



DRÅPEN

NR. 4 • 2014 • 13. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● MARITIME
BERGEN

● HUMAN
FACTOR

● FØRSTEREISGUTT
ANNO 1966

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet *Tennisskjorter med FFFS logo*

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

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





INNHold

Dråpen nummer 4 • Desember 2014



Maritime Bergen side 10



Human factor side 29



**Superhull lager
spøkelsespartikler** side 44



Å fly side 50

Nr. 4 desember 2014 - 13. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Myre havn
Foto: kystverket.no

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Norske sjøfolk må tilbake på norske skip	side	5
Endelig ser det ut til at noen har tatt til fornuft	side	6
God dag mann økseskaft	side	7
Innen 2030, altså om 16 år, må vi ha flere hundretusen nye skipsoffiserer	side	8-9
Maritime Bergen	side	10-17
Leie av bolig	side	18-19
Statsbudsjettet og sysselsetting av sjøfolk	side	20
Gjelder det bare eierskap, eller gjelder det arbeidsplasser også?	side	21
Et av de store rederiene i Norge, Odfjel SE, har ca. 2000 ansatte sjøfolk, av disse er 255 norske	side	22
Det ser heldigvis ikke helsvart ut	side	23
Førstereisgutt anno 1966	side	24-26
Sjømannsfradrag er sjømannsfradrag eller ost er ost	side	27
FFFS har gjentatte gange rkevd at vi må ha norsk som arbeidsspråk på sokkelen og NOR-registrerte skip	side	28
Human Factor	side	29
AUF's tvangstanker	side	30-31
Understående "analyse" av FFFS fikk vi på FB-siden vår	side	32-34
Er dette et bevisst forsøk på svindel?	side	35
Utvikling i feil retning - igjen	side	36-37
Kan man håpe at undrenes tid enda ikke er forbi?	side	38
Norge trenger flinke sjøoffiserer, men hvor skal vi få dem fra?	side	39
Det ligger vel i navnet at vi skal tro på KRF?	side	40
M/S Richard With - av Nassau?	side	41
Åpent brev til sosialministeren og finansministeren	side	42-43
Superhull lager spøkelsespartikler	side	44-45
Leserbrev	side	46-47
Er partiet Venstre leie av å være med i norsk politikk?	side	48
Hvem er sjømann og hva skal til for å bli betraktet som en?	side	49
Å fly	side	50
Kryssord	side	51

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere



Fredag 21. November ble regjerings- og støttepartiene enige om en skisse til statsbudsjett. Stikk i strid med Venstres ønsker om å avvikle nettolønnsordningen, heves tvert i mot taket fra Kr. 198.000,- til Kr. 202.000,- per sjømann. Dermed ser det ut til at nettolønnsposten blir som regjeringen foreslo før forhandlingene startet- høynet, og det blir et lite steg i riktig retning.

Når det gjelder skatt har regjeringen virkelig fått noe å bryne seg på- Scheel utvalgets skatteforslag. Nesten alt det de Blåblå gikk til valg på vil bli fjernet, om utvalget får medhold. For oss vil det bety at Sjømanns- og Fiskarfradraget og utgiftene til fagforeningskontingent blir fjernet. Aner vi en liten takk for sist her? Scheel utvalget ble nedsatt 6 måneder før de rødgrønne måtte gå av.

November fikk en super avslutning for to av våre medlemmer i Color Line, etter å ha blitt diskriminert bort fra arbeidet sitt i halvannet år, er de nå tilbake i arbeid. FFFS og Color Line inngikk et utenomrettslig forlik like før saken skulle opp i Oslo tingrett. Det er svært få ting som gleder en mer enn og nå frem i saker for medlemmene og å se gleden i ansiktet på dem, som er blitt tatt på alvor.

Etter at vi begynte å sende Dråpen til alle Stortingspolitikere, har dere nå en gylden mulighet og nå dem via leserbrev til Dråpen. Vi kan selvsagt ikke love at alle vil komme med men er de, i våre øyne, fornuftige og ikke har samme budskap som andre leserbrev, kommer de med.

Når det gjelder Scandinavian Star saken, kan det se ut som om vi blir hørt i vårt ønske om at foreldelsesfristen i § 148 på 25 år for mordbrann, blir opphevet. Det vil gi oss den tiden vi trenger for å avsløre den verste kriminelle handling i Norge etter andre verdenskrig. Både politikere og politi er på å gli når det gjelder å gjenoppta etterforskningen.

Til sist vil vi takke alle for et fantastisk år som ligger bak oss. Tilliten dere har vist oss i form av støtte og av verving av nye medlemmer, som selvsagt ønskes velkommen til FFFS. Vi lover samtidig at vi ikke vil ligge på latsiden neste år heller, som dere vet vi tar alle medlemmer på alvor.

Fellesforbundet For Sjøfolk ønsker alle lesere en riktig god jul og et fremgangsrikt og godt nyttår.

 Lik oss på
Facebook

Kronikk

Norske sjøfolk må tilbake på norske skip

Tiårene etter andre verdenskrigen var en stor opptur for norsk skipsfart. Norske sjøfolk var på alle hav og i alle havner. Slik er det ikke lengre. Norsk skipsfart trenger i følge næringen selv 10 000 sjøfolk i løpet av de neste årene, men norsk ungdom er redde for å utdanne seg til jobber de frykter vil bli utflagget til utlendinger. Demokratene mener derfor at skipsfarten må gi så gode rammebetingelser at det igjen kan ansettes norske sjøfolk på norske skip.

En gang i tiden var Norge en stormakt innen skipsfart. Norske skip med dyktige norske sjøfolk satte preg på havner over hele verden. Under Andre verdenskrig ytet den norske flåten et viktig bidrag til de alliertes seier. På 80-tallet ble det opprettet et norsk skipsregister, NIS, som gav rederiene mulighet til å seile under norsk flagg, men med utenlandsk besetning.

Resultatet var gitt på forhånd: Norske sjømenn og kvinner i utenriks skipsfart ble utkonkurrert og satt på land. Dette var dypt tragisk for Norge som sjøfartsnasjon. Det er ikke bare arbeidsplassene i utenriks sjøfart som er truet. Regjeringen endret med virkning fra 1. januar 2005 utlendingsforskriften slik at det ble gjort unntak for krav om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip i fart mellom norske havner.



Foto: www.vaf.no

En konsekvens av dette er at det nå er fritt frem for utenlandsk arbeidskraft på skip i fart på norskekysten. Jeg frykter nå at norske sjøfolk etter hvert vil miste sine jobber også i innenriks.

For meg og Demokratene i Norge er kampen for å beholde norske ansatte på

skip som seiler mellom norske havner, på ferger som anløper Norge, og ikke minst i olje- og gassvirksomheten utenfor norskekysten meget viktig.

*Vidar Kleppe
Fylkestingsrepresentant for Demokratene i Vest-Agder*



Illustrasjonen gir et inntrykk av hvordan den ferdige skipstunnelen vil se ut - og dimensjonene den får (Illustrasjon: Appex/Kystverket)

Endelig ser det ut til at noen har tatt til fornuft

Det kan se ut som om en av kystens farligste strekninger endelig skal bli temmet. Både større og mindre båter vil fra 2023, om beregningene holder, kunne passere Stadten «innomhus».

«Tror skipstunnelen kan være ferdig i 2023

Stad skipstunnel kan bli verdens første tunnel for så store skip som Hurtigruten. Sikkerheten og positive gevinster for næringslivet teller imidlertid mer enn å få enda en turistattraksjon.

Sterke krefter og en ny politisk giv for å få fortgang i arbeidet med Stad skipstunnel, gjør at optimistene tror på byggestart av en 1,7 kilometer lang tunnel allerede i 2018.

Tunnelen blir 36 meter bred og 49 meter fra topp til bunn med 12 meters vann-dybde».

<http://e24.no/naeringsliv/tror-skipstunnel-kan-staa-klar-i-2023/23328013>

Kan det være at våre gjesteskribenter og egne artikler har vært med på å gjøre avgjørelsen lettere for de bestemmende organer? Uansett er vi både glade og lettet. At det har tatt så mange år på å fatte denne avgjørelsen, sier litt av engasjementet både for og i mot et slikt prosjekt.

Det verste argumentet vi har hørt i den anledning er tidligere fiskeriminister Lisbeth Berg-Hansens påstand, som var i mot tunnelen, at «sjøfolk ikke ville treffe hullet allikevel».

Heldigvis ser det ut til at fornuften har seiret i kampen for en tryggere passering av Stadthavet.

DETTE ER STAD SKIPSTUNNEL:

- Lengde: 1700 meter
- Høyde mellom bunn og tak: 49 meter
- Dybde 12 meter (lavvann)
- Bredd mellom veggene: 36 meter, 26,5 meter mellom fendrene.
- Arealet på tverrsnitt: 1625 m²
- Volum uttak fast fjell: Ca. 3 million m³. Tilsvarende cirka 7,5 million tonn med sprengt fjell.
- Totale kostnader: Ca. 2 milliard kroner
- Byggetid: Ca. 5 år

(Kilde - Kystverket)

God dag mann!

- Økseskaft?

Når man ser hva slags svar Per Olaf Lundteigen kommer med på direkte spørsmål om assistanse i forhold til sjømannspensjonen, nytter det ikke å grine, man må bare gi seg ende over å le.

På spørsmål fra Jarle Peder Brevik, som på vegne av **alle sjøfolk** har arbeidet og arbeider med å få til en redelig sjømannspensjon, klarer Lundteigen å rote seg bort i politisk tåkeprat og ansvarsfraskrivelse:

«From: Lundteigen Per Olaf [per.lundteigen@stortinget.no]

Sent: 2014-10-30 16:35:09 CET
To: Jarle Peder Brevik

Takk for informasjon. Siden jeg sitter i to stortingskomitéer aleine og er eneste Sp representant fra sentrale østland har jeg ett stort arbeidspress og står overfor noen vanskelige prioriteringer. Derfor kan jeg ikke på dette tidspunkt i prosessen om sjømannspensjonen prioritere saken. Men når den kommer til stortinget, er saken i mitt ansvarsområde, så da skal jeg gjøre en jobb for sjøfolka.

Har brukt mye tid på skipsfart opp gjennom åra på Stortinget, fordi; Norge uten skipsfarten, er ikke Norge!!

Du får samle kollegaer for ditt syn i pensjonsutredningsprosessen. Lykke til!!»

Slik svarer altså en ansvarlig stortingsrepresentant når han ikke har lyst, ork eller engasjement til å hjelpe en av de som betaler lønnen hans. Legg merke til hva han rettferdiggjør avslaget med. Hvem er det han lurar - er det oss eller seg selv?

Nei han lurar ingen, derimot avslører han seg selv. Han sier rett ut at når Brevik har arbeidet og slitt med å få spørsmålet opp i Stortinget, da først blir det hans sak, og han vil ta tak i det.

Hvorfor må saken gå lange omveier før han vil gjøre noe med den? Han har jo allerede fått saken, men han vil ikke gjøre noe før andre stortingspolitikere har gjort noe med den, selv om det er,

som han sier - hans sak. Er det rart at det blir politikerforakt?

Det er ikke rart at sliteren som i lang tid har arbeidet med dette avslutter en mail til oss med ordene:

«JEG FØLER MEG GANSKE ENSLIG I ET TEMA SOM ANGÅR ALLE SEILENDE OG IKKE SEILENDE SJØFOLK !!!!!!!



Per Olaf Lundteigen. Foto: senterpartiet.no



Illfoto: farstad.com

Innen 2030, altså om 16 år, **må vi ha flere hundretusen nye skipsoffiserer**

Basert på de siste femti års vekst i den internasjonale tonnasjen på 70 prosent, sier generalsekretær i IMO (FNs sjøsikkerhetsorganisasjon) Koji Sekimizu, at vi må utdanne 600 000 nye skipsoffiserer årlig - i tillegg til de 500 000 vi har i dag.

<http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article450358.ece>

Er dette kun et internasjonalt problem, eller har Norge også et ansvar her? Slik vi ser det kan ikke vi med god samvittighet bare utnytte andres elendighet, for at norske redere skal bygge enda større palasser (se på cruiserederne for eksempel), på fattige menneskers bekostning. Nå må norske politikere møte seg opp til både å stille krav og komme med løsninger på et gammelt og velkjent problem.

I alt for mange år har Vesten utnyttet den skjeve økonomiske situasjonen i verden. Det rike Vesten har skamløst utnyttet den fattige del av verden for å berike seg selv. Når alle prognoser viser at vi vil

treng 850 000 offiserer i 2030, betyr det at vi har bruk for mer enn det dobbelte antall sjøfolk totalt. Hvor skal alle disse komme fra - og hva om de var «frekke» nok til å forlange anstendige hyrer?

Dette er et problem politikere må ta stilling til i dag. Venter vi for lenge risikerer vi at verdenshandelen vil «gå opp i limingen». Dette vil føre til både ufred, usikkerhet og sist men ikke minst, åpne konflikter. En liten del av verdens rikeste, kan ikke over tid utnytte den fattige del av verden, for å bygge seg enda finere og større hus og hytter.

Det blir enda mer smakløst når eierne av luksusfergene i Color Line nå ønsker å flagge om, slik at de kan ansette billige og nesten rettsløse utlendinger. Når vi skriver - nesten rettsløse - er ikke dette tatt ut av løse luften. Vi har med selv-syn sett hvordan cruisemanskaper blir behandlet. Om de nye mannskapene på Kiel- Oslo ruten skal ha samme «hjelp» fra det forbundet som har «rett» til å organisere dem som mannskaper fra andre lavkostland, har de ingen lys fremtid i sikte.

