no



Illfoto: fffs.no

somheten som er kommet i stand ved en samarbeidsavtale mellom sjømannsforbundet, styrmannsforeningen og maskinistforbundet- inngått like før utflaggingen av skipene.

Avtalen er relatert til det forholdet at rederiene for å kunne seile med Bahamas flagg var nødt til å ha en form for fagforening på skipene.

Dette ble satt i stand av Øyen som var rederiets insider.

Jeg avslørte dette allerede før utflaggingen, allerede på dette tidspunktet var den såkalte bargeing agreement ferdig i trykken underskrevet av alle de tre forbundene.

Øyen var på dette tidspunktet ansatt som

leder for sjømannsforbundet i Miami. Øyen kaller seg nå for ITF representant og er i dag ikke offisielt på kontoret i Miami, men har hjemmekontor registrert på sin leilighet på Key Biscayne. Øyen er fremdeles oppført som ansatt i sjømannsforbundet og finnes på deres hjemmeside.

Det har hele tiden forundret meg at Øyen kaller seg ITF representant da det allerede er ett ITF kontor i samme bygningskomplekset som inneholder sjømannsforbundets kontorer.

Etter inngåelsen av den såkalte bargeing agreement har arbeidsforholdene for offiserer og mannskap stadig forverret seg, uten at Troikaen (NSF; NSOF og DNMF) har løftet en finger.

De fleste ombord har ingen anelse om at de har troikaen i ryggen, så er spørsmålet, hva gjør troikaen for å stoppe rederiets herjinger.

Får medlemmene noe for bestikkelsene rederiene betaler troikaen for å snu ryggen til realitetene? Det er ett stort lerret å bleke for å komme til buns i disse forhold.

Øyens argumenter som jeg har hørt i over 20 år er floskler som går på krykker i Sahara!

Hilsen Henrik J.

Her er et utdrag fra en annen mail om samme tema, fra en annen som kjenner problemene fra innsiden:

Jeg har sendt mail til flere fagforeninger, inkl. ITF vedrørende disse «usympatiske lønninger og arbeidsforhold» om bord i Cruise skip... inkl. Dep, og kan nevne at M/S Artania var her i Tromsø forleden, der kaptein Morten Hansen (Tromsø) var avbildet, og mente at havnevesenet/ Tromsø kommune skulle ha en telefonboks/internett- forbindelse/Wi-Fi for de ansatte om bord?

Han sa ikke, men undertegnende opplyste avisene det, at arbeids og lønnsforholdene for de ansatte (service-tjenestene) ikke ga rom for telefonering pga. de skyhøye satellitt- priser via f.eks. Immarsat.

Tenk folk i dag skal gå på land for å ringe hjem??

Det virker som om folk flest gir blaffen, og egoismen er stor- dessverre.

Mvh KH

NRK Møre og Romsdal hadde en stor sak på sine sider (http://www.nrk.no/mr/tjente-4232_-i-maneden-1.11854024) om ansatte i cruise farten. Under kan dere lese litt av det de var opptatt av.

TJENTE 4232,- I MÅNEDEN PÅ NORSK CRUISESKIP

En indonesisk renholdsarbeider ved et

norsk cruiseskip tjente 4232,72 kroner i måneden. –Kontrakten som NRK har fått tilgang til viser at månedsbeløpet inkluderer både overtid og feriepengar. Avtalen er inngått mellom en indonesisk renholdsarbeider og ett av de store, norske cruiserederiene.

NORDMENN PRESSET UT

– Rederiene sier selv de ikke får tak i norsk arbeidskraft. Men nordmenn kan jo ikke leve på så lave lønninger.

– De har ingen rettigheter fordi de ikke er fast ansatt i rederiet. De er kun ansatt for en viss periode, så reiser de hjem for en periode, men de har ingen garanti for at de har en jobb etterpå.

En kontrakt som vi har fått tilgang til viser at en filippinsk kelner ved et av skipene skal ha en minimumslønn per måned på 1122 amerikanske dollar, altså 6694 kroner.

Til tross for at mange av de utenlandske cruisebåtansatte får bedre betalt enn de ville fått i sitt hjemland, er ikke Leif Vervik i Fellesforbundet for sjøfolk nådig. Han mener blant annet den norske fagforeningen Sjømannsforbundet burde gjort langt mer.

Johan Øyen i Norsk Sjømannsforbund, er ikke enig i kritikken om at det foregår

et moderne slaveri om bord på cruiseskip.

– Det er klart at nordmenn ikke kunne levd av lønningene. Det er også forskjeller innad i rederiene. Men lønningene er ikke dårlig internasjonalt, sier han. Øyen hevder at 95 prosent av alle sjøfolk får vite om de får komme tilbake på båten før de forlater jobben for å dra på ferie, selv om de ikke er fast ansatt. (Er det slik det skal være?? red anm.)

– Vervik i Fellesforbundet for sjøfolk kaller det som foregår for et «moderne slaveri». Hva sier du til det?

– Da tror jeg han er langt ute på vidda, det er langt ifra det. Det er ikke verdens beste betalte jobber, men det er heller ikke verdens dårligste betalte jobber.

(er dette standarden NSF setter for sine medlemmer? Red.anm.)

– Rederiene har ingen problemer med å finne folk som vil jobbe i denne bransjen, sier Øyen.

(Til og med det å jobbe på et cruiseskip er et steg opp for mange av verdens fattigste. Red. anm)

Se hele artikkelen på vår FB side.



Illfoto: Sofi Lundin/Redningsselskapet

DAGFINN PAUST

Atles kommentarer



Obs Obs. **Sjømannspensjonister mellom 60 og 62!!!**

Jeg er en av disse pensjonistene. Det ligger en begrensning på hvor mye man kan jobbe pr. år.

I regelverket står det kun at man har lov å jobbe 3 mnd. på sjømannspensjonsgivende fartøy. Dette tok jeg for å være 90 dager, men for sikkerhets skyld ringte jeg Pensjonskassen for sjømenn (PTS) og spurte hvordan man regnet dette. Jeg tar vikariater på innenriks ferjer og der har vi en standard dagtid på 5,07 timer pr. dag. (35,5 timer pr. uke).

Jeg spurte om dette fordi- hvis man skulle regne 90 dager etter denne "raten" så ville jeg komme opp i 90 dager ganske fort. Men vedkommende svarte at det selvfølgelig er dager om bord som blir regnet og da var det greit. Jeg satte meg ned og gikk igjennom alle time-listene mine fra nyttår og kom til at jeg hadde jobbet 63 dager. Da skulle jeg ha igjen 27 dager før grensa. Men her forleden fikk jeg en e-post fra pensjonskassen som sa at jeg er over grensa med en halv måned!!!

Det er nemlig slik de regner, at hvis du jobber fra 1 – 15 dager så regnes dette som en halv måned. Jobber du fra 16 –

30 dager, er det 1 måned!!! BOMBE!!!

Jeg hadde altså overskredet grensa med en halv mnd., fordi jeg hadde tatt korte vikariater fra nyttår til nå. Hvorfor lager man slike "feller" som jeg vil kalle det, uten å opplyse om det på en skikkelig måte??? Er det for å spare penger når noen går i fella og overskrider antallet dager?

Vel dette var en refleksjon på en av mange uforståelige "rariteter" når det gjelder pensjonsordningen vår.

Mvh
Atle Rusten



*FFFS ønsker alle
sine medlemmer en riktig
flott høst*

ET HJEM UTE

SJØMANNSKIRKEN 150 ÅR

*Ny utstilling ved Bergens Sjøfartsmuseum som vises i perioden 31. august 2014 – 31. august 2015.
Tekst: Bergens Sjøfartsmuseum*



Bergensereren Johan Storjohann, som tok initiativet til Sjømannskirken i 1864.