Vi har også vanskeligheter med å forstå kampanjer her til lands, som oppfordrer ungdom til å søke seg til en karriere til sjøs, når ingen redere, i følge rederne selv, har råd til å ansette dem. Mener de som står bak kampanjene at norsk ungdom skal ned på samme lønnsnivå som blir foretrukket av rederinæringen? Alle rederne vil ha norske offiserer, men ingen vil ansatte ungdom, dette er høna-og-egget en gang til.

«Vil lokke kvinner inn i maritim bransje - Jeg fikk åpnet øynene for at det fantes

en spennende vei innenfor den maritime bransjen, sier rådgiver Martine A. Langberg i Falck Nutec.

For tre år siden var hun en av de kvinnelige studentene som var invitert med på arrangementet «Kvinner i kuling». I dag jobber hun selv i næringen, og skal snakke for nye studenter på torsdag.

- Jeg synes «Kvinner i kuling» er en flott arena for næringslivet å møte studenter på og motsatt. Det er få kvinner i den maritime bransjen, og vi trenger flere.

Dette er en fin måte å gjøre bransjen kjent blant studentene, sier Langberg til Sysla.no.»

<http://www.sysla.no/2014/10/15/maritim/vil-lokke-kvinner-inn-i-maritim-bransje/>

Påstanden om at «vi trenger flere» er vi ikke sikre på om vi forstår. Er det skolen som trenger flere studenter, eller mener Langberg at det er sjøfartsnæringen? Om det er det siste hun refererer til, da vet hun at hun taler hun for sin syke mor.

Skal vi få en oppriktig kampanje for å sikre norske ungdommer til sjøs, må våre tillitsvalgte på Stortinget trå til. De må vise handlekraft og iverksette tiltak slik at det går an å drive skipsfart fra Norge. Vi vet at internasjonal handel bare vil vokse, da må vi som sjøfartsnasjon handle nå. Det er for sent å gjøre noe når den siste norske sjømann har gått på land. Det er sikkert mange ting som kan og må gjøres. Først må vi fjerne Janteloven. Vi må la rederne som er rike få lov til å være det.

Dernest må vi innse at norske sjøfolks lønn vil, i veldig stor grad, komme som et resultat av at vi betjener andre nasjoner. Det betyr i praksis at om vi innfører en hundre prosent effektiv nettolønnsordning for norske sjøfolk, vil vi likevel ikke gå i minus. De som kommer inn under en slik ordning, vil ikke være på listene over ledige på NAV. De vil være i full gang med å tjene inn utenlandsk valuta som vil bli brukt og skattet for i Norge.

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,

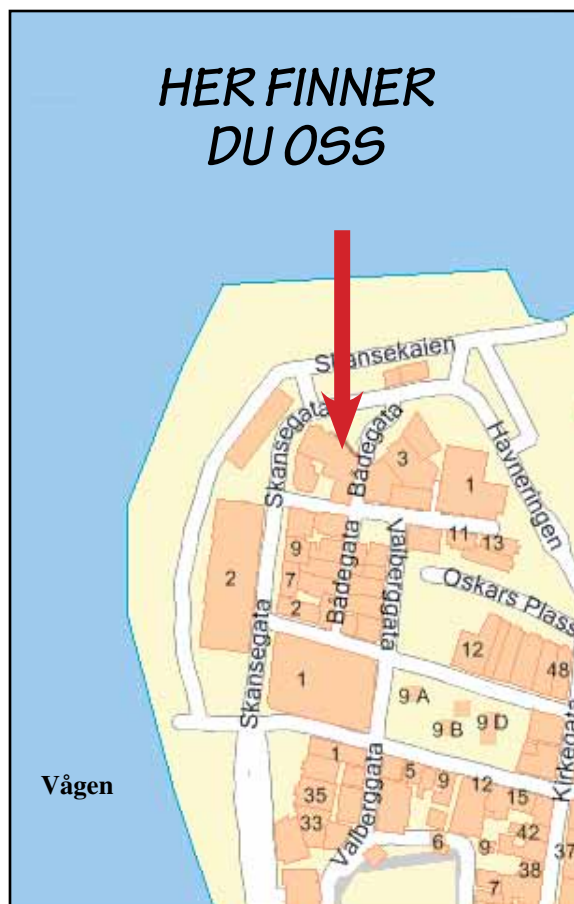
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





For kjøpmenn i Bergen var Østersjøfart viktig tidlig på 1800-tallet. Likevel var det flere skip, spesielt brigger, som deltok i fart på Middelhavet med fisk og med blant annet frukt og salt som returware til nordeuropeiske havner. Bildet viser brigg Owe Hoegh Guldberg i Marseille. Skipet var bygget 1798. Maleri av briggen utført i 1805 i Marseille. Signert: Antonine Roux, Marseille. (BSJ)

MARITIME BERGEN

1814-1960

Tekst: Bergens Sjøfartsmuseum

I 2014 har det vært mye oppmerksomhet rundt grunnlovsjubileet. I utviklingen av Norge som en moderne stat etter 1814 har skipsfarten spilt en viktig rolle både i fred- og krigstid. Norsk skipsfart har sett en rivende utvikling i de to hundre årene som Bergens Sjøfartsmuseum belyser i den nye boken «Maritime Bergen. To hundre år i bilder». I nær halvparten av denne tiden har Bergen vært Norges største skipsfartsby målt i tonnasje. I to artikler skal vi få glimt av denne utviklingen presentert av museet. Første del tar for seg perioden 1814-1960.



*I 1870-årene hadde Bergen en moderne seilskipsflåte. Flere av skipene var bygget i Bergen og det nære byområdet. Ved Graneverftet på Lakse-
våg ble det foretatt vedlikeholds- og reparasjonsarbeid. Bildet viser utrustningen av barken Pacific (bygget 1872 for Chr. Ege m.fl.) ved Grane-
verftet. Skipet ble solgt til Farsund i 1884 i en tid da bergensrederne ennå kunne få godt betalt for seilskipene. Til høyre et skip under kjølhaling.
Foto: BSJ*

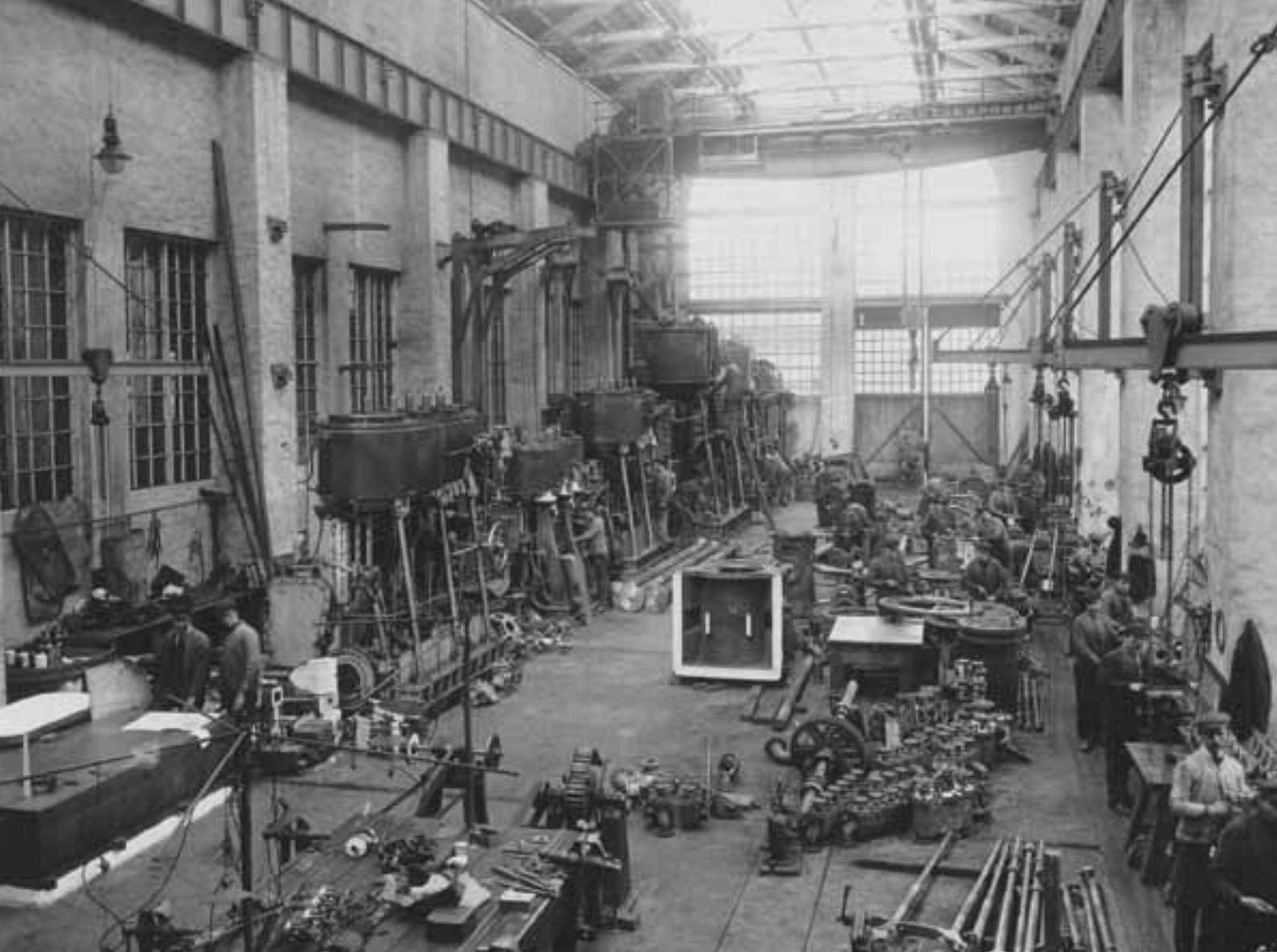
For norsk skipsfart brakte 1814 et dilemma. Adskillelsen fra Danmark betød også tap av inngåtte freds-, sjøfarts- og handelsavtaler med fremmede land. Inngåelse i unionen med Sverige løste på mange vis slike problemer, men skapte andre. Ett problem gjaldt hvilket flagg flåten skulle føre. Samtidig var norske skip nå henvist til svensk konsulær bistand i fremmede havner, og svenske konsulater fantes ikke alltid i de viktigste havnene for norsk skipsfart.

I første halvdel av 1800-tallet var det en økende interesse for å åpne opp for frihandel mellom Europas stater. Individets skaperkraft og muligheter skulle ikke hemmes av eneveldig makt. Det nye samfunnet skulle tuftes på den menneskelige fornuft. Et avgjørende hinder for frihandel var de britiske navigasjonslovene, og opphevelsen av disse i 1849 og 1850, ble avgjørende for internasjonal skipsfart.

Liberalisering av handel og skipsfart førte Norge opp blant verdens største sjø-



Medlemmer av maskinbesetningen på DS Ellis. De fotograferte personene er fyrbøtere, en ny yrkesgruppe som kom med dampskipene. Foto: BSJ



Maskinoppstillingsverkstedet ved BMV etter ombyggingen 1899-1901. På denne tid var det to store jernskipsverft i bergensområdet som kunne bygge og vedlikeholde dampskip. Det andre verftet var Laxevaags Maskin- & Jernskibsbyggeri på Laksevåg. Foto: BSJ

fartsnasjoner i løpet av få tiår, og Bergen ble i denne perioden en viktig sjøfartsby både i nasjonal og internasjonal forstand. Her levde sjøfolk og deres familier, kjøpmenn og skipsredere, verftsarbeidere og leverandører av blant annet reip og seil til skipene. Den maritime virksomheten satte sitt tydelige preg på byen.

I 1880 årene gikk Bergen for alvor fra seil til damp. I 1883 var dampskipsflåten like stor som seilskipsflåten regnet etter tonnasje. Resten av Norge kom etter noe senere. Satsingen på dampskip hadde flere forklaringer, deriblant de naturgitte forholdene på Vestlandet som forutsatte stor grad av kommunikasjon sjøveien. Varegrunnlaget hadde også betydning for utviklingen av byens flåte. Mens de fleste sjøfartsbyene på Sør- og Østlandet var bygd opp rundt trelasteksport, var det eksport av fiskeprodukter som dominerte i Bergen. Kjøpmennene i Bergen etterspurte derfor hurtige skip for rask



DS Voss bygget 1891, fortøyd til "bøye havnen" på Vågen under 1. verdenskrig. Norge var nøytral under krigen og skipene i utenriksflåten fikk på malt nasjonal tetsmerking på skutesidene fra februar 1915. Om natten var merkingen opplyst. Skipet var eiet av A/S DS Voss i Bergen og var ett av mange bergensskip som gikk tapt under krigen. I mai 1917 ble skipet senket i spanske farvann. Foto: BSJ



De mest ekspansive rederiene i Bergen i 1950-årene satset på tankfart. Blant rederiene var Kr. Jebsen, Hilmar Reksten, Westfal-Larsen, Mowinkel, Wallem og Halfdan Kuhnle. Blant tankskipene Kuhnle fikk levert etter krigen var MT Nordgard (3105 brt.), her fotografert ved stabelavløpningen ved BMV i 1953. Foto: BSJ

transport av fisk til utlandet. Også den desentraliserte og gryende industrialiseringen på Vestlandet hadde behov for ordnet transport.

Overgangen fra seil til damp fikk naturlig nok stor betydning for verftsindustrien i byområdet. I 1855 var Bergens Mekaniske Værksted etablert, og i 1882 kom jern- og dampskipsbyggeriet Martens, Olsen & Co (senere A/S Laxevaags Maskin- og Jernskipsbyggeri) i drift. De tradisjonelle treskipsverftene gikk vanskelige tider i møte. Kapital til å bygge dampskip ble til dels finansiert av salg av seilskipsflåten til Sør- og Østlandet.

De kostbare dampskipene medførte at mange kjøpmannsrederier ble nedlagt til fordel for en ny generasjon med bakgrunn som skipsførere, skipsmeklere, rederiansatte og andre yrkesgrupper. Blant disse finner vi folk som industrimannen P. G. Halvorsen, skipsmekleren Wilhelm





Krisen i begynnelsen av 1920-årene førte til vanskelige tider også for sjømannsstanden. Blant lyspunktene i tilværelsen for sjøfolk i Bergen var sjømannsfesten i Sentralkirken i januar 1921. Foto: BSJ

Jebsen, skipsfører S. M. Kuhnle og ikke minst advokaten og politiker Chr. Michelsen, som frem mot 1900 bygget seg opp som byens største reder. Blant de nye rederne finner vi også Hans Larsen som var ansatt hos Rasmus F. Olsen, byens siste seilskuterederi. Fra 1905 skaffet han seg parter i flere dampskip før han i 1918 stiftet Westfal-Larsen & Co A/S, som i løpet av mellomkrigsårene ble byens største rederi. Arbeidsforholdene til sjøfolkene endret seg også. Mye av slitet i seilskutene forsvant og det ble slutt på å klatre i riggen. Pumping av skipene gikk nå maskinelt, og det ble mer lønnsomt å bruke folk fra land til å laste og losse. I tillegg ble kostholdet om bord bedret på grunn av redusert reisetid. Det var også færre forlis med dampskipene enn med seilskipene.

Til gjengjeld ble tidspresset større fordi tiden ble mer kostbar. Nye yrkesgrupper

kom om bord, i første rekke knyttet til maskindriften.

Sammenliknet med landbaserte arbeidere, kom organiseringen blant sjøfolk sent i gang. Det var først med Norsk matros- og fyrbøterunion stiftet i 1910 at gruppen fikk en landsdekkende og slagkraftig organisasjon. Noe av årsaken var at handelsflåten som arbeidssted, med mange små arbeidsplasser spredt omkring i verden, gjorde organisasjonsarbeid vanskelig.

I august 1914, bare måneder etter at Norge feiret hundreårsjubileet for Grunnloven, brøt 1. verdenskrig ut. Spesielt utsatt var farvannene ved Storbritannia og Frankrike, hvor en stor del av Bergens flåte opererte. Norske myndigheters overordnede mål var å holde landet nøytralt og sikre forsyningene til Norge. Uten britisk kull ville dampski-

pene i praksis stoppe opp og den svært viktige kornimporten utebli. Norske skip ble etter hvert utstyrt med nøytralitetsmerking, og fra april 1917, samme måned som USA erklærte Tyskland krig, ble det organisert konvoier over Nordsjøen med Bergen som samlingspunkt på norsk side. Selv om Norge var nøytralt, gikk 638 skip over 100 bruttotonn tapt og omkring 2100 norske sjøfolk mistet livet. Bergen mistet i alt 167 skip i krigsårene. En rekke av Bergens rederier tjente gode penger i løpet av krigen. Til tross for store krigstap ble bergensflåten raskt bygget opp til førkrigsnivå.

I gjenoppbyggingsfasen, som varte frem til 1921, var veksten i Bergens skipsfartsnæring sterkere enn i Norge for øvrig. Etterkrigsboomen tok imidlertid en brå slutt etter at fraktmarkedet brøt sammen sommeren 1920. Årene 1920-1923 ble spesielt utfordrende for

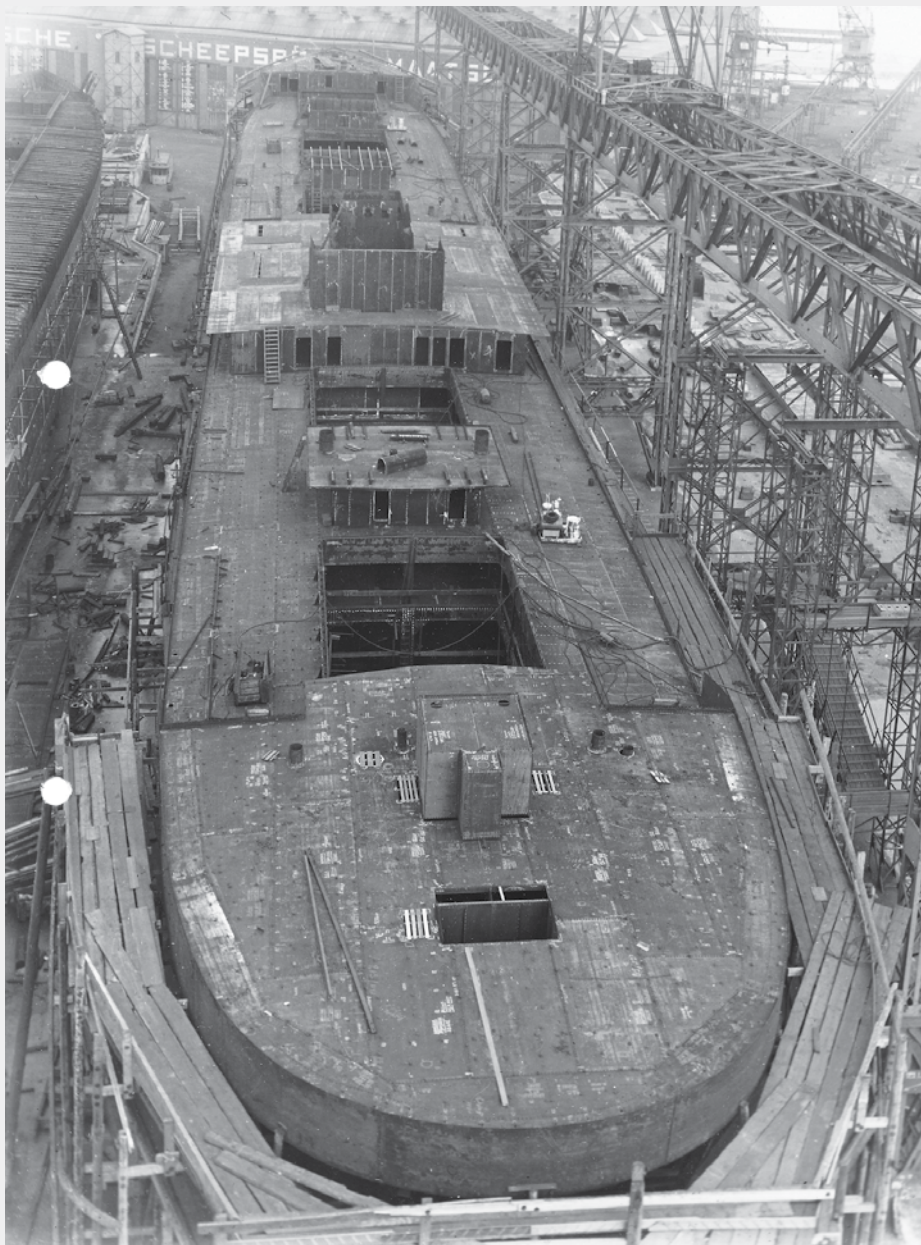
skipsfarten og mange bergensredere ble tvunget til å legge skip i opplag.

Problemene rammet naturlig nok også sjøfolkene. Styrkede lønns-, arbeids- og levevilkår som var oppnådd under krigen, ble reversert i kriseårene, og hyrene sank til tross for protester og streiker. I løpet av mellomkrigsårene skjedde en bemerkelsesmessig sterk vekst i den norske handelsflåten, kombinert med en stadig økende andel motorskip i flåten.

Motoriseringen av den norske flåten hang nøye sammen med satsing på de to vekstsektorene i mellomkrigstiden: linje- og tankfart. Oslo ble i denne perioden landets ledende skipsfartsby. Bergens skipsfartsnæring var i mellomkrigsårene fortsatt preget av mange små og gamle dampskip engasjert i trampfart. Men utviklingen var ikke entydig. Bergens ledende linjerederier var Westfal-Larsen & Co A/S, BDS og A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi. Det var kostbart å etablere seg i linjefart, og flere av initiativene som ble tatt i Bergen, skjedde i samarbeid mellom flere rederier.

Den Norske Syd-Amerika Linje var for eksempel et samarbeid mellom blant annet BDS og A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi. Den andre store vekstfaktoren innen norsk skipsfart i mellomkrigsårene var tankfart. Samlet utgjorde tankflåten i Bergen vel fem prosent av byens tonnasje i 1920, og omkring 25 prosent i 1939. Westfal-Larsens rederi var ikke bare et av byens store linjerederier, men satset også stort på tankfart og skilte seg således ut blant Bergens rederier.

Ved krigsutbruddet i 1939 kontrollerte rederiet over halvparten av Bergens tankflåte og var samtidig Norges største tankrederi. Vekstrederiene i Bergen i 1920- og 1930-årene var i første rekke kapitalsterke rederier som i større eller mindre grad omstilte seg til motorskip, samarbeidet om linjefart og deltok i tankfarten. Her finner man i tillegg til de tre dominerende rederiene Westfal-Larsen & Co, A/S Det Bergenske Dampskibsselskab og A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, rederier som A/S Wallem & Co, A/S Rederiet Odfjell og Wilhelm Jebsen.



Westfal-Larsen & Co. A/S var det rederifirmaet i Bergen som ekspanderte sterkest i mellomkrigstiden. Veksten var knyttet til omleggingen til linje- og tankfart basert på motorskip. Flere av skipene ble bygget i Nederland. Bildet viser MS Berganger under bygging i mars 1932 i Amsterdam. Foto: BSJ

Fra utbruddet av den 2. verdenskrig i september 1939 til angrepet på Norge 9. april 1940 var som kjent Norge nøytralt. Til tross for nøytraliteten krigsforliste 50 norske skip, deriblant 12 bergensskip, i disse syv månedene. Det første norske krigsforliset skjedde allerede 10 dager etter krigsutbruddet da MS Ronda, tilhørende J. Ludwig Mowinckels Rederi i Bergen, ble minesenket utenfor Nederland. Nøytralitetsperioden var den glemte krigen for sjøfolkene med 50 nor-

ske krigsforlis. Et par uker etter invasjonen overtok regjeringen bruksretten til norske skip over 500 brutto registertonn, som ble underlagt The Norwegian Shipping and Trade Mission (Nortraship). Sommeren 1940 besto Nortraships flåte, den såkalte uteflåten, av vel 1000 skip, bemannet med omlag 25 000 sjøfolk.

Uteflåten bidro betydelig til den allierte krigsinnsatsen, med transport av olje, krigsutstyr, matvarer og annet til de forskjellige frontavsnitt, i første rekke Stor-



24. april 1940 ble Nortraship etablert i London for å administrere den norske flåten som var utenfor tysk kontroll. Den norske uteflåten hovedoppgave var å frakte olje og annet livsnødvendig krigsmateriell til allierte land, i første rekke Storbritannia. I juni 1940 etablerte Nortraship et nytt hovedkontor i New York. Her forlater Westfal-Larsens MS Hindanger (bygget 1929) New York i juni 1942 med blant annet en dekkslast med fly bestemt for britisk havn. Foto: BSJ

britannia. Skipene seilte for det meste i allierte konvoier, med den viktigste ruten over Nord-Atlanteren. Mange norske fartøyer, den såkalte hjemmeflåten, ble igjen i tyskkontrollerte farvann. Det var viktig både for okkupasjonsmakten og Norge at kysttrafikken ble opprettholdt.

I tillegg var importen av forsyninger fra tyskkontrollerte områder nødvendig for å holde det norske samfunnsmaskineriet i gang. Hjemmeflåten ble i krigsårene mål for allierte fly og ubåter. Norsk skipsfart hjemme og ute under krigen førte til store tap, både av menneskeliv og tonnasje. Hurtigruten ble spesielt hardt rammet med 13 krigsforlis. Vel 1000 sjøfolk

og passasjerer omkom i forbindelse med de 117 skipene i hjemmeflåten som gikk tapt. 34 av skipene var hjemmehørende i Bergen. Av uteflåten mistet Norge totalt 432 skip, derav 83 bergensskip.

Ved disse forlisene gikk over 3000 menneskeliv tapt, derav en fjerdedel på skip fra Bergen. Faren for krigsforlis kombinert med manglende kontakt og uvisshet knyttet til situasjonen hjemme, var en ekstra påkjenning for sjøfolkene i uteflåten og for familiene hjemme. Gjenoppbyggingen etter krigens ødeleggelser utløste et stort tonnasjebehov. Gjenreisningen av Bergens flåte skjedde i stor grad med innkjøp av brukte skip, blant

annet ved amerikanske standardskip bygget i USA under krigen. I Oslo var flåten gjenreist i 1949, mens Bergen oppnådde dette først i 1955.

Dette skyldtes nok i stor grad at osloflåten hadde lidd færre tap, men noe av årsaken var nok også bergensrederienes forsiktige holdning når det gjaldt kontrahering under krigen og i den første etterkrigstiden, noe som trolig skyldtes redernes dårlige erfaringer etter 1. verdenskrig. Men det ble i disse årene også tatt initiativ i Bergen som satte spor både innen norsk og internasjonal skipsfart. Det gjaldt i første rekke to tidligere tramprederier: A/S Rederiet Od fjell (etablert

1914), som nå fremsto som entreprenører innen kjemikaliefart, og ikke minst rederiet Hilmar Reksten (etablert 1929) med sine bestillinger av stadig større råoljetankere. Samtidig etablerte Paal Wilson et rederi som skulle utfordre BDS i nordeuropeisk godsfart.