31. august 1864 ble Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandnaviske Sømænd i fremmede Havner, eller det som etter hvert ble velkjent som Sjømannskirken, stiftet i Bergen. Det betyr at organisasjonen i år kan feire sine 150 år i tjeneste for nordmenn i utlandet. På selveste stiftelsesdatoen var H.M. Kong Harald til stede på Bergens Sjøfartsmuseum og åpnet jubileumsutstillingen «Et hjem ute – Sjømannskirken 150 år», som belyser organisasjonens virke før og nå. På tross av nye nedslagsfelt og brukergrupper, fungerer Sjømannskirken fortsatt – som for 150 år siden – som et norsk hjem ute i den store verden.

Mye har skjedd i løpet av Sjømannskirkens 150 år lange historie. Det har vært oppturer og nedturer, gleder og sorger. Brukerne har gått fra hovedsakelig å bestå av sjøfolk, til å utgjøre turister, studenter og fastboende nordmenn i utlandet, i tillegg til sjøfolk og oljearbeidere. Fra opprinnelig å være konsentrert i europeiske havner, har organisasjonen i dag stasjoner fordelt over hele verden. I tillegg kommer studentprester, nettkirken, natteravner, en offshoregruppe og ambulerende sjømannsprester. Samtidig har etterspørselen etter Sjømannskirkens tjenester aldri etter større. Mens 500 000 mennesker årlig benyttet seg av Sjømannskirken på midten av 1990-tallet, er tallet i dag nær fordoblet.

HVORFOR EN SJØMANNSKIRKE?

Opphevelsen av de britiske navigasjonslovene i 1849 åpnet muligheten for norsk skipsfart på alle hav. Samtidig gjorde den gradvise introduksjonen av dampskip skipsfarten til en helårsbeskjeftigelse for sjøfolk som tilbrakte stadig lengre perioder borte fra hjemmet.

Sjøfolk som tilbrakte lange perioder til sjøs under krevende forhold, møtte alle mulige fristelser når de satte sine bein i fremmede havner. Sjømannskirken vokste frem for å hindre sekularisering blant sjøfolk som var lenge borte fra Norge. Hovedoppgaven var å forkynne evangeliet til dem som ikke kunne nåes av hjemlandets kirke, men også å gi sjøfolk et velferdstilbud ut fra åndelige behov og motarbeide det som ble ansett som «usømmelige fristelser».

OPPSTARTEN

Johan Cordt Harmens Storjohann (1832-1914) kom fra en velstående kjøpmannsfamilie i Bergen. Etter fullført artium, reiste han til Kristiania for å studere.

Som teologisk kandidat, oppholdt han seg fra høsten 1863 i Edinburgh, Skottlands hovedstad. Her møtte han sjøfaren-landsmenn, og benyttet anledningen til å arrangere oppbyggelige møter, blant annet i Edinburghs havneby Leith. Her kunne han med egne øyne se de mange farer og fristelser sjøfolk ble utsatt for

uten motvekt fra kirkens side.

Sommeren 1864 var Storjohann tilbake i Bergen og startet arbeidet med å organisere en norsk sjømannskirke, som også skulle ta seg av sjøfolk fra de andre skandinaviske landene. Arbeidet resulterte i et stiftelsesmøte i en hage i Øvregaten i Bergen 31. august 1864. Den første utsendte sjømannsprest, Andreas Michael Hansen, holdt sin første preken i Leith sommeren 1865.

Det var også i denne skotske havnebyen at grunnsteinen ble lagt for den første av sjømannskirken sine kirker som ble innviet 31. august 1868, med støtte fra bofaste skandinaver.

I tillegg til Leith opprettet Sjømannskirken i 1865 stasjoner i North Shields (Newcastle) og Antwerpen, som var viktige havnebyer for norsk skipsfart. Raskt fulgte anlegg i andre europeiske byer før organisasjonen tok steget over til Nord-Amerika, med stasjoner i Quebec (1876) og New York (1878). Ti år senere kom en stasjon i Buenos Aires i Sør-Amerika.



Sjømannskirken i Rotterdam, oppført i 1914 (Foto: Sjømannskirken).

KVINNEFORENINGENE – DEN FINANSIELLE RYGGRADEN

Det ble fra starten klart at Sjømannskirken ikke kunne basere virksomheten sin på statlig finansiering. Staten fryktet for at offentlige bidrag ville føre til at private bidrag i stor grad uteble. I tillegg til bidrag fra fastboende skandinaver i havnene, bidro både sjøfolk, redere og skipsassurandører. Den viktigste finansieringskilden var likevel de mange kvinneforeningene som ble etablert. Mange av kvinnene hadde ektemenn, sønner eller andre familiemedlemmer som var sjøfolk. Den første foreningen kom i gang på Sunnmøre allerede i 1864. Foreningene produserte håndarbeidsprodukter og hadde i tillegg en oppbyggelig funksjon.

Basaren ble etter hvert kjernen i det frivillige arbeidet, og ble et kjennemerke for Sjømannskirkens støttespillere rundt om i landet og i utlandet. Den første – som varte en uke – ble avholdt i Kristiania i 1875. I tillegg til innsamling av penger, ble basarene benyttet til forkynelse og informasjon, samtidig som de hadde et sosialt aspekt.

Lenge sørget kvinneforeningene for godt over halvparten av inntektene til

organisasjonen og har vært den klart mest stabile inntektskilden opp gjennom årene. I 1964 arbeidet rundt 3000 kvinneforeninger for Sjømannskirken. Selv om det har skjedd en nedgang i antallet i senere år, var det i 1989 fortsatt 1847 aktive foreninger. Først i 1966 fikk Sjømannskirken statlige tilskudd, som fra 1990-årene har utgjort rundt 30 % av organisasjonens samlede inntekter.

VELFERDSTILBUD

Helt fra oppstarten var det å tilby gode velferdstilbud for sjøfolk en sentral del av Sjømannskirkens virksomhet. Etter hvert ble leseværelsene kirkens velkjente varemerke. De stod i sentrum for Sjømannskirkens diakonale virksomhet som «et hjem utenfor hjemmet».

Tjenestene for sjøfolk og andre brukere har variert over tid, herunder kaffe, vafler, avislesing, brevskriving, biljard, bordtennis, sightseeing i nærområdet, fotballkamper, tur på stranden, o.s.v. Hensikten har vært å tilby et godt alternativ til øvrige fristelser i de store havnebyene. I de senere år har PC-, Internetttilgang og det å ha et sted å treffe fastboende nordmenn vært spesielt viktig for mange av Sjømannskirkens nye brukere.

I etterkrigstiden oppstod en konkurranse situasjon mellom Sjømannskirken og de mange statlige velferdsordninger som ble etablert i stort omfang under krigen. Velferdstjenestens sjømannshoteller og klubber, idrettskonkurranser og annet kom i stadig større omfang i konkurranse med Sjømannskirken. Noe det ble reagert på i Sjømannskirken, var Velferdstjenestens mer liberale syn når det gjaldt servering av alkohol til sjøfolkene. Etter hvert vokste det likevel frem et relativt nært og godt samarbeid mellom dem. De statlige velferdsordningene for sjøfolk ble gradvis bygget ned fra 1970-årene, etter hvert som antallet norske sjøfolk avtok.

VERDENSKIRKEN

Selv om Sjømannskirkens virksomhet allerede før 1900 ble spredd til havner i Nord- og Sør-Amerika, var det først rundt 1. verdenskrig at kirken for alvor fikk en global dimensjon. Dette hang i stor grad sammen med utviklingen av norsk skipsfart, med økende aktivitet på alle verdens hav. Samtidig fikk Sjømannskirken føling med de mange utfordringer som kom i kjølvannet av kriger og økonomiske kriser, i tillegg til de sterke politiske og ideologiske strømninger ute i verden.