Etter krigen og utover i 1950-årene ble skip til uteflåten bygget større. Veksten i skipsstørrelsen generelt ser man klart på skipene som ble levert fra BMV. Mens verftet i de første etterkrigsårene ikke bygget skip over 4000 brutto registertonn, leverte det i andre halvdel av 1950-årene skip på opp mot 13 500 brutto registertonn. Mange av skipene som ble tilført byens flåte frem mot 1960 var ikke tilpasset den nye tids

krav om effektivisering. Spesielt etter høykonjunkturen som fulgte stengingen av Suez-kanalen i 1956-1957, havnet mange av byens skip i opplag.

Til tross for moderniseringstiltakene innen skipsfarten var det behov for mange sjøfolk. Tallet på sjøfolk i den norske handelsflåten vokste raskt fra omkring 36 000 i 1950 til 54 000 i 1960. Gradvis ble det også flere utlendinger på norske skip. For ungdommer ga yrket en mulighet til å se verden. For de fleste ble det ikke mer enn et par turer. Førstereisgutten var gjerne 15 år, som også tilsvarte minstealderen på 1950-tallet og han arbeidet da helst som messe- eller bysegutt. For kvinner var minstealderen 20 år for å beskytte dem i et mannsdominert

arbeidsmiljø. Utbyggingen av velferdsstaten etter krigen hadde innvirkning på arbeidsforholdene til sjøs.

Fra 1953 fikk sjøfolkene dekket hele hjemreisen når de mønstret av, om man hadde seilt i to år. I årene etter 2. verdenskrig fikk sjøfolkene også rett på arbeidsledighetstrygd, ferie, pensjon og fra 1950-tallet også 8-timers arbeidsdag. Løns- og kostforholdene ble vesentlig forbedret og velferden i offentlig regi la forholdene til rette for bedriftsidrett, sjømannshoteller, film og litteratur om bord. Spesielt sjømannsidretten ble en viktig del av velferden. Fotball var svært populært og det ble arrangert kamper og turneringer mellom ulike norske skip i utenlandske havner.



Illfoto: www.farstad.no

FAR SEEKER

Leie av bolig



- Hva er utleiers og leiers rettigheter og plikter?

Leie av husrom er regulert i husleieloven av 26. mars 1999 nr. 17. Husleieloven gjelder for utleie av husrom mot vederlag. Loven gjelder dog ikke for leie av feriehus eller hotellrom, eller lignende. Noen av reglene i husleieloven er ufravelige, man kan med andre ord ikke avtale seg bort i fra de ufravelige vilkårene i loven dersom vilkårene gir mindre gunstige rettigheter enn etter loven. Loven skiller mellom «bolig» og «lokaler». Denne artikkelen handler om reglene om «bolig». I denne artikkelen skal vi kort se på de viktigste reglene om partenes rettigheter og plikter mens leieforholdet løper, og på noen av de virkningene av at pliktene misligholdes. Til sist litt om avslutning av leieforholdet.

Plikt til å stille leiligheten til disposisjon

Utleier skal gi leieren disposisjonsretten til boligen. Boligen skal da være i den stand som følger av avtalen.

Plikt til å opprettholde ro og orden

Både utleier og leier plikter å holde ro og orden på eiendommen. Hva som er ro og orden i lovens forstand, må vurderes konkret i forhold til hvilket leieforhold det er snakk om. Generelt må både utleier og leier følge vanlige ordensregler og rimelige påbud som utleier har fastsatt. Eksempelvis kan ikke leier bruke trappegangen til lagring av møbler, eller spille høy musikk til sent på kvelden. Selv om utleier

har fastsatt påbud mot dyrehold i leiligheten, kan leier holde dyr dersom gode grunner taler for det, og dyreholdet ikke er til ulempe for utleier eller andre beboere. Gode grunner kan være behov for førerhund, eller behov for dyr av andre psykososiale grunner.

Vedlikeholdsplikt

Hovedregelen er at det er utleier som har vedlikeholdsplikten på utleieobjektet. Dette fordi det er utleieren som eier eiendommen og dermed har størst interesse i å forestå vedlikehold. Vedlikeholdsplikten omfatter i utgangspunktet både leiligheten og eiendommen for øvrig dersom ikke annet er avtalt. Reglene om at utleier er ansvarlig for vedlikehold er fravelige, slik at leier ved eksempelvis langtidsleieforhold også kan pålegges ansvar for vedlikehold. At leier skal være ansvarlig for vedlikehold må imidlertid avtales særskilt.

Dersom ikke annet er avtalt plikter leier å vedlikeholde dørlåser, kranner, vannklosetter, elektriske kontakter og brytere, varmtvannsbeholdere og inventar og utstyr i husrommet som ikke er en del av den faste eiendommen. Eiendeler som ikke er en del av den faste eiendommen kan være, kjøleskap, vaskemaskin, og TV eller lignende. Leieren plikter også å teste brannvarslere og brannslukningsutstyr, og skifte ut batterier etc.

Utleier plikter også å utbedre mangler og skader som oppstår i leieperioden. Dette gjelder mangler som skyldes utleiers forhold, som manglende vedlikehold etc. Videre er utleier også ansvarlig for skaders om skyldes hendelige forhold eller tredjemannsforhold, som eksempelvis brann eller innbrudd.

Utleier plikter ikke å utbedre skader som skyldes leiers forhold. Herunder skader som oppstår på grunn av andre som bor i leiligheten, husdyr, besøkende, eller andre som leier må identifiseres med.

Forandringer i husrommet og på eiendommen for øvrig

Leiligheten skal i utgangspunktet holdes i samme stand som ved overtakelsen, men vanlig slitasje vil ikke automatisk tilsi at utleier har vedlikeholdsplikt. Leier må også akseptere at utleier sammen med sin vedlikeholdsplikt foretar moderniseringsarbeid i leiligheten. Leieren kan på sin side ikke kreve at leiligheten skal moderniseres med mindre det er avtalt. Utleier plikter å varsle leier om gjennomføringen av vedlikeholdsarbeid eller moderniseringsarbeid.

Hovedregelen er at leier må akseptere endringer, men det finnes en øvre grense i forhold til hvor store forandringer som kan gjøres på utleieobjektet. Større arbeider, som rivning av vegger, fjerning av dører

og lignende kan kun skje dersom leieren samtykker. Dersom ikke leier godtar ombygging, kan dette imidlertid være en saklig grunn til oppsigelse.

Eierskifte

Leiligheten kan ikke fremleies uten utleiers samtykke. Leiers samboer eller ektefelle, samt felles barn eller samboers/ektefelles barn har også rett til å bo i leiligheten. Dersom utleier skal selge boligen, kan han overføre sine rettigheter og plikter som fremgår av leieavtalen til kjøper. Det skjer imidlertid ingen endringer i leieforholdet. Eierskifte skal med andre ord ikke gi grunnlag for oppsigelse av leieforholdet, eller økning av husleie, eller andre endringer i avtalen.

Virkninger av at utleier ikke oppfyller sine plikter

Dersom ikke utleier oppfyller sine plikter, kan leier utføre arbeidet og kreve erstattet sine kostnader. Dersom leieren lider tap som følge av at leiligheten ikke er vedlikeholdt kan han kreve erstatning dersom det foreligger ansvar som kan belastes utleier. Blir ikke manglene utbedret vil leieren som hovedregel kunne kreve leieavslag, og er misligholdet vesentlig vil han kunne heve kontrakten og fraflytte uten å betale leie fra det tidspunktet han hevet kontrakten. Dette gjelder dog ikke for mindre mangler. Det sentrale er hvilke mangler det dreier seg om, og i hvilken grad de forstyrrer leiers bruk.

Virkninger av at leier ikke oppfyller sine plikter.

Dersom leieren misligholder sine plikter i leieperioden, kan utleier gjøre gjeldende ulike misligholdssanksjoner. Det er kun rett til å kreve erstatning som er regulert i husleieloven kapittel 5. Det er ikke uttrykkelig lovfestet at utleier kan kreve forholdet rettet, men det kan ikke være tvilsomt at utleier har rett til å kreve retting. Utleier kan blant annet kreve at bygningsmessige endringer som leier ikke var berettiget til å gjøre, blir brakt tilbake til den stand den var. Dersom misligholdet er betydelig kan utleier heve avtalen. Hvilke forhold som anses som vesentlig mislighold er regulert i husleieloven § 9-9. Sentralt er naturligvis vesentlig mislighold av leiebetaling. Dersom misligholdet ikke er så

alvorlig at utleier kan heve, kan det likevel gi grunn til saklig oppsigelse av avtalen.

Oppsigelse av leieforhold

Dersom det foreligger en tidsbestemt avtale, og denne utløper, plikter leier å flytte ut uten at utleier sender oppsigelse. Dersom ikke leier flytter må utleier sende en skriftlig flytteoppfordring innen 3 måneder etter at leieperioden er løpt ut. Dersom det har gått mer enn tre måneder, har avtalen gått over til å bli tidsubestemt.

Ved tidsutestemt avtale kan partene avtale hvor lang oppsigelsestiden skal være, og hvordan fristen skal beregnes. Lovens hovedregel er tre måneder om ikke annet er avtalt. Det anbefales at oppsigelse av tidsubestemt avtale gjøres skriftlig. Det er ikke adgang til å si opp leieforhold per e-post eller SMS.

Når det gjelder oppsigelse skiller loven tydelig mellom leier og utleier. Leier trenger på sin side ikke å begrunne oppsigelsen. Oppsigelse fra utleier skal være skriftlig og begrunnet. Utleier kan kun si opp tidsubestemt avtale dersom husrommet skal brukes av utleieren selv, eller av noen andre som hører til husstanden, dersom husrommet skal rives eller bygges om og eiendommen må fraflyttes, dersom leieren misligholder avtalen, eller dersom det foreligger en annen saklig grunn til å si opp leieavtalen. Det skal fremkomme av oppsigelsen at leier kan protestere skriftlig innen én måned etter at oppsigelsen er mottatt, og at dersom han ikke protesterer mister han sin rett til å hevde at oppsigelsen er i strid med loven og at utleier dermed kan kreve tvangsfullbyrdelse etter tvangsfullbyrdesloven § 13-2, 3. ledd. Dersom utleier ikke oppfyller de ovennevnte krav til oppsigelsen er den ugyldig.



Artikkelforfatter Cherin Myrdal

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

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

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

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

Deloitte.

Deloitte Advokatfirma

Statsbudsjettet og sysselsetting av sjøfolk

«Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er et av de viktigste virkemidlene for å opprettholde operativ maritim kompetanse.» Dette betyr i klartekst at statens tilskudd økes per sjømann som er med i nettolønnsordningen i tråd med forventet prisvekst for 2015 fra 198.000 kroner for inneværende år til 202.000 kroner i 2015. Tilskuddet for sysselsettingen av sjøfolk økes følgelig fra 1,7 milliarder kroner til 1,802 milliarder kroner i 2015. Det er en økning på 6%.

Det kan endelig se ut som om regjeringen har innsett at vi har en skipsfartsnæring, og at det er verdt å ta vare på næringen. De har nemlig tatt oss med i statsbudsjettet, ikke som vanlig - som en salderingspost - men med økning i nettolønner! Økningen er ikke stor, men det er et skritt i riktig retning. Vi får håpe økningen blir større når budsjettforhandlingene er ferdige, FrP ga oss nemlig store forhåpninger i valgkampen.

Vi hadde selvsagt ventet at rederinæringen også ville hive seg på. Jan Fredrik Meling, toppsjef i Eidesvik, er mer direkte enn vi er.

«- Justeringen av nettolønnsordningen er en fornærmelse. Rederisjefen mener regjeringen sender dårlige signaler til maritim næring med sitt første statsbudsjett.

- Det begynner med sjøen, og når norske sjøfolk etter hvert forsvinner fra skipene, forsvinner kompetansen vi har på land,

i industrien og på verftene. Da kan vi heller sitte i Singapore, enn på Bømlo eller i Bergen, og drive maritim næring, sier Meling»

<http://www.maritime.no/nyheter/justeringen-av-nettolonnsordningen-er-en-fornaermelse/>

Meling mener at økningen er en fornærmelse. Når man har arbeidet i mange år innen næringen, og sett forvitringen innen norsk sjøfart, forstår vi ham godt. De vi derimot ikke forstår, er politikere fra alle partier, som ikke har forstått verdien av norsk skipsfart.

Når regjeringen har innsett at vi har en handelsflåte, burde de også sett på viktigheten av den. De kunne for eksempel gått litt dypere inn i materien og sett hva en handelsflåte virkelig er. Det de tydelig har gjort i alle år er å misunne rederne for store hus og kontorer, de har ikke forstått at de også har generert arbeidsplasser - mange arbeidsplasser og enorme inntekter til landet.

I mange tiår har rederinæringen skaffet arbeid og inntekt til en stor gruppe mennesker - sjøfolk, som har brødfødd

sine familier, seilt inn utenlandsk valuta og skattet av sin fortjeneste. Nå har de samme politikerne fått øynene opp for denne fantastiske gruppen mennesker, som har havnet på Rødlista over truede arbeidstakere. Om ikke regjeringen tar signalene på alvor, er det faktisk for sent.

At Meling tar på vei, forstår vi godt.

Forslaget til økning av nettolønner er rett og slett å holde en seriøs næring for narr. Om Næringsminister Monica Mæland tror at noen vil godta et slikt skambud, må hun ha noen elendige rådgivere. Tilskuddet har stått på stedet hvil i årevis uten noen som helst justering.

Nå kommer justeringen i de Blåblå sitt første statsbudsjett, det er ikke en gang en blek skygge av det de fortalte da de var i opposisjon.



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



Gjelder det bare eierskap, eller gjelder det arbeidsplasser også?

- Dette er et veldig viktig arbeid for oss, som angår mange. Vi er i verdensmesterskapet innen denne næringen hver dag, og alt handler om hvordan vi fortsatt skal være ledende, sier Monica Mæland

Næringsministeren har vært på «lyteturne» på Vestlandet, for å få informasjon om hvordan det egentlig står til med norsk maritim næring.

Næringsminister Monica Mæland prøvde å lytte mer enn hun snakket da hun inviterte representanter fra den maritime næringen til å snakke om blå vekst og miljø.

<http://www.maritime.no/nyheter/alt-handler-om-hvordan-vi-fortsatt-skal-vaere-ledende/>

Vi er ikke helt sikre på om hun er like opptatt av norske sjøfolks sikkerhet for jobbene, som hun er på vegne av norsk eierskap- noe som også er uhyre viktig. Vi er som hun ganske riktig sier, i verdens førstedivisjon hva maritim teknisk utvikling angår, men har det gått på bekostning av arbeidsplasser til sjøs? Vi er selvsagt ikke i mot maritim utvikling, men om fremskrittet fører til at norsk sjømannskunnskap skal forsvinne, er vi ikke like happy.

Om norsk maritim virksomhet i fremtiden bare skal dreie seg om skipsarkitekter og norske redere, er vi ikke særlig imponerte. Her må det dreie seg om en helhetlig politikk. Næringsministeren, som har fremstått som en dyktig person,

innenfor andre felt tidligere, håper vi er i stand til å sette seg inn i et fagfelt som er utrolig krevende. Vi er virkelig glade for at hun er en lyttende person, men hvem er det hun lytter til?

Om det bare er eiersiden hun lytter til, er vi redde det vil gå hardt utover den norske sjømannsstanden. Vi som har vært med en stund har sett hvordan tingene til sjøs har utviklet seg over tid. Den maritime virksomheten har vært mer eller mindre neglisjert av norske rikspolitikere, de har lagt frem det ene statsbudsjettet etter det andre, og hver gang har den maritime næringen vært en salderingspost- et element man kunne forhandle vekk. Den langsiktige maritime politikken var ikke tilstede- rederne har penger nok og klarer seg sikkert, var den politiske tankegangen.

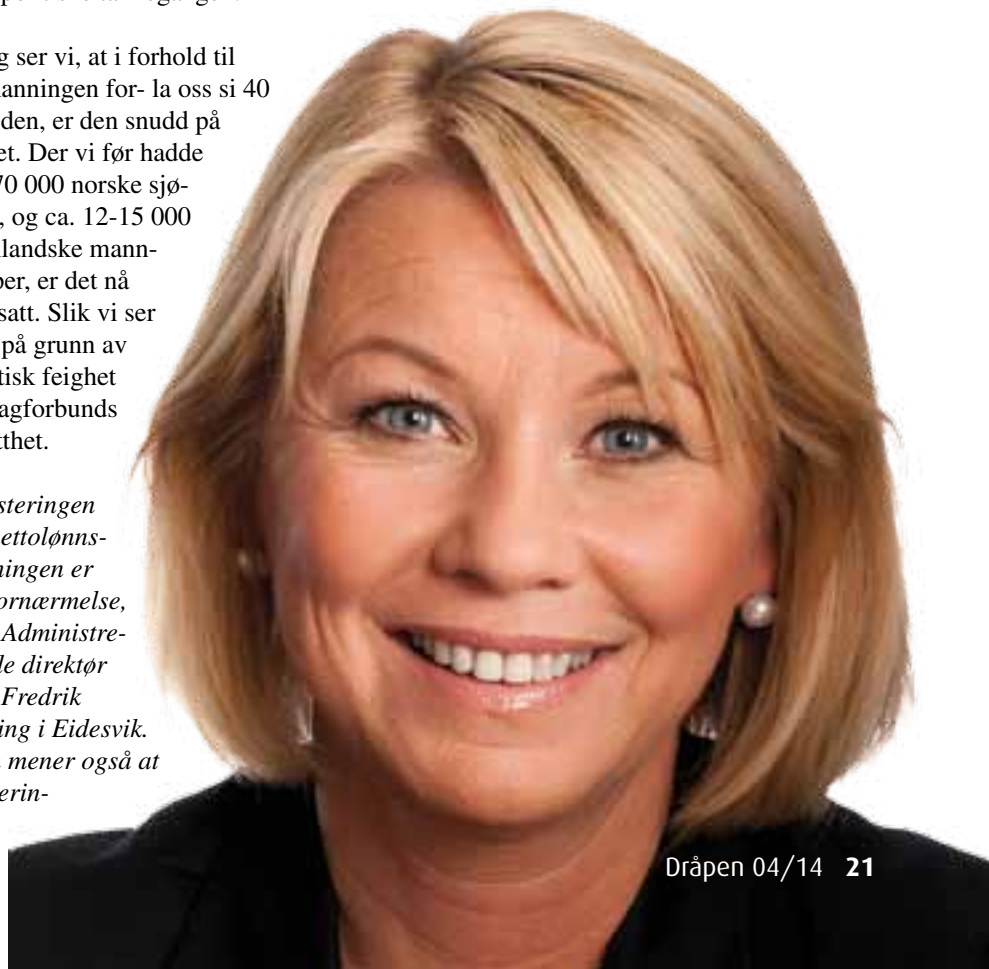
I dag ser vi, at i forhold til bemanningen for- la oss si 40 år siden, er den snudd på hodet. Der vi før hadde 60-70 000 norske sjøfolk, og ca. 12-15 000 utenlandske mannskaper, er det nå motsatt. Slik vi ser det, på grunn av politisk feighet og fagforbunds tafatthet.

- Justeringen av nettolønnsordningen er en fornærmelse, sier Administrerende direktør Jan Fredrik Meling i Eidesvik. Han mener også at

gen sender dårlige signaler til maritim næring med sitt første statsbudsjett.

Rederisjefen har vår fulle støtte i sin oppfatning av økningen. Om dette er alt regjeringen har å tilby, må næringsministeren lytte litt ekstra. Mange tusen arbeidsplasser er avhengige av at hun lytter nøye, og øker tilskuddet til en ordning som for mange år siden, ble akterutseilt.

Skal norsk erfaring på sjømannskap føres videre, betinger det at vi har norske sjøfolk. Derfor håper vi at hun ikke bare lytter til de tre andre forbundene, men låner øre også til oss. Vi påstår at uten proteksjonisme på kysten og sokkelen, kommer norske sjøfolk til å høre historien til, ganske snart.





Et av de store rederiene i Norge, Odfjell SE, har ca. 2000 ansatte sjøfolk **Av disse er 255 norske**

Vi forstår godt at Odfjell ønsker å beholde norske mannskaper, det har både tidligere reder Dan Odfjell og nåværende reder, hans sønn Laurence, fortalt meg. Det som gjør dette vanskelig er norsk kvartalsrettet politikk, med andre ord ingen langsiktig skipsfartspolitik.

Vi trenger ikke gå langt for å finne konkurranse i bedre nettolønnsordninger for sjøfolk, både Danmark, Sverige og Holland er eksempler til etterfølgelse. Når man vet at skattesatsene i Norge er skyhøye sammenlignet med alle andre, ser man også hvor store summer rederne må ut med. I Danmark går mesteparten av disse pengene tilbake til bedriften, som nettolønnsordning.

I Norge har vi også nettolønnsordning, men den har stått stort sett i ro siden den ble innført. Rett skal være rett, det er foreslått en liten økning i statsbudsjettet for neste år, men sammenlignet med andre lands ordninger, er det alt for lite. Hadde ordningen avspeilet den situasjonen handelsflåten er i, hadde kanskje stillingen utlendinger - nordmenn hos Odfjell SE, vært annerledes.

«Odfjell SE eier og driver kjemikalietankskip samt et nettverk av tanktermi-

naler. Satser nå også på gass. Hele konsernet har 3352 ansatte. 255 av dem er norske sjøfolk. Rundt 220 personer jobber på hovedkontoret i Bergen. Rederiet feirer 100 årsjubileum i år. Største eier er Laurence W. Odfjell med familie»

<http://www.maritime.no/marked-2/19929/>

På sidene i Odfjells eget magasin, som selvfølgelig utgis på engelsk, kan vi lese at finansminister Siv Jensen var på besøk hos Odfjell i mai i år. Der fortalte hun følgende:

“Our doors are always open for inputs and dialogues regarding industrial challenges that Odfjell as a company encounters.”

<http://www.odfjell.com/PressRoom/OdfjellQuarterlyMagazine/Documents/FINAL%20LR.pdf>

Slik vi tolker denne uttalelsen, er hun rede til å gå i dialog om fornuftige løsninger for rederidrift i Norge. Hos Odfjell får vi vite at de snart er det eneste av de store rederiene som har norske offiserer igjen. Det vi trenger er også noen som kan bli offiserer. Vi må ha rekruttering av ungdom, som ønsker å bli offiserer. Man kan ikke bare gå ut i skogen å plukke dem.

Med finansministerens ord og løfte om dialog og åpne dører, er det vel grunn til å håpe på bedre tider, eller?

Illfoto: Odfjell SE

Det ser heldigvis ikke helsvart ut

Taubåtkompaniet flagger hjem deler av flåten sin. Fire av båtene får nå norsk flagg i hekken.

«Taubåtkompaniet AS heiser i disse dager NOR-flagget på fire av sine ti slepebåter. I hekken på Boa Balder blir stedsnavnet «Valletta» med pekere til Malta byttet ut med «Trondheim».

– Varen vi levere og hvilket flagg vi opererer under henger sammen. Vi tror at det å seile under NOR-flagget tegner et kvalitetsstempel langs kysten. Vi går på mange måter litt mot strømmen, sier Morten Dahl. Han er operasjonsansvarlig for kystflåten hos Boa. Totalt får Taubåtkompaniet nå åtte båter som seiler under NOR-flagget.

– At vi nå opererer flere båter med NOR-flagg åpner forhåpentligvis for enda bedre og tettere dialog med Sjøfartsdirektoratet. Vi ønsker at NOR-flagget skal være ryddig og robust å forholde seg til vedrørende sikkerhet på sjøen, sier Tor-Erik Aarlot, flåtedirektør for kystflåten i Boa.»

<http://byavisa.no/2014/11/11/flagger-hjem-taubatflaten/>

Aarlot fremhever viktigheten av mer forutsigbarhet og stabilitet rundt driftsrammene.

Det Aarlot sier, er det samme som alle rederne vi har snakket med også sier. Vi må ha langsiktig politikk, slik at vi kan planlegge for fremtiden. Om alle resultater skal måles hvert kvartal, får vi

ingen fornuftig politikk. For å beholde mest mulig av handelsflåten norsk må skipsfartspolitikken og rammevilkårene være forutsigbare, langsiktige og stabile. Næringen må vite hva den har å forholde seg til.

Det er også medisinen som vil, om ikke kurere kommuneøkonomier, så i alle fall være med på å holde sjøfolk og rederiansatte i arbeid. Selv om det ikke er så mange arbeidsplasser som blir reddet av at Taubåtkompaniet flagger hjem, er vi sikre på at Trondhjems politikerne er glade for dem det gjelder.

Som vi vet -mange bekker små osv..



BOA BALDER

Foto: shipspotting.com - Richard Paton

Førstereisgutt

Anno 1966

Etter å ha unnagjort den militære førstegangstjenesten høsten 1966 måtte jeg finne meg en jobb frem til høsten -67. Da hadde jeg bestemt meg for å begynne på skole - det måtte bli en eller annen form for teknisk utdanning.

Jeg kommer opprinnelig fra ei lita øy utenfor Harstad som på den tiden hadde ca. 100 fastboende med stort og smått. I dag nesten fraflyttet, men et paradis for sommerturistene.

Vel hjemme etter militæret ble jeg kontaktet av en kamerat (Kåre Hansen) som hadde planer om å reise til sjøs, og selvfølgelig utenriks - under varmere himmelstrøk. Det ble "pyjamasruta" med lokalbåten til Harstad klokka halv fire på natta. Så var det å slå i hjel tiden på Kaffestova og Sjøfartskafeen inntil byen våknet og kontorene ble åpnet. Agendaen var klar: Først pass, så hyrekontoret, sjømannslegen (dr. Skaanes) som skulle se og kjenne både her og der, og så tilbake til hyrekontoret. Her ble vi mønstret på "Tank Rex", Sigurd Herlofson, Oslo. Vi skulle gå om bord 13. november i Rotterdam, han som jungmann og jeg som smører. Mønstringsdato var 7. november.

Det bar sørover med fly til Fornebu der vi møtte resten av gjengen som skulle på samme båt, var visst 13 stykker. Det ble litt venting før vi skulle videre med en Braathen maskin via Sola/Stavanger. Mens vi ventet kom det en stram herremann bort til meg og lurte på om jeg skulle om bord på "tank Rex". Jo, jeg skulle da det, hvorpå han spurte om jeg kunne ta med en postpakke som skulle

ombord. Jeg tok pakken og stakk den i handbagasjen. Har lurt mange ganger hvorfor han valgte akkurat meg til oppdraget, en vanlig "skrubb" når det befant seg både offiserer og u/offiserer blant oss.

Flyturen gikk fint selv om det var et øredøvende rammel i "skrammelkassen" som vi hang i luften med - nedover til Amsterdam. Tidlig på ettermiddagen sto vi endelig på piren. Der lå en stor gråmalt midtskipsbåt med kritthvite overbygg, et fin skue syntes jeg. Hilste kjapt på Kapt. Didrik Solberg og 1ste styrmannen og fikk omsider overlevert posten som jeg hadde med. På tur akterut traff jeg på en sambygding (Verner Ernstsén) som var radiooffiser ombord. Ikke verst med tre Bjarkøyværinger på samme båt ! Etter å ha funnet frem til lugaren og fått pakket ut tingene mine, bar det opp i dagligrommet der postutdelinga alt var i gang. Ei stund var det temmelig stille rundt bordene mens brevene fra foreldre, kjærester eller koner langsomt ble fordøyd.