Fra leseværelset ved Sjømannskirken i San Pedro, Los Angeles, ca 1960 (Foto: Sjømannskirken).

Blant de nye land hvor Sjømannskirken etablerte varige stasjoner, var Sør-Afrika og Kina. Virksomheten i Shanghai måtte riktignok innstilles etter den japanske invasjonen i 1937, og ble flyttet til den britiske kolonien Hong Kong. I noen få år, fra 1925 til 1932, var det også en stasjon ved hvalfangststasjonen på Syd-Georgia.

Etter 2. verdenskrig ble stasjoner også etablert blant annet i Australia, Japan, Singapore og Peru.

KRIG OG KRISE

Selv om Norge erklærte seg nøytral ved utbruddet av 1. verdenskrig i 1914, ble norske sjøfolk hardt rammet. For Sjømannskirken var denne krigen den første store prøvestein når det gjaldt å møte et stort antall nordmenn i utlandet i nød. Erfaringene herfra var nyttige da kirken under 2. verdenskrig ble stilt overfor nye utfordrende oppgaver. Mange sterkt traumatiserte sjøfolk oppsøkte sjømannskirkene, spesielt i London og New York. Noen kirker ble også direkte rammet av krigens herjinger. Kirkene i Rotterdam, Antwerpen og Manchester fikk betydelige skader under bombeangrep, mens Sjømannskirken i Hamburg ble totalskadd av bombing bare dager før våpenhvilen. Sjømannskirken utvidet virksomheten betydelig under 2. verdenskrig. Hovedkontoret i Bergen fikk ansvar for de okkuperte områdene og hadde en stor

oppgave med å hjelpe norske krigsfanger, mens resten av verden ble styrt fra London. Sjømannskirken i New York stod i en særstilling når det gjaldt å spore opp savnede sjøfolk. Under krigen ble mer enn 290 000 brev mottatt ved brev-sentralen i New York. Sjømannskirken etablerte seg også midlertidig i de viktige allierte konvoihavnene Halifax i Canada og Greenock i Skottland, for å bistå de mange norske sjøfolk som oppholdt seg der som følge av krigen.

Fra slutten av 1980-årene ble krisehåndteringen i utlandet profesjonalisert, og i de senere år har Sjømannskirken hatt et tett samarbeid med Utenriksdepartementet. Dette var ikke minst tydelig under tsunamikatastrofen i Thailand i 2004. Allerede dagen etter tsunamien i 2004, var en sjømannsprest på plass i Phuket. 84 nordmenn mistet livet i dette området under katastrofen, som totalt krevde over 200 000 menneskeliv. Sjømannskirken opprettet et pårørendesenter i samarbeid med den norske ambassaden i Thailand og Europeiske forsikring. Bare noen uker etter katastrofen ble det åpnet egen sjømannskirke i Phuket.

FRA «STORHETSTID» TIL OMSTIL-LING

1950- og 1960-årene har av flere grunner blitt omtalt som storhetstiden både for norsk skipsfart og for Sjømannskirken. Antallet sjøfolk på norske skip nådde

i midten av 1960-årene et høydepunkt med godt over 60 000. Det ble etablert en rekke nye stasjoner for å imøtekomme behovet blant sjøfolkene. Blant havnebyene hvor Sjømannskirken etablerte stasjoner i denne perioden, finner vi Göteborg, København, Middlesbrough, Southampton og Europoort ved Rotterdam.

I første halvdel av 1960-årene hadde sjømannskirkene gjennomsnittlig 800 000 årlig besøkende. I 1975 var antallet norske sjøfolk halvert, og besøkstallet ved sjømannskirkene falt til 500 000. I tillegg til stadig færre norske sjøfolk, førte stadig mer effektivisering innen skipsfarten til kortere liggetid i havn og mer avsidessliggende havneanlegg. Det var vanskeligere for sjømannskirkene å få kontakt med sjøfolkene, og man måtte tenke nytt. Et av svarene var større grad av oppsøkende virksomhet. Sjømannskirken søkte også mot nye grupper, som turister, studenter, trailersjåfører og andre næringsdrivende. Det store vendepunktet kom i 1982, da formålsparagrafen ble endret til å gjelde norske sjøfolk i tillegg til «nordmenn på kontinentalsokkelen og nordmenn som oppholder seg i utlandet for kortere eller lengre tid». I 2003 ble navnet kortet ned til «Sjømannskirken – norsk kirke i utlandet».

I dag har Sjømannskirken i «Syden» blitt et viktig samlingssted for fastboende og

ferierende nordmenn for å holde kontakt med hjemlandet, akkurat som for sjøfolk i tidligere år. På Gran Canaria har Sjømannskirken på det meste hatt over 100 000 årlige besøkende.

NORDSJØPREST

Med starten på det norske oljeeventyret i 1970-årene, rettet Sjømannskirken etter hvert oppmerksomheten mot Nordsjøen og oljearbeiderne. Oljearbeiderne var på flere måter de nye sjøfolkene: lange perioder borte fra land og isolert fra omverdenen. I 1978 holdt en representant for Sjømannskirken gudstjeneste på Statfjordfeltet etter ønske fra amerikanske Mobil. Mange oljefolk hadde hatt glede av Sjømannskirken fra den tiden de selv var sjøfolk. Men ikke alle på plattformene var like positive. I et leserinnlegg i Bergens Tidende gikk en oljearbeider hardt ut og sa han ville ha seg frabedt det han kalte «emissærvirksomhet på plattformene».

Nordsjøprestetjenesten har imidlertid blitt et populært innslag i norsk offshore-virksomhet. Det har fra første stund vært et lavterskeltilbud der oljearbeidere blant annet har hatt noen å gå til for fortrolige samtaler og støtte i forbindelse med problemer og kriser. I 1984 ble nordsjøprestetjenesten en fast virksomhet. Interessen for Sjømannskirkens tjenester økte, og i slutten av 1980-årene var det ansatt fire sjømannsprester knyttet til offshore. I 1998 var antallet syv. I 1990-årene ble det etablert beredskapskontrakter mellom de enkelte operatørselskapene og Sjømannskirken.

KILDER OG LITTERATUR:

<http://sjomannskirken.no/>
<http://sjomannskirken.no/historien>
<https://www.nettkirken.no/>

Roald Kverndal, The Way of the Sea—The Changing Shape of Mission in the Seafaring World, William Carey Library 2008.

Gunnar C. Wasberg, Med norsk sjømannsmisjon i hundre år 1864-1964, Den norske sjømannsmisjons forlag, 1964.

En spesiell takk til Historikarverksemda: <http://www.historikarverksemda.no/>



Annette Trondsen Spilling (t.h.), som i 2007 ble ansatt som første kvinnelige sjømannsprest offshore (Foto: Sjømannskirken).



Sjømannskirkens «mopedkirke» i Bangkok, et av flere nye, kreative innslag i virksomheten de senere år (Foto: Sjømannskirken).



Sjømannskirken på Lanzarote, lokalisert i et kjøpesenter (Foto: Sjømannskirken).



Av Knut Jørgen Rød Ødegaard

Komet- dramatikk

Den 19. oktober blir Mars nesten truffet av en komet som foretar en spektakulær nærpasering, og bare tre uker senere skal Europa landsette en sonde på en annen kometkjerne. I løpet av kort tid vil vi trolig få fantastisk ny kunnskap om kometer og deres betydning for Solsystemets og livets utvikling. Men vi får også demonstrert hvordan kometer kan utslette mye av livet på vår planet.