Artikkelfotfatter Kåre Lind

Tror noen leste brevene flere ganger før de brettet de sirlig sammen og stakk de i lommen. Det skulle ikke gå lange tiden før jeg satt likedan!

Neste morgen kl. 07:10 ble jeg purret av den spanske messemannen som reiv opp døra og ropte: "Kom å spisa



Fv Kåre Lind og Geir Hanssen. 1966-67



Tank Rex

på bordet - før helvete". En snodig, høyrøstet, men forsåvidt grei kar. Det ble en kjapp dusj før jeg møtte til frokost. Mest for å bli skikkelig våken, dels for å dempe spenningen til det som skulle komme. Jeg hadde jo aldri vært ombord i et skip av en slik størrelse. Derfor var forventningen/spenningen til å ta og føle på. Så stor var den at da vi gikk for å mønstre i maskinen så måtte jeg sånn snarest innom toalettet - magen slo seg vrang! Sikkert flere som har opplevd det samme. I hvertfall resulterte dette i at jeg stilte to minutter for sent på manøverdørken der 1ste maskinisten (terriern fra Nordens Paris) sto og tok imot alle og etter hvert delte ut dagens jobber. Han var ikke nådig skal jeg si dere! Selv om jeg forklarte han grunnen, så godtok han den ikke. Men så var han visstnok tidligere marineoffiser. I nesten en måned fikk jeg alle skittjobbene, selv om jeg tror at han ganske tidlig forsto at jeg ikke var noen "slendrian". Men jeg bet tennene sammen og lovde med meg selv at han fanden ikke skulle få noe å "kikke" på, og etter en liten måned var det over. Da kom han og spurte om jeg ville gå vakt sammen med "kvarten" på 4-8 vakta. Selvfølgelig ville jeg det, og fra da av ble tilværelsen mye bedre.

Tilbake til mønstringsdagen og turen som gikk fra Rotterdam til Es-Sider i Libya. Husker ikke nå hvor lang tid det gikk fra avgang Rotterdam til vi begynte på Biscaya. Her var det forholdsvis dår-

lig vær, og ettersom vi gikk i ballast ble det en del slingring. Jeg var ikke vant til disse langsomme bevegelsene fra side til side, og jeg gikk der og svelget og svelget. Og jeg som nærmest var "født i fjæra" og aldri vært sjøsyk! Ved 10-kaffen bar det innom nærmeste klossett, og der fikk jeg "rauta i fra meg". Det var bare det som skulle til. Etterpå var alt som det skulle være - Sjøsyken var borte og kom ikke tilbake. hverken da eller senere.

Det ble mange turer mellom Mena Al Ahmadi/Kuwait og Europa. Også Statene og Sør-Amerika ble avmerket på verdenskartet jeg hadde teipet på lugarveggen (har det faktisk enda). Noterte ned alle plassene vi kom til, med datoer for ankomst og avgang. Dette har jeg tatt vare på, merkelig nok!

Suezkanalen var porten ut av Middelhavet mot sør før den i 1967 ble stengt ifm 6-dagers krigen. Da den begynte var vi ikke langt fra Port Said. Det ble i stedet å gå til Augusta/Sicilia for å avvente situasjonen. Vi ankom 5.juni og ble liggende på reia til 11 juni. Det ble mange kjedelige dager. Ordren som kom gikk ut på å seile rundt Afrika. Det var godt å komme i fart igjen. Turen gikk innom Las Palmas for bunkring. Der kom det ombord to søte jenter. Den ene norsk, den andre tysk. De lurte på om vi var interessert i å abonnere på tidsskrifter. Det var mange som fulgte opp, enkelte

abonnerte på flere tidninger. Selv ble det et engelsk maskintidene for meg. De fikk underskriftene våre og pengene fikk de utbetalt av skipperen. Vi godtroende og lettlyrte nordmenn - bladene så vi aldri noe til. Jeg gremmes!

Kan nevne en episode fra Napoli/Italia: Navnebroren min og jeg skulle en kveld på shopping i byen. Hadde inntrykk av at forretningene var åpne til langt ut i de små nattetimer. Kåre kjøpte blant annet en gitar som jeg mener å huske at han lærte seg noen grep på, og at han ble tålmodig bra etter hvert. Selv var jeg på jakt etter sko, kall det gjerne finsko. Det var vanskelig å bestemme seg når jeg nærmest sto til knes i sko som den salgsivrige betjeningen "hostet" frem. Til slutt falt valget på et par sorte sko i den øvre prisklassen. Glad og fornøyd "kjibbet" jeg de gamle trugene av meg, og på med nystasen. Gammel skoene tok jeg med videre i et handlenett - kunne jo brukes i maskinen. Vi spankulerte videre og nyskoene skinte som ei nyvaska banræv imot meg. De var skikkelig fine. Han mafioso på gatehjørnet missunte meg sikkert undersåttene mine.

Utover kvelden kom det små regndrypp som etter hvert dannet sølepytter her og der. Samtidig ble jeg merkelig kald på føttene, og det gikk fort opp for meg at jeg var blitt våt og regnet det som sannsynlig at jeg hadde trødd oppi en eller flere sølepytter. Etter 2-3 timer var

info@fffs.no – www.fffs.no



Atlantico Bar, Lissabon aug.1967. fv. Kenneth, Geir, Mona, Jungmann. Foran med hevet glass Kåre Lind..eps

vi ferdige med innkjøpsrunden og kursen ble satt mot kaia og båten. På vei opp gangveien "tuppet" jeg høyre sko i disse tversovergående lektrene som var plassert med en viss avstand på gangveien og katastrofen var et faktum! Skosålen bøyd ned og bakover. Oppe på dekk tok jeg begge herlighetene av meg og tok dem i nevene for å ta ei åsteds befarings. Skoen som jeg noen timer tidligere var så stolte av, var gått i oppløsning! De så pinadø ut som to breiflabba. Kolåpen i trainten, de måtte det være klin umulig å bli svett på føttene i.

Ved nærmere ettersyn viste det seg at de i all hovedsak besto av presset papir. Siden de nå var gjennomvåte kunne jeg rive dem fra hverandre bit for bit. Snakk om juks og fanteri! Noen sa nærmeres for spøk at jeg gå tilbake neste dag å klage. Noen som har prøvd en diskusjon med hissige italienere? Jeg har det, to år senere, og nettopp i Napoli. Gjett hvem som kom best ut av den passieren? Du får ikke bare en å forholde deg til. Er du "heldig" så er hele familien der i løpet av minutter for å være "behjelpelig". Nei takk! Det ble i stedet skokjøp i England. Det skulle vise seg at også disse var "Made in Italy". Det var bare en vesentlig forskjell - disse var av lær - men prismessig var det liten forskjell

Maskinrommet var stort, veldig stort, og renholdet vil jeg si var ekstremt godt. Marine disiplinen til førstestørget for det. Vi vasket og malte hele maskinrommet fra skylightet og ned til manøverd-

ørken. Sprøytemalingen under skylightet ble utført av en ung matros som hette Vilhelmsen. Han hadde en enorm kapasitet, og lignet mest på en apekatt der han hang i båtmannsstolen og svalet fra side til side, 13 meter over topprista. Ble svimmel bare av å se på. Da maskinrommet var ferdigmalt så det riktig pent ut.

Det var to Gøtaverken hovedmotorer og to propeller. Derfor kunne vi ved flere anledninger ta stempelsjau under fart. Den heftigste "fornølyelsen" var stempelsjau i Rødehavet. Vi var en godt sammensveiset gjeng der alle visste hva de skulle gjøre, så jobben gikk unna på ca fire timer, med utskjei etterpå. I dag er det rart å tenke på all skitten jeg har skrapet og vasket ut av de helsikens spylebeltene. Svart som f....n ble man, og så var det å bruke dieselolje for å vaske skitten av med. Rein ble vi, men lukta forfulgte oss selv om vi dusjet aldri så mye. Men det er rart hva en dose Old Spice kan gjøre. Med en dæsj her og der luktet vi som et parfymeri, men skitt og!

29 aug.-1967 ankom vi og ble dokksatt ved Lisnave / Lisboa. Ei fin tid, men mye jobbing. Vi fikk alle en dag fri under oppholdet, og jeg og en motormann fra Bjørnskinn/Andøy tok en nærmere titt på byen - og det var mye å titte på! Lissabon som vi sjøfolk kalte byen var en koselig by, men kontrastene var store. Forskjellen på "fattig og rik" var enorm. På utsiden av verksted området bodde mange arbeidere m/familier i små treskur, oppført av det vi ville kalt "kas-

sematerialer". Husker at vi på ettermiddagen havnet på kino, av alle steder. Og for en kino! Der satt vi og så film mens det ble servert både noe å bite i og drikke. Små ovale bord var plassert mellom setene. Som dere sikkert skjønner, vi var havnet blant "kremen" for å si det slik. Tror det ble en og en halv film, noe snacks og mineralvann på oss.

Kaksene i hvitskjorte og dress begynte denne tidlige augustkvelden med sterkere saker i glassene. Det ble mange barbesøk, og barer var det plenty av.

Heldigvis hadde jeg et balansert forhold til alkohol. Med all den billige drikken skjønner jeg godt at mange bukker under og får problemer.

11 september-67 forlot vi Lissabon, et døgn forsinket pga skade på propell / ror da vi skulle ut av dokka. Det måtte ny dokksetting til for utbedring av skaden. Kursen ble satt for Baytown/Texas, der vi ankom 23.september 1967 - på 21års dagen min. Den eneste utskjeielsen i anledning dagen var en tur til Houston. Har for så vidt aldri hatt noen forkjærlighet for Statene.

Det ble å pløye Atlanteren tre ganger til med "Tank Rex". Først over dammen til Fawley/UK, deretter La Salina/Venezuela og tilbake til utgangspunktet mitt, Rotterdam. Avmønstring 5 november 1967 kl.12:15. Flyet fra Amsterdam landet på Fornebu 19:40.

En reise var i ferd med å avsluttes. Det skulle bli flere, men det er en annen historie.



Tank Rex .Tatt i Gulfen 1967

Sjømannsfradrag er sjømannsfradrag- eller ost er ost

En sjømann er en arbeidstaker som har sitt arbeid innenfor ripa/rekka på en båt, det samme er en fergeansatt. Slik er det også med en fisker, men der slutter også likheten!

En fisker har 150 000,- kroner i sjømannsfradrag, en sjømann har kr. 80 000,- mens en fergemedarbeider ikke har noe som helst sjømannsfradrag å skrive av på skatten. Før en fergeansatt kan skrive av sjømannsfradraget må han være ansatt på en ferge som seiler minst 300 nautiske mil.

«Unntak- Som skip i fart regnes ikke: - Ferge eller passasjerfartøy som bare går i rute mellom norske havner og rutens distanse mellom første og siste anløpssted er under 300 nautiske mil.»

<http://www.skatteetaten.no/upload/tax-norway/Temabrev%202014/2014-16%20Sj%C3%B8mannsfradrag-NOR.pdf>

I følge en som har sendt oss en melding på FB, har disse tingene endret seg, nå er det nemlig slik ting er:

Sjømannsfradraget; uforandret på 30%-max. 80.000kr. Fiskerfradraget; økes til 34%-max 167.000 (det er over 11% økning det!)

Dette bekreftes også på Regjeringens egne sider:

«Fiskerfradraget - Statsbudsjettet

Fiskerfradraget. Regjeringen foreslår å øke øvre grense i fiskerfradraget fra 150 000 kroner til 167 000 kroner, og at satsen økes fra 30 prosent til 34 prosent.»

<http://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2014/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Fiskerfradraget>
Hei

En ting som skulle vært tatt opp med skattemyndighetene er sjømannsfradraget vårt. Dette har stått stille siden inntektsåret 2003, og ble differensiert fra fiskernes fradrag i inntektsåret 2008. Per dags dato er øvre grense for fradraget 80 000 kroner for sjøfolk, mens det for fiskere er 150 000.

Medlemsnr. 102846

Fisker- og sjømannsfradrag er et fradrag til fiskere og sjøfolk på 30 prosent av inntekten.

«Sjøfolk

Særskilt fradrag for sjøfolk er 30 prosent av inntekten opptjent om bord på skip i fart. Fradraget har en øvre grense. Se under.

Frادraget meldes til Skatteetaten av arbeidsgiver dersom kravene til minimum 130 dager til sjøs i inntektsåret er oppfylt. Fradraget må likevel kreves i selvangivelsen.

Sjøfolk på utenlandske skip må også selv føre opp fradraget, og må i tillegg kunne fremlegge dokumentasjon på antall dager hvis skattekontoret ber om det. Du fører fradraget i post 3.2.13 i selvangivelsen.

Fiskere:

Fiskere med fiske som hovedbeskjeftigelse i minst 130 dager i året, har krav på et eget fradrag på 30 prosent av inntekten. Fradraget har en øvre grense. Se under.

Du fører fradraget i post 3.2.14 i selvangivelsen.»

<http://www.skatteetaten.no/no/Tabeller-og-satser/Fisker--og-sjomannsfradrag/?ssy=2014>

Ikke misforstå, det er ikke slik at FFFS vil at Fiskerfradraget skal settes ned, tvert i mot, det vi ønsker er rettferdighet og at alle sjømenn skal ha samme fradrag. Hvorfor skal en yrkeskategori til sjøs favoriseres fremfor en annen? Alle er pr. definisjon sjøfolk. Også fergemannskaper, de har også sitt virke om bord i en båt. Om man drar fisk opp av havet eller frakter mennesker og gods over det, har ingen betydning. I begge tilfellene arbeider man stort sett turnus og er borte fra hjemmet, og benytter seg derfor lite av det offentlige.

Har man sitt yrke om bord i en båt, er man sjømann. Er man sjømann, er det etter vår mening, krav om likhet.

I praksis betyr dette at FFFS mener at alle skal ha de samme godene/fordelene. Fiskerfradraget skal **ikke** settes ned, men fergemannskaper uavhengig av seilt strekning, og andre sjøfolk, skal oppjusteres og få det samme fradraget som det fiskerne har. I følge både den gamle Sjømannsloven og den nye Sjøarbeiderloven, er det forbudt å diskriminere.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

FFFS HAR GJENTATTE GANGER KREVD AT VI MÅ HA NORSK SOM ARBEIDSSPRÅK PÅ SOKKELEN OG NOR-REGISTRERTE SKIP

Senest i sist utgave av Dråpen tok vi opp problemet. Nå understreker også Per Steinar Stamnes i Industri Energi Statoil, viktigheten av norsk som arbeidsspråk. Stamnes poengterer at sikkerheten må ivaretas, og sikkerheten ivaretas best gjennom felles norsk språk.

På maritime.no sine sider kan vi blant annet lese følgende, hentet fra fagforeningens nettside.

«Krever norsk språk offshore»

Frykter at leverandørene vil hente inn billigere arbeidskraft for å kutte kostnader.

- Vi krever at norsk språk skal brukes på norsk sokkel, sier Per Steinar Stamnes, som er leder i Sokkelforeningen i Industri Energi Statoil ifølge fagforeningens nettside.

På Industri Energis landsmøte sa han at det er viktig at alle snakker og forstår samme språk, både i den daglige arbeidssituasjonen og ved en ulykke.

Stamnes frykter at arbeidsgivere, spesielt i leverandørindustrien, vil hente inn billigere personell som snakker et annet språk enn norsk.

Så lenge ikke operatørselskapene ikke setter betingelser om språk eller lønns- og arbeidsvilkår i anskaffelsesprosessen, frykter Stamnes det vil bli konkurranse som vil gå utover sikkerheten.»

<http://www.maritime.no/nyheter/krever-norsk-sprak-offshore/>

At arbeidsgivere vil bytte ut norske arbeidstakere med billige utlendinger, er vi ikke i tvil om i det hele tatt. Derfor er det viktig at vi snarest mulig får områdene langs kysten og sokkelen, som vi kan kalle våre nærområder, beskyttet ved lov. Som vi har sagt før, er det i følge TV2, bare Norge og England som ikke har slike lover. Om vi får proteksjonisme i disse farvannene, er det helt opplagt at norsk må bli arbeidsspråket.

Falck Nutec i Esbjerg kan opplyse om at i Danmark er arbeidsspråket på danske installasjoner dansk, men det forventes at alle kan snakke og forstå engelsk. Dette er praksisen, men svakheten er at dette ikke er lovbestemt i Danmark, noe det burde vært, i følge Lars Frederiksen ved Falck Nutec.

Vi inviterer herved **alle** fagforbund som setter sine norsktalende medlemmer i høysetet, til å bli med på å presse gjennom norsk som arbeidsspråk. Vi, som sjøfolk, har dessverre i alt for lang tid erfaring med at det motsatte er tilfelle. Når vi sier norsktalende, er det ikke for å diskriminere de som ikke snakker norsk/skandinavisk, men for å ivareta sikkerheten, sikre arbeidsplassene for de som allerede er i arbeid, og sørge for fremtidig norsk rekruttering.

La oss for all del få lover som beskytter norske arbeidstakere på kysten og sokkelen, det er der verdiene skapes - innfør proteksjonisme for kysten og sokkelen og fjern muligheten for dispensasjon for NIS- skip til å frakte varer og gods mellom norske havner.

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Det menneskelige element i trening

Det menneskelige elementet blir stadig mer aktuelt i sjøfart og da kommer vi ikke unna at det kommer til å bli en større del av trening også.

Det abstrakte, menneskelige elementet lar seg ikke evaluere på samme måte som hvis noen glemmer å slå på en bryter. Dette er høyst observerbart og effekten av det er innlysende og lett å vurdere. Det gir ingen læring å fortelle en som jobber på broa at han eller hun har slått på feil bryter eller brukt feil prosedyre. Det vil alltid være en årsak til at noe blir glemt og det er den som er viktig.

Instruktører er som regel sjøfolk som har en sterk operativ forankring og gjør de

dyktige på det tekniske. Det menneskelige elementet ligger innen psykologi og det er høyst abstrakt uten forankring i en operativ hverdag. Operative miljø og forskningsmiljø må nødvendigvis arbeide sammen for å skape treningskonsept som består av human factor. En integrasjon mellom tekniske og abstrakte konsepter må lages, men det må være på en måte som gjør at en instruktør med teknisk bakgrunn kan bruke det. Det er ikke godt nok å si at det var bra kommunikasjon, god situasjonsforståelse eller gode beslutninger.

Tekniske miljø opererer med konkrete parameter og er system-orientert mens de som driver forskning arbeider med modeller og abstrakte konsept. Å sette sammen disse to miljøene gir ikke nødvendigvis gode trenings-system. I og med at human factor har størst tilhørig-

het innen forskning (psykologi) blir dette styrende for hvordan det menneskelige elementet utvikles i operative miljø.

Det kan gjøre at treningskonseptene blir så diffuse og fulle av generelle beskrivelser at de blir umulig å bruke.

Kobling mellom forskning og operative miljø er blitt prøvd flere ganger, men gode evalueringsmodeller som omfatter det menneskelige element uteblir.

En simulator gir store muligheter for å belyse nettopp det menneskelige element, men det krever riktig fokus og tilstrekkelig forståelse for human factor. Den forståelsen må finnes i alle ledd fra myndighetene til ledelsen i rederiene og de som driver trening. Slik er det ikke i dag dessverre.



AUFs tvangstanker

Under denne overskriften skrev Lederen i BT 17/10. 2014 om **videregående skole**. Som AUF vil gjøre obligatorisk. Jeg er enig med BT, dette er forfeilet. Men, jeg synes det er **grunnskolen** det nå bør snakkes om. At den er dårlig er det virkelige alvorlige. Selve trappetrinnet for videre utdanning, og samtidig basis for bl.a. landets fremtidige håndverkere. Men det er mye verre fordi, angivelig, dropper 1/3 av disse elevene ut. Det er katastrofalt for samfunnet. For uten grunnskolen er det få meningsfylte jobber. Slikt blir det altfor lett rus og NAV- klienter av, som Norge ingenlunde har råd til, slik samfunnsutviklingen nå avtegner seg.

AV DAN ODFJELL – SAMFUNNSDEBATTANT

Der er faktisk grunn til å fundere på hva som er galt. Hvorfor ser det ut for at f.eks. norsk ungdom er mindre robust, med økende psykiske problemer? Er det kostholdet, manglende fysisk aktivitet eller hva? Mange orker ikke engang å gå på skolen og melder seg ut av samfunnet. Er det foreldrene som svikter og/eller som skjemmer bort sine barn - foreldre som syr puter under armene deres? Det *samtidig* som skolen fører en slags laissez-faire-politikk (fransk uttrykk som betyr "la det skure", red.anm.), med overdreven tidlig kos og lek, når barna virkelig er vitelystne og sterkt mottakelige? Med tanke på voksenlivet er det noe - eller noen - som gjør de unge en bjørnetjeneste.

På forsiden i samme avisutgave presenterte BT "Skoletaperen" som var blitt en av Bergens rikeste... Det passet godt for mitt poeng, som er, at akademisk utdanning aldeles ikke alltid er lykken. Det å få jobbe med det som gir den enkelte trivsel og livsmening, *det* er det viktigste. Blant ungdom som tidlig dropper ut

er det nemlig mange dyktige og meget nyttige. Som samfunnet sårt trenger. Det bare gjelder, at de unge tidligst mulig kommer/hjelpes inn på sine rette spor. Da blir det alminnelige gode folk av de fleste. Som i tidligere tider da skoletiden var mer begrenset etc.

Norske håndverkere er faktisk blitt vår tids adel. Men de er blitt så få, at de må suppleres med store mengder arbeidsomme fremmedarbeidere. Hovedsakelig fra de baltiske landene. Dobbel kostbart for landet, når norske arbeidsplasser samtidig tapes. LO burde besjeftige seg med denne reelle problemstillingen. Heller enn om rikspolitik og egne taburetter.

Faktum er, arbeide er livets viktigste lære. Opp tidlig om morgenen har "oppdragelse og gull" i munn. Kommer man først godt igang - ungdommer så vel som voksne - går mye deretter av seg selv. **Kanskje heller enn NAV burde sjøfartsnasjonen Norge sponse skoletrette ungdommer til et år til sjøs. Det er samfunnsmessig rimelige praksisstillinger.**

Sistnevnte idé fordi, samfunnskostnaden blir den samme, men samfunnsnykten anderledes positiv. Det allmene tidligere disiplinerte vernepliktsystemet er nærmest bortfalt, og appellerer neppe uansett til mange urolige unge, og de kanskje akademiske ubekvemme. Vel å merke, de skole-umotiverte på dette og tidligere alderstrinn. For oftest er det ikke intelligensen det skorter på. Mest av alt gjelder det tidlig virketrang - udelt positivt i seg selv - og gjerne noe fysisk heller enn den "kjedsommelige" skolepulten, som appellerer mest til de skoleflinke jentene. Guttene er annerledes, og skolen må omlegges tilsvarende. Man kan utmerket godt argumentere, at det ikke er guttene våre, men skolevesenet det er noe galt med.

Når dessuten kravet til artium (videregående) er så lavt, at derfra består selv dem som nesten ikke kan skrive eller lese, da virker AUFs tvangstanke om obligatorisk videregående skole ekstra meningsløs. Og aller verst, for og med universitetstudenter, er den kontrollerende muntlige eksamen bortfalt. En eksamen som ville avdekket, at enkelte Master studenter ikke engang forstår hva faget går i. For slike som knapt har deltatt på forelesninger, og fordi skriftlige klipp og lim innleveringer aldeles ikke er til å stole på i eksamens-sammenhenger. Når de sågar kan skrives hjemmefra, med god hjelp fra andre. Norsk akademisk fusk er blitt forstemmende lett.

Opplagt, lang akademiske utdanning har samfunnsmessige negative sider. Det ser vi i næringslivet. Akademia er aldeles ikke for alle å trives med. Vi trenger like meget og mere til folk som er lykkelige og praktiske i det daglige vedlikeholdsarbeidet og/eller i den kommersielle sektor. Heller enn mer eller mindre vellyk-

info@fffs.no – www.fffs.no

kede professorer, som det uansett kun er et begrenset nasjonalt behov for, både i næringslivet og i samfunnet forøvrig.

Med norske universitetskrav betydelig senket, og med eksamens-type-informasjon lett tilgjengelig via nettet (til dårlig erstatning for virkelig dyptpløyende kunnskap) gi meg heller en alvorlig 18-19 år gammel handelsgymnasiast med de rette innstillingene, som kan opplæres i et yrkes-spesialisert og praktisk virke. Atom-fysikere søkes ikke. De som kom-

mer ut fra NHH eller Universiteter må uansett oftest omskoleres til bransjespesifikke kunnskaper. Næringslivet foretrekker faktisk unge folk som de selv kan sponse etterutdannelsen til, heller enn "satte" overstuderte langtidsstudenter med norske vitnemål. Ikke som i England, forteller kandidatens sanne og hele studie historie. Og ikke minst, disse sistes ofte inflaterte selv-oppfatninger og tilsvarende lønnskrav. Tid er penger, både for studenter og for samfunnet. Dette glemmes altfor lett.

I tidligere tider fikk 14-årige såkalte "umuligjusser" muligheten til å reise til sjøs. En tid under skipskommando i et disiplinert lite samfunn, hvor man hver dag måtte innordne seg arbeidsrutinene, ble det samfunnsnyttige og voksne folk av. Selv de umuligste. Mange ble deretter til skips-offiserer, sågar kapteiner og maskinsjefer. Med gode personlige karriere-valg, både på land og til sjøs.



Illfoto:bwgas.com

BW - DENISE

Understående «analyse» av FFFS fikk vi på FB-siden vår

Det er vi meget glade for, da får vi enda en gang mulighet til å poengtere hva vi gjør og ikke gjør.

Jeg vil med dette få belyse et par ting rundt denne provoserende posteringen på deres side.

Jeg er selv en av de Color Line ansatte som virkelig føler dette på kroppen, samtidig som jeg ser hvor mye engasjement og fighting som blir utført både fra Norsk Sjømannsforbund og deres tillitsvalgte om bord. Hele den artikkelen dere viser til er jo et direkte resultat av hva disse har stått på for. Jeg må si at når dere sier at dere ikke kunne ha vært mere enig, og noen må ta til fornuft utfordrer jeg dere på å vise til hva dere har gjort i denne saken. Slik jeg oppfatter det så

sitter dere bare på gjerdet og snakker om at hvis alle kommer over til dere så skal det bli handling. Dette er vel bare en utopi å tro på, og i deres iver etter å kapre medlemmer skaper dere heller en situasjon som forverrer situasjonen for mange av oss seilende.