*Dersom Jorden hadde vært målskive! Noe slikt har skjedd noen få ganger på Mars og Jorden de siste 2-3 milliarder årene. Dersom noe slikt hadde inntruffet på Jorden i vår tid, ville det meste av livet blitt utryddet.
Illustrasjon: NASA/Don Davis*

I sommer manøvrerte den europeiske romfartsorganisasjonen ESA romsonden Rosetta inn i bane rundt kjernen til komet 67P/Churyumov-Gerasimenko. Som nevnt tidligere i år skal den vesle landingssonden Philae festes til kometkjernen med harpuner og følge kometen på dens ferd mot solvarmen. Foreløpig er 11. november utpekt som landings-tidspunkt. De siste ukene har forskerne studert en lang rekke flotte og detaljerte bilder av kometkjernen for å finne et landingssted som både er mest mulig vitenskapelig nyttig og som er tryggest for sonden.

Mens kometkjernen nærmer seg solvarmen, vil stadig mer materiale fordampe og bli kastet ut i rommet fra fontener som oppstår i sprekker i kometkjernen. Denne fascinerende prosessen vil danne en tiltagende tåkesky, såkalt koma, rundt kjernen, og deretter vil stråling og vind fra Solen blåse materialet utover og danne en komethale.

Nærbildene av kometkjernen viser at den består av to hoveddeler og at store områder er dekket av støv eller pulver. Dette unike prosjektet kan følges utover høsten og vinteren på www.astroevents.no.

Den 19. oktober i år kommer komet Siding Spring til å fare forbi Mars på 132 000 kilometers avstand, tilsvarende omtrent en tredjedel av avstanden mellom Jorden og Månen. Etter oppdagelsen av kometen våren 2013 så det en stund ut til den kunne komme til å treffe Mars. Selv om vi nå vet at det ikke vil skje, er det potensial for en dramatisk nærpassasje som menneskene har aldri observert maken til tidligere!

Dersom kometen faktisk hadde truffet Mars, kunne det fått meget omfattende konsekvenser og Den røde planet kunne spontant blitt delvis terraformet: Isen som befinner seg under overflaten hadde trolig tint og gjort at Mars på nytt ville blitt preget av elver, hav og flytende nedbør, flere milliarder år etter at dette sist gang inntraff. Atmosfæren ville dessuten blitt tettere og varmere.

Nye baneberegninger basert på mer nøyaktige målinger av kometens bevegelse, viser at kjernen til Siding Spring ikke kommer til å treffe planeten, men vil fare forbi på 132 000 kilometers avstand. Dette er ti ganger nærmere enn vi

tidligere har observert at noen komet har passert en planet.

KOLLIDERENDE ATMOSFÆRER

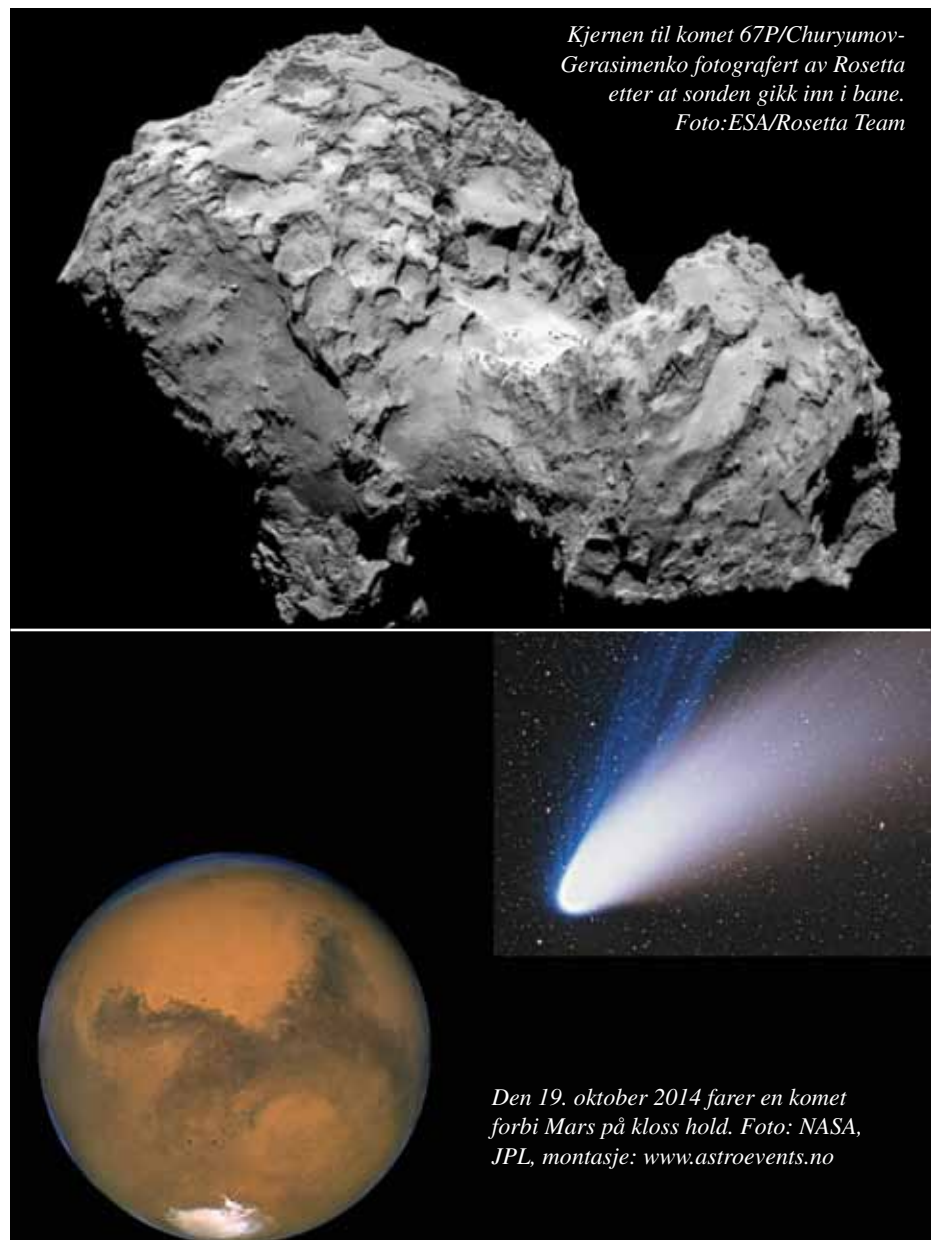
Rundt Mars er det en relativt tynn, men likevel ganske omfangsrik atmosfære. Kometkjerner omgir seg med enda betydelig mer omfangsrike atmosfærer når de er i den solnære delen av banen sin. Tettheten i kometatmosfæren – komaen - som består av gass og støv, er svært lav, men i utstrekning er komaen gjerne større enn planeten Jupiter. Forskere over hele verden går i forventning om å få observere noe helt enestående den 19. oktober i år: Kollisjonen mellom atmosfærene til kometen og Mars. En slik kollisjon kan medføre bemerkelsesverdige effekter som for eksempel nordlys på Mars selv om planeten ikke har noe globalt magnetfelt som innhyller og beskytter hele planeten.

I stedet har Den røde planet en rekke mindre, magnetiske «paraplyer» som stikker ut fra overflaten flere hundre steder rundt hele planeten. Det er i tilknytning til disse usynlige «paraplyene» eventuelt nordlys vil kunne oppstå.

Alle romsonder på og rundt Mars vil bli benyttet til å studere den unike hendelsen, deriblant MAVEN, NASAs nyeste Mars-sonde, som kommer frem til planeten en knapp måned før nærpasseringen for nettopp å studere den øvre atmosfæren til Mars.

Det er også mulig at påvirkningen av kometmaterialet vil forårsake nordlys på Mars

Følg også denne hendelsen på www.astroevents.no.



*Kjernen til komet 67P/Churyumov-Gerasimenko fotografert av Rosetta etter at sonden gikk inn i bane.
Foto: ESA/Rosetta Team*

Den 19. oktober 2014 farer en komet forbi Mars på kloss hold. Foto: NASA, JPL, montasje: www.astroevents.no



Hei

Ser at det hele tiden, både fra redernes og forbundenes side, at det roper om mangel på sjøfolk.

Det får jeg ikke til å stemme. Jeg kjenner flere med styrmanns/navigasjonspapirer som går uten jobb, og som har søkt i **alt** av rederier i Norge.

I alle søknader er kriteriene relevant erfaring. Hvordan skal en nyutdannet styrmann med ferskt sertifikat greie å få relevant erfaring når han aldri får komme inn i varmen, og prøve seg? Rederne krever at kandidatene skal være tjue år, men samtidig skal de ha alle tilleggskurs og sertifikater, samt tjue års relevant erfaring.

Dette er umulig.

Kanskje rederne skal begynne å se realiteten i samfunnet?

Så til dagens sertifikat og førerrettighet.

Man må i dag inneha fult D1 sertifikat for å føre en ferje på 515 brutto tonn, innerst i en fjord. Hvor er logikken? Det finnes knapt et fartøy igjen i dette landet som er under 500 tonn. Fergene roper etter folk og ligger stille pga. mannskapsmangel. Er det rart? Hvis forbundene skal være til hjelp for sine seilende medlemmer, bør de komme på banen, for å kreve å få økt førerrettigheten i takt med størrelsene på fartøyene som finnes. Samtidig må de få rederiene til å ta inn folk uten erfaring, i stede for å gå ut i media å skylde på at det ikke finnes sjøfolk i landet. Jeg anbefaler ingen i dette landet til å utdanne seg til en karriere til sjøs, da det ikke finnes jobb- og fremtiden vil bli enda verre.

Med vennlig hilsen seilende med "bare D2" og heldigvis fast jobb, men fortsatt ikke erfaring.



Leserbrev



Hei

Jeg så i siste nyhetsbrevet at det var kommet bekymringsmeldinger om at hurtigruten kanskje skal flagge ut. Jeg har ikke sett eller hørt noen ting om dette, men beklageligvis ville jeg heller ikke blitt overrasket hvis det skulle vise seg å være sant.

Grunnen at jeg ikke ville blitt overrasket er at det har vært store ting på gang i hurtigruten de siste par årene. I fjor sommer ble alle sjøansatte overført til datterselskapet Hurtigruten Sjø i Kirkenes. Rederiet begrunnet dette med lavere arbeidsgiveravgift i Finnmark. Det varte ikke så lenge før regjeringen skrudde den fordelen tilbake- faktisk i år. Allerede da var det noen om bord som mente at dette var et steg mot utflagging. Ved neste anbudsrunde kan rederiet potensielt skille ut alle sjøansatte og bruke et eksternt, t.o.m. utenlandsk firma for å hyre mannskapene om bord. Jeg lurer bare om de virkelig kan gjøre det så lenge vi seiler under NOR registeret, dvs. å ha utenlandsk mannskap.

Rund årsskiftet kom dem med Fase 4 og det ble store endringer spesielt i hotelldepartementet som jeg hører til. Før jul fikk hotellsjefene beskjed om at det skulle bli kun en hotellsjef per båt som for en stor del skulle jobbe fra land (hjemmekontor). Den prosessen gikk med en heidundrende fart. Mange hotellsjefer måtte nøye seg med tidligere stillinger de hadde som purser og kjøkkensjefer, med hotellsjef lønn- går jeg ut fra.

Som jeg forstod det på en av våre hotellsjefer kunne man stille spørsmål ved utvelgelsen av dem som ble igjen som hotellsjef. Det ble en fin jul for dem...

Tidlig på nyåret kom neste steg. Purseren skulle fjernes fra resepsjonen og ble lagt under dekkdepartementet, og en ny stilling ble kreert, en stilling som fikk navnet resepsjonssjef. Alle kunne søke på resepsjonssjef og crew purser, som det heter nå. Denne prosessen gikk også med en heidundrende fart. Igjen hørte jeg en del historier som får en til å lure på om også denne utvelgelsen ble gjort på en rett måte.

De store båtene protesterte kraftig mot at det bare skulle være et menneske på jobb i resepsjonen til en hver tid, men de har fortsatt 2 pluss sjefen. Det er ingen som forstår hvordan rederiet klarer å spare penger på dette tiltaket.

Så når dere sier at dere hører ting om mulig utflagging i hurtigruten er jeg dessverre ikke overrasket, og om det skulle skje er det nok hotelldepartementet som blir først flagget ut. Hvorfor ellers skulle purseren plutselig bli underlagt dekk?

Kanskje resten av flåten kommer til å bli som MS Fram, et par norske offiserer og resten Filippinere?

Med vennlig hilsen,
«Hotellmedarbeider»



Leserbrev



Hei FFFS!

Utflagging var blitt et faktum for mannskapet om bord på M/T Stena Alexita, hvor mannskapet på 27 nå måtte begynne å se seg om etter noe nytt å gjøre. Kapteinen hadde varslet oss på forhånd- to uker inn i turnusen. «Båten flagges ut før slutten av januar», sa han med en stemme iført et lag av dyster trønderdialekt. Jeg satt i sofaen med 1.maskinisten og messepike, og mottok et budskap alt for mange norske sjøfolk har fått.

Motormannen, reparatøren og den "glade arméen" som jeg pleide å kalle dem når de hadde mer ironi enn hva de selv hadde i vekt! De var for å si det rett ut, drit lei av å få slike beskjeder enda gang, svart på hvitt i papirform, om at dette skipet også skulle flagges ut! Forståelse og sympati hadde jeg for dem, etter og hørt deres erfaring, som hadde bikket mer enn førti år til sjøs! Selv syntes jeg dette var som et slag i trynet, og en hån mot oss som satt i dagligrommet, og så på at kapteinen pinte seg gjennom begrunnelsen fra rederikontoret, i oljebyen Stavanger. Samlingen var over og vi begynte å diskutere og furtet over det som nettopp ble fortalt av kapteinen.

Dagene gikk og avmønstring sto for tur, helikopter på hele gjengen som skulle hjem, var rekvirert. Jeg tok farvel på helidekket, med reppen, båsen og matrosen. Det ble ikke mange ordene når Nordsjøens store superpuma sto og durte på helikopterdekket. Trygt nede på Sola flyplass sa vi farvel, og avtalte at vi skulle holde kontakten så lenge vi alle hadde en telefon å ringe med.

På hotellet hadde vi gravøl, vi drakk jeger og øl om hver andre, og humøret ble etter hvert litt bedre. Takk for seilasen og takk for alle de artige historiene! En stor takk til meg også fra gamle gutta, med en klapp på skuldra for denne gang! Vel hjemme på fri, fortalte jeg folk og fe om at ja nå forsvinner den siste norske tankeren med norsk flagg i utenriksfart, og et fullt norsk mannskap for godt! Et tap for oss sjøfolk, men mer penger i kassa for rederiet.

Avspaseringen var unnagjort og siste utreise sto for døren. Reiseruta kom på fredagen før utreise, påmønstring utenfor Tetney i England. Båten ligger til ankers. Lite visste jeg at båten fortsatt hadde rødt, hvitt og blått hengende i hekken! Fikk melding av den ene motormannen som bor like ved der jeg bor, at vi reiser nok ut i lag denne gang også. En melding jeg mottok med glede, og sekken ble pakket med et smil like langt som E6 fra Svinesund til Norges ende!

Der sto de alle, mannskapet jeg sa farvel til for en måned siden. Jeg visste at flagget skulle fires og byttes om med Bahamas flagg i løpet av turen, men det var en tanke jeg ikke gadd å holde ved like den dagen i hvert fall. Tre timers båttur med eksos og oljetrykk på maskinen, som var like ustabil som statsmeteorologene, var over. Losleideren hang på skutesiden i lag med fallrepet og en etter en klatret vi kjapt opp. På tankdekket ble vi mottatt av de som skulle hjem, sa farvel til dem med takk for nå.

Om bord var stemningen den samme som før, noen av gamle gutta var jo

selvsagt enda mer lei av hele seigpiningen, rederiet holdt på med! Men det gjorde ingenting. Jeg og maskinlæringen koste oss på kvelden med vitsene, kapteinen og båsen fortalte. Ikke ett vondt ord med det de sa. Latteren fra nattmessa, som var røyklagt av Marlboro og Prince, gikk gjennom hele innredningen.

Kontrakten vi hadde med ESSO hadde vi mistet, og vi var nå på spotmarkedet. Etter at vi var ferdig lossa i en fremmedhavn, og la kursen mot skagen ankringsplass, fikk vi beskjed på radio rett før ti-kaffen. Det var den skånske overstyrmann som tilkalte oss dekksgutta og hele resten av bataljonen av mannskapet, til allmannamøte i dagligrommet. Båsen sa at «nei kaffe først». Overstyrmann svarte før båsen fikk snakket ferdig at møtet er nå, nå klokken ti!

Båsen, den ene matrosen og jeg var på vei akterover da meldingen kom. Vi gikk med lange steg mot kaffen som ventet inne, da båsen sa med en rolig stemme at ja nå kommer oppsigelsen! Vi var fulltallige i dagligrommet da stillheten la seg som havtåke over oss, i det kapteinen kom rolig inn med ett ark, det ene arket som inneholdt en informasjon som alle visste hva var!

«Ja», sa kapteinen med et toneleie like trist som presten når han holder begravelse!

Han gikk rett på sak. «Båten flagges ut den 06-03/2014, oppsigelsene holder vi på og printe ut nede på mitt kontor nå, noe mer info har jeg ikke». Jeg fikk



Leserbrev



plutselig en kald, ekkel følelse i hele meg, da han var ferdig å lese de få setningene på arket sitt.

«Jaja, så var det plutselig sant dette da», kom det fra andre enden av rommet. «Ja det er det», sa kapteinen. Hele gjengen satt og snakket i en time om saken før vi gikk til lunsj.

Det var bare noen dager til filippinerne kom og Bahamas flagget skulle bytte plass med vårt eget elskede flagg, som hang så fint på poop-dekket!

Stilling, tau og alt av utstyr til omflagging var kommet om bord i forveien.

Maten den siste tiden med norsk mannskap var helt på topp. Nylaga rundstykker, koldtbord og utsøkt middag hver kveld. Dagen kom og jeg fikk min siste frokost, laget av en norsk stuert, og en siste nytrukket kaffe av norske messepiker!

Ankeret var droppet og vi lå og ventet på at store deler av mannskapet skulle sparkes. For så å ta flyet hjem! Klokken slo ti og båtene var på vei, alle sa takk og farvel enda en gang. Ute på dekket sto de pyntet i avmønstringsklær med kofferten ferdig pakket ved siden av seg! Eneste nordmann som skulle bli igjen av dekksgjengen var pumpemannen. Han fikk spørsmål fra kontoret om han var villig til og stå en uke ekstra, for og lære opp den nye filippinske pumpemannen.

Sakte og forsiktig la båten med det nye mannskap til langs med skutesiden, tiden var inne for og ta ett siste farvel og ønske hverandre god tur hjem. Jeg fikk et par kloke ord med på veien fra reparatøren, før han gikk ned fallrepet og om bord i båten, som lå og skubbet forsiktig i skutesiden. Så sto jeg der på gangveien med hjelmen i hånden og

viftet farvel til mine gode norske kollegaer, som seig sakte inn mot land.

Vi fikk sagt hei til det nye mannskapet og viste dem lugarene. Utstyr og alt de skulle ha, fikk de rett før den nye båsen og hans kompanjonger, gikk bak på poopen for å rigge til stilling, pinneleider og vaskepøs!

Klokken tikket og tiden gikk sakte den dagen. Da klokken nærmet seg 15:00, rett før 3-kaffen sto jeg alene på poopen og kveilet tau, da kapteinen kom ut i tøfler og med en hurtig gange. Ta ned flagget sa han i et litt frustrert toneleie. «Så nå er vi flagga ut» spurte jeg? «Ja vi er det» sa han og kasta et trist blick på meg før han snudde og gikk inn igjen. Jeg la fra meg taukveilen, gikk bort til flaggstanga, så opp på flagget et lite sekund før jeg firte det forsiktig ned med vemod. La flagget pent sammen og sa at, «ja nå er flagget tatt ned og det er bare å heise opp Bahamas flagget»!

Overstyrmann sa at ja det ligger der borte på bordet, og fortsatte med at «jeg er ikke den som flagger ut båten, så det flagget kan du eller båsen ta og heise opp».

«Jeg har nettopp tatt ned det norske så det for holde», sa jeg.

Vi skjønte jo at det ikke var de om bord som hadde flagga båten ut, men vi var alle litt irriterte den dagen! Dagen derpå begynte filippinerne å vaske hekken, før de strøk nyblandet oransjemaling over navnet til tidligere hjemmehavn

Grimstad, før de teipet på sjablonger med bokstavene til Nassau, som nå var båtenes nye hjemmehavn.

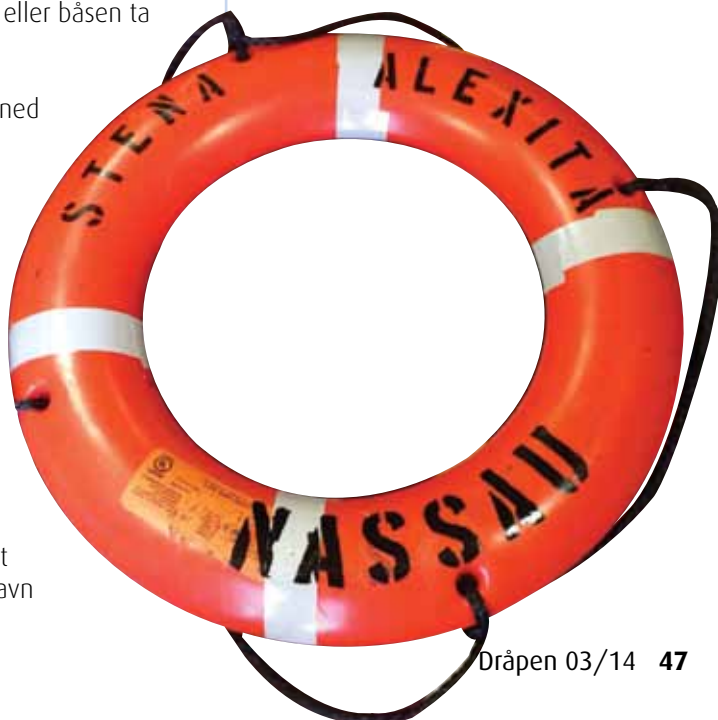
Denne tekst er skrevet av matroslærling Ole Jørgen Nygård Pedersen, som var om bord da utflaggingen av skipet som eies av Teekay foregikk.

Utfordringen med utflaggingen var å være alene på dekk i lag med utenlandske kollegaer. Har i løpet av disse to årene som lærling vært på fire båter. Tre av dem er bøyelastere og den siste som også var mitt første skip, var en liten bulkbåt på 2100 tonn. Alle har hatt utenlandsk mannskap (svensk, litauisk, polsk og filippinsk og norsk mannskap før utflagging.)

Legger bak meg to lærerike år til sjøs som lærling.

Fagskole, dekksoffiserlinjen blir det til høsten.

**Hilsen matroslærling
Ole Jørgen Nygård Pedersen.**





Leserbrev



Noen linjer fra en som er "kommet ut av skapet"

Jeg har også lyst til å skryte litt av dere og fortelle litt om hvorfor jeg nå har valgt å bli fagorganisert igjen, etter å ha stått utenfor i flere år.

Har selv alltid ment at fagorganisasjoner har en viktig plass i etthevert demokratisk samfunn, og jeg har tidligere vært medlem både av jern og metal, IE og offisersforbundet, men jeg føler dessverre ikke at våre tradisjonelle forbund på sjøen har gjort, eller gjør en spesielt god jobb.

Begeret mitt "fløyt over" i 2007 da jeg var kaptein i Nigeria på en NOR båt, og jeg/vi faktisk trengte hjelp i fra forbundet. Hadde mye kontakt med dem og ga dem en masse info om situasjonen der. Dette var da våre kollegaer ble kidnappet, og vi også hadde nyhetsverdien til vår fordel. Avtalen våre forbund klarte å få forhandlet frem med rederne var at rederiene ikke kunne tvinge noen til å reise ned.

I praksis betød dette for oss, som var på jobb i Nigeria, at vi hverken fikk avløsere eller risikotillegg, og de fleste norske sjøfolkene ombord måtte stå i månedsvis og langt over planlagt rotasjon. Min avløser kom som vanlig, men 6 av 14 nordmenn måtte bli værende igjen ombord, fordi deres avløsere valgte å benytte seg av avtalen forbundet hadde forhandlet frem.

Jeg kontaktet forbundet igjen og spurte om dette var intensjonen med avtalen.

Medlemmene som var ombord fikk ikke avløsere og det skapte enormt stor frustrasjon og splittelse internt mellom sjøfolkene, uten at noen fikk en krone ekstra for å være der- utenom for ekstraarbeid etter vanlig tariff selvfølgelig. I tillegg jobbet vår "dame" daglig i en Force majeure sone, som hadde blitt til pga. stor terrorvirksomhet på grunn pirater på en FPSO (Floating Production, Storage and Offloading), som var skutt på med en RPG (Rocket-propelled grenade) og hadde stått fullastet i nesten 6mnd uten produksjon og folk ombord.

Vi betalte tilleggsforsikring til Gard da vi var i sonen på dagtid med en såkalt "Nigeriansk" militær eskorte, ikke dette heller klarte forbundet å gjøre noe med, enda dette har ligget ganske klart i tariffen i årevis. Jeg valgte i fra da av å stå alene når det gjaldt å forhandle med rederiene, og jeg har klart å få mye bedre avtaler på egen hånd enn det sjøoffisersforbundet noen gang har klart.

Men det bryter mine egne prinsipper/ bakgrunn å gjøre det på denne måten uten å bidra til fellesskapet- og ja jeg er en av de som faktisk betaler min skatt uten og "syte" for mye også :)

Jeg har siden jeg begynte å seile alltid ment at vi kun burde ha ett forbund for alle seilende, uansett stilling, slik at vi kan stå sterkere samlet. Rederen har ofte benyttet seg av "splitt og hersk" teknikker med stort hell. Vi/jeg, ser i dag at mange land i verden har mye

bedre rettigheter/forutsigbarhet for sin sjøfolk, enn vi i Norge har. Blant annet i Brasil som jeg for tiden jobber.

Andre land som kan nevnes er Australia/Oceania, Canada, USA. Dette henger jo ofte sammen med proteksjonisme og kan sikkert diskuteres, men hvorfor har vi ikke ett snev av det i Norge- slik at vi kunne sikret rekrutteringen litt bedre?

Alle undersøkelser viser jo at vår sterke maritime næring er helt avhengig av rekruttering til sjøs for å kunne bestå slik den er i dag. Uten sjøfolkene sin kompetanse og bakgrunn, vil det bli vanskelig for denne næringen og opprettholde det nivået de er på i dag.

Jeg har hørt mange store ord i fra mange hold i løpet av min tid på sjøen, men synes vel ikke det er så mange som klarer å "walk the talk".

Det har FFFS bevist at dere gjør, med deres begrensede ressurser har dere gang på gang vist at dere klarer å få gjennomslag for deres/våre saker, ikke minst i siste rettsak i Strasbourg. Og med flere positive nyhetsoppslag enn våre tradisjonelle forbund har hatt så lenge jeg har vært på sjøen.

Jeg har fulgt sånn delvis med på FFFS, men har vel hatt en litt "lunken" holdning mye p.g.a de samme innvendingene som kommer som "oppgulp" mot dere gang på gang. Sjøfolk er ingen

“homogen” gruppe som er lett å jobbe med, men med FFFS sine “ildsjeler” og deres evne til å stå “rakrygget” i “storm og stille” er det bare å “bøye seg i hatten for”:), og gladelig gi mitt lille månedlige bidrag slik at VI kan fortsette å jobbe for gode, rettfærdige og forutsigbare arbeidsforhold for norske sjøfolk, uansett stilling eller “trade”.

Jeg håper ikke jeg behøver forbundets hjelp med det første, men jeg vil mer enn gjerne bidra med det lille jeg har av erfaring og kompetanse hvis det be-

høves. Angrer i grunn på at jeg ikke lot dere få en sjanse for flere år siden.

Gratulere med en kjempejobb og la ikke alle de h..... sure og idiotiske kommentarene som stadig blir kastet i FFFS sin “led” gå innpå dere. Hvis FFFS sine medlemmer og representanter ikke lar seg “rive med” og legger seg på samme nivå som endel av deres stort sett anonyme kritikere, så kommer flere og flere av de “voksne sjøfolkene” til å få ett positivt inntrykk av FFFS.

Dere har nok flere “anonyme støttespillere” enn dere selv tror, selv om de kanskje enda ikke er medlemmer.

Nå har jeg tatt steget og “kommet ut av skapet” :), og jeg håper flere vil gjøre det samme slik at vi tilslutt kan få forhandlingsrett.

“Stø kurs” som noen så fint har brukt i tidligere kampanjer :).

Mvh medlem 102954



Illfoto: Redningsselskapet - Frode Pedersen

DET NORSKE VERITAS II



HOTEL BRISTOL

Dette har du aldri hørt om før. Hotel Bristol i Oslo har du hørt om, men hvorfor hette hotellet Bristol?

Eg begynte å lure då eg, for mange år siden, datt øve Hotel Bristol i Paris. Og, någen år seinare stod eg plutselig utforbi Hotel Bristol i London. Fysst tenkte eg at Bristol må ver navnet på ein hotellkjede. Men så e det ikkje det...

Der e Hotel Bristol i Bristol i England, og det e jo nokså naturlegt. Men e då adle de andre Bristolane oppkalde itte ein halvstore engelske by? De e ikkje det.

Eg vett ikkje kor mange Hotel Bristol så fins, men der e i Frankrike (Paris), i Østerrike (Wien og Salzburg), Italia (Sorrento), Polen (Warszawa), Kroatia (Opatija), Bosnia og Herzegovina (Mostar og Sarajevo) og Sveits (Geneve, Zermatt og Zürich). Pluss Panama, New Zealand, India, og sikkert mange andre.

Ligavel e det ikkje ein hotellkjede, og hotellene har lide eller ingenting med kvarandre å gjør...

Adle Hotel Bristol har navnet sitt itte engelskmaen Edward Hervey, som blei fydd i 1730. Broren hans, Lord Bristol, hadde mange betydningsfodle venner, og fekk inn Edward som biskop i Cloyne, i Irland. Men Edward hadde ikkje någe forhold te Irland, og ville heller ble biskop i Derry i England, ein mje større og viktigare stilling. Lord Bristol fikste dette og.

Han va då 39 år, gifte, og sett på som nokså eksentriske. Dels fordi han va sympatisk innstilte te katolikane, någe han snakke og skreiv såpass mje om at han mesten blei tiltalte for forræderi. Mange parlamentsmedlemmar stolte ikkje på han, og såg på han som radikale og farlige.

Han va nok radikale, men han va og sykt interesserte i materielle ting. Han fekk bygd tri enorme hus, det eina va på størrelse med Blenheim Palace, og låg på toppen av klippene i Lough Foyle.

Broren hans døde i 1778, og då blei Edward: Lord Bristol, og flytta te London. Han arrangerte gedigne og vanvittige festar, så der snart gjekk gjetord om. Den beste maden så fantes, og alt du ville ha av drikk. Og konkurransar og galskab. Ein gang inviterte han bare de aller tjukkaste av de geistelige, og fekk disse te å springa itte, og jaga kvarandre rundt i huset. Det syns han va løye. Og hvis kånene te de geistelige va med så strødde han mel utforbi soverommå dis, sånn at han kunne avsløra kem så hadde vært med kem i løbet av nåtta. Det syns han va løye.

Ittekvart ofra han seg merr og merr for alkoholen, og han reiste oftare udenlands når han sko slå seg laus. Gjerna Tyskland og Frankrike. Han brukte så sykt med pengar at hotellene slåss om å få han som gjest. Og då ville det gjerna hjelpe hvis hotellet skifta navn? Gjerna te Hotel Bristol?

Hundrevis av hoteller skifta navn te Hotel Bristol. For, om muligt, å få han på besøg, eller for å få folk te å tro at han har bodd på dette hotellet, og at dette e favoritthotellet hans.

I London finne me nå Hotel Bristol i Berkeley Street, men på slutten av 1700-talet va der så mange Hotel Bristol i denne byen at gjestene ikkje hadde peiling på om de hadde fått rom på det retta Hotel Bristol. Det så Lord Bristol eigte, og kor han hadde festane sine. Og de hadde jo ikkje det... Ikkje eigde han et hotell, og ikkje hadde han festar på Hotel Bristol...

Lord Bristol døde i 1803, 73 år gammale. Hotel Bristol i Oslo åbna i 1920, så eg tror ikkje Lord Bristol har bodd her heller... Men det e jo et fint navn...

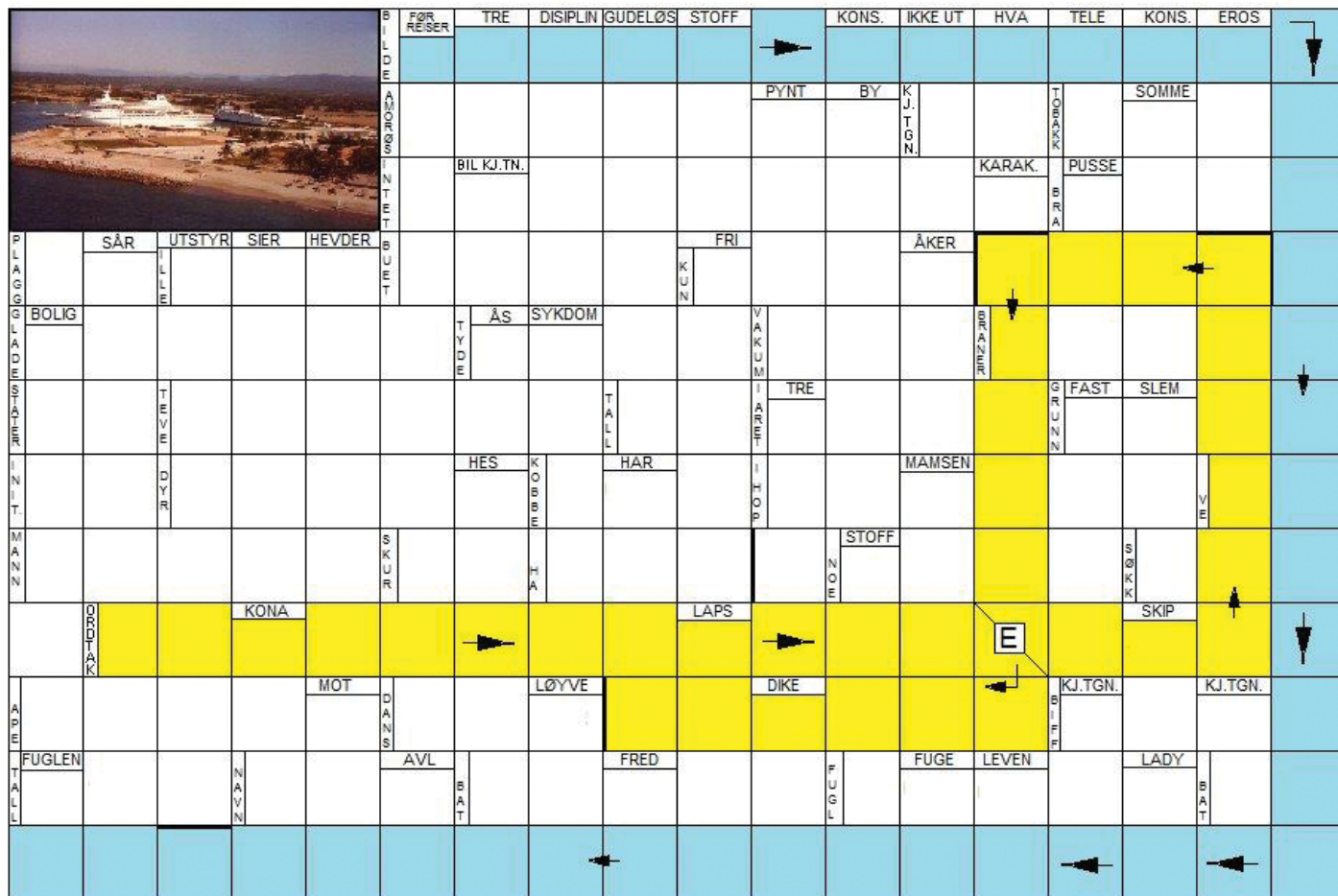
Kafé Bristol låg i Pedersbakken 1 i Stavanger (nå Alanya). Her spiste eg napoleonskaga samen med mor og tante, og det va her eg som 17-åring brukte 6,50 på den fysste halvliteren min. Men eg såg ikkje Lord Bristol her heller...

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 01.12.14 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 2 2014: Kari H. Mostrum, Hjelmås - May Anita Hansen, Harstad -
 Per Heggelund, Harstad

På grunn av feil dato for innsendingsfristen av kryssord til Dråpen 2-14, så vil alle mottatte kryssord etter 16.09.14 bli med i trekningen for Dråpen 3-14.

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef, kr. 315,-

Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske kr. 305,-

Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere kr. 285,-

Lettmatros, kadett og smører kr. 260,-

Lærling kr. 50,-

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

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



Navn:.....
Postadresse:.....
Postnummer:.....
Sted:.....
Fødselsdato:.....
Telefonnummer:.....
Mobiltelefonnummer:.....
E-Mail:.....
Skipets navn:.....
Rederiets navn:.....
Stilling om bord:.....
Vervet av:

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

Innmelding i henhold til **Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.**

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



duet audio



VI FØRER OVER 40 FORSKJELLIGE MERKER OG FOR Å NEVNE NOEN:

THORENS, SOULUTION, MAGICO, PIEGA, FEICKERT, DYNAVECTOR, AYON, AUDEZE, SCHIIT, AURALIC, AUDIO DESK, ROCKPORT, PRO-JECT, ORTOFON, ARCAM, HIFIMAN, ASTELL&KERN, OYAIDE, MIDAS REFERENCE...

Norges største på hodetelefoner og tilbehør. Over 60 modeller på demo.

www.duet.no

Følg vår facebookside Duet-Audio, for oppdateringer og spennende nyheter.