Når dere i tillegg er så usannsynlig frekke og hevder at NSF nå er i mot noe de stemte for, så legger dere med en lenke som gjelder fartsområde utvalget for å understreke påstanden. Alle som virkelig har lest rapporten klarer å lese at det var en majoritet av utvalget, som støttet en løsning for å begrense at et helt rederi kunne utføre det de truet med. Nemlig det å flagge om hele Color Line, på bekostning av alle oss ombord. Dere gjør alt dere kan for å hinte at det er NSF som var i majoriteten, mens dere aldri skriver noe om hvem fra arbeidsgi-

versiden som da må ha byttet side. For så lenge både arbeidsgiver og arbeidstakersiden hadde 4 plasser, og det ikke var et enstemmig utvalg må jo noen ha hatt ulike meninger. Når man leser på deres nettsider, er det ikke noen tvil om at de ikke støttet dette, men sto på sitt krav om å kreve norske lønninger på norsk sektor. Min konklusjon over deres agering, er at dere svekker og ødelegger for oss seilende i motsetning til hva dere så svulstig hevder. Hva med å ta kontakt med representanter for NSF for å spørre om det er noe dere kan hjelpe til med i denne viktige saken, i stedet for å prøve å kapre medlemmer i fra de med alle mulige påstander. Det ville kunne styrket oss seilende i denne viktige kampen.

Rune Bjørk



Illfoto: Helge Oksnes

MS TRONDHEIM

TAKK FOR KOMMENTAR

Det du skriver kunne like gjerne vært skrevet av meg selv - for tjue år siden. Jeg trodde også på forbundet jeg hadde vært en del av i mange år, men da jeg avslørte hvor mye ledelsen egentlig brydde seg om meg som medlem, var det slutt. Jeg har aldri tvilt på engasjementet til de seilende, hverken i NSF eller i de andre forbundene. Det var først da ledelsen avslørte seg selv at skuffelsen gikk over til en bestemt handling: Dette ville jeg ikke være en del av lenger.

Siden har vi fått utallige tilbakemeldinger fra andre som har opplevd mer eller mindre det samme som meg. Jeg vet at dette blir vanskelig å svelge, derfor skal jeg bare nevne noen få eksempler på hva jeg mener.

Grunnen til at vi startet FFFS, var at NSF ikke var interessert i å lytte da jeg tok opp problemet med sikkerhet på oljefeltene. Jeg, sammen med Harald Prytz, som var den andre som var med å starte Seilende Oljearbeideres Forening- SOF, forløperen til FFFS, opplevde det samme fra våre respektive forbund - total taushet til å begynne med.

Først da jeg skrev en artikkel i en avis, ble det fart i sakene. Da var det ikke måte på hva forbundet ville gjøre, problemet var bare at det jeg ba om, ville de ikke gjøre noe med. I stedet tilbød de meg et weekendopphold på et førsteklasses hotell, sammen med min kone.

Det forunderlige var at det ikke skulle avholdes noe som helst i NSF regi denne helgen. Jeg, som gjentatte ganger hadde klaget på at forbundet unnvek problemer, hadde nå gjort meg fortjent til et gratis hotellopphold på forbundets bekostning. Jeg så på dette som et forsøk på bestikkelse, regelrett for å få meg til å holde kjeft.

Senere, etter at vi hadde startet forbundet, haglet det inn med historier fra folk vi aldri hadde hørt om før, som kunne fortelle de merkelige ting. Felles for de fleste var at de hadde tatt kontakt med forbundet, men aldri fått svar, eller at svaret de fikk var at «dette er ikke noe forbundet kan gjøre noe med». Jeg skal ærlig innrømme at vi hadde ikke peiling på hvilket stort arbeid vi hadde begitt oss inn på, hadde vi visst det, er det ikke sikkert at vi hadde startet.

En av de store sakene vi har hatt innfor rettsvesenet er tvangstrekkssaken, vi kunne like gjerne ført saken mot et av de andre forbundene, men valget falt på NSF på grunn av at det kom frem tre modige personer, som sa at de ikke lenger fant seg i å bli frastjålet penger. De ville ikke være, og var heller ikke medlemmer i NSF, men i FFFS. Hvorfor skulle de finne seg i å betale til to forbund når menneskerettene sier at det er fri fagforeningstilhørighet?

Vi, som har sagt at vi tar alle medlemmene på alvor, var bare glade for å hjelpe. Saken kom først opp i Oslo Tingrett, hvor vi tapte, vi anket og det gikk heller ikke bedre i Borgarting lagmannsrett hvor pensjonert NSF leder Erik Bratvold kunne fortelle - på direkte spørsmål fra dommeren, at NSF året før tok inn ikke mindre enn trettiåtte millioner kroner på tvangstrekket, stort sett bare fra utenlandske arbeidere (slik de vil gjøre om CL blir flagget ut eller om til NIS).

På den tiden hadde vi begynt å lese oss opp på rettigheter, og hadde gode advokater. Vi tok sjansen og anket igjen, nå til Høyesterett.

I Høyesterett fikk vi endelig medhold. Høyesterett kommenterte i tillegg at regnskapene til NSF fremsto som produserte i ettertid, men viktigst er at fra da av ble det forbudt å tvangstrekke noen

for kontingent. Se forøvrig hva Høyesterett sa om NSF regnskap:

(56) Den tariffavgift som de ankende parter blir avkrevd, tilsvarer medlemskontingenten i Norsk Sjømannsforbund. Avgiften blir ikke holdt atskilt fra forbundets øvrige inntekter, og det er ikke mulig å etterprøve hvorvidt avgiften bare blir brukt til å kontrollere at arbeidstakere som ikke er organisert i Norsk Sjømannsforbund, får tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Den beregning som Sjømannsforbundet har fremlagt, er ikke tilstrekkelig underbygd, og fremstår som konstruert i ettertid. Det er fagforeningens som må sørge for å legge opp regnskapene slik at det er mulig å foreta den nødvendige kontroll av om avgiften blir brukt til lovlige formål. På denne bakgrunn finner jeg det klart at den avgift som de ankende parter er blitt avkrevd, er uberettiget, og at Sjømannsforbundet er uberettiget til å motta denne.

En av dem vi tok saken opp for i Nye Kystlink saken, var en dame fra Sandnes, som hadde spurt sitt **daværende** forbund NSF om hjelp, men fikk den samme nedslående tilbakemeldingen, som så mange andre før henne hadde fått. Vi hadde på dette tidspunktet startet en prosess for å hjelpe en av våre andre medlemmer, Arne Eikhaugen, i hans kamp for å få beholde jobben, til tross for at han hadde passert 62 år da han ble ansatt. Saken

HELSEATTEST PÅ DAGEN

Vi har drop-in timer alle dager

Timebestilling mandag, tirsdag og onsdag.

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

Vi tilbyr også:

Konsultasjoner på dagen • Vaksinasjon
Personallegeordning • Bedriftshelsetjeneste.
Skipsmedisin

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

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

LEGEKONTORET FOR SJØMENN
 **Maritim Telemedisin**
BERGEN

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

kom opp for Agder Tingrett i Skien sommeren 2008. Damen fra Sandnes ble FFFS medlem og fikk også hjelp av oss.

Om du går til side 8-9 i Maritim Logg nr. 7 for 2008 kan du lese om hvor viktig den saken er for alle sjøfolk. NSF kommenterer saken og er helt enig med FFFS nå, de viser til og med til paragrafer i loven som viser at det er forbudt å si opp arbeidstakere på grunn av alder. Likevel nektet de sitt eget medlem hjelpen og støtten ved å føre saken. Det nedrikste med artikkelen er likevel at i artikkelen fremstår det som om det er NSF som fører saken for retten. FFFS er ikke nevnt med et eneste ord.

Det jeg har beskrevet er bare litt av det som norske sjøfolk opplever, men utenlandske sjøfolk, tvangsinnmeldt i NSU som NSF blir kalt der, har det mye verre. De har ingen alternative forbund å

henvende seg til. Jeg har med egne øyne sett hvordan de blir behandlet. Det gjør noe med en når voksne mannfolk gråter over behandlingen de får - av de som skal se etter at alt er som det skal være, i henhold til avtaler.

Du skriver selv at du ser hvor «*mye engasjement og fighting som blir utført både fra Norsk Sjømannsforbund og deres tillitsvalgte om bord*»

Det er som jeg sa innledningsvis, det er om bord kampen og engasjementet er, ikke sentralt hvor det skulle vært. Om Kiel fergene blir flagget ut, hvor mye tror du de tre store taper i kontingentinntekt? Helt sikkert svært lite, om noe i det hele tatt. Hvorfor skal de da gjøre seg upopulære hos ledelsen i Color Line?

Du spør om hva FFFS har gjort i denne saken (utflagging av CL?), ikke så gan-

ske lite vil jeg si. Vi har gitt beskjed til **hver eneste** stortingsrepresentant, vi har vært i aviser, vi har vært på radio, og selvsagt vært engasjert på våre egne sosiale medier. Du kommenterer jo noe av det vi har gjort. Vi sitter langt fra på gjerdet. Hvorfor tror du at vi har så mange saker for retten, hvorfor tror du at vi har fått ny sjømannslov? Hadde det vært opp til de tre andre hadde vi fortsatt blitt lurt hele tiden, i dag litt mindre på grunn av FFFS innsats.

Min konklusjon over deres agering, er at dere svekker og ødelegger for oss seilende i motsetning til hva dere så avsluttig hevder.

Når du konkluderer som du gjør, er det på bakgrunn av at du har blitt misledet til å tro at vi ikke gjør noe. Grunnen til at vi ikke har forhandlingsrett er at rederiene er bundet av avtaler med de tre andre.

Det de gjorde da de skrev denne avtalen var effektivt å stoppe opprettelsen av nye og konkurrerende forbund. Heldigvis visste vi ingenting om det den gangen vi startet. Deres plan var at ting skulle være statiske og ikke dynamiske, og følge med tiden. Ingen skulle få lov å sitte urolig i båten, de ønsket å ha total makt.

FFFS er et samlende forbund, ikke som du påstår, et splittende. Hvorfor tror du at det er et forbund for underordnede mannskaper, et for maskinister/teknisk personell og et for navigatører? Det er nettopp for lettere å kontrollere de seilende. Vi tror derimot at alle om bord står sterkere om vi står sammen, det gjør faktisk alle våre medlemmer også - sammen kan vi få til store ting, bare vi er ærlige overfor hverandre.

Til slutt utbroderer du hvor uærlige vi er som fremsetter løgner, i forbindelse med områdeutvalgets konklusjon, hvor vi påstår at NSF var med på flertallets beslutning. Om du går inn på vedlagte link, vil du se at vi bare siterer det som er publisert i media. Jeg har forsøkt å formidle dette til deg også på telefon, men de to gangene jeg har forsøkt på en høflig måte å få deg i tale, har du dessverre ikke hatt tid å prate med meg. Derfor denne forklaringen i Dråpen. Håper du ser på oss i et nytt lys etter dette!

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



DIESELDYR.NO

MARITIM
CONSULTANTS AS

Unngå driftsproblem

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

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

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE**

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

www.maritim.as
post@maritim.as

Er dette et bevisst forsøk på svindel?

I følge den hollandske avisen The NL Times, har hollandske myndigheter bøtelagt rederiet Royal Caribbean (RCL) med \$ 760 000 for manglende dokumentasjon og utnyttelse av mannskapene.

Det hollandske arbeids- og sosialdepartementet hadde informert RCL på forhånd, om at når skipet kom til Rotterdam, ville det bli foretatt en inspeksjon om bord. I meldingen ble det også påpekt at det ville bli lagt stor vekt på at rederiet måtte følge nederlandske lover, skriver avisen (se link)

Det var midt i oktober vi ble gjort oppmerksom på at mannskapene om bord i verdens største cruiseskip, Oasis

of the Seas, ble grovt utnyttet. Først ble det sendt om bord ti inspektører, det de oppdaget var så graverende at ytterligere en inspeksjon ble foretatt. Denne gang med 45 inspektører.

Denne gang var det ikke bare dårlige hyrer det dreide seg om. Slik vi ser det, var det rett og slett en kombinasjon av arroganse og økonomisk utnyttelse som ble avslørt. Selv om det var en varslet inspeksjon om bord, hadde ikke rederiet sørget for å ha arbeidstillatelsene i orden, og for det andre hadde de, som vanlig, ikke brydd seg om å betale for det arbeidet mannskapene hadde utført.

I følge avisen ble det konstatert at minst 85 av mannskapene fra Sør-Amerika og Filippinene, ikke hadde arbeidstillatelsen i orden. I tillegg hadde mange av dem arbeidet alt for mange timer, i henhold til hollandsk lov. Rederiet ble bøtelagt med 12 000 Euro per overtredelse. Om

mannskapene fikk utbetalt det de hadde innestående av overtid, sier avisen ingenting om. Hadde eierne hatt litt moral, hadde ikke skipet hatt hjemmehavn i et land og registreingshavn i et annet, og de hadde i alle fall betalt mannskapene en anstendig hyre.

Avisen sier heller ingenting om at ITF, som NSF er en del av, var om bord. Det er tross alt NSF (NSU er den internasjonale betegnelsen på NSF) som har plikt til å se til at avtaler blir overholdt, på vegne av sine medlemmer om bord. Det er det medlemmene betaler kontingent for, enten de liker å betale eller ikke. Betale må de.

<http://www.vesselfinder.com/news/2419-Royal-Caribbean-fined-over-600000-for-overworking-crew>



Illfoto: FFFS

ALLURE OF THE SEAS

Utvikling i feil retning – igjen

Vi vil tro at Lauritz-Eidesvik ville protestert kraftig mot utviklingen i rederiet han grunnla.

<http://www.h-avis.no/n%C3%A6ring/eidesvik-sier-opp-norske-sjo-folk-1.8637309>

I følge Haugesunds Avis vil den nye ledelsen i rederiet kvitte seg med norske sjøfolk, og erstatte dem med utlendinger. Dette var Lauritz-Eidesvik sterkt imot. I en telefonsamtale med oss, kort tid før han døde, sa han at sjøfolk og redere må leve i symbiose - den ene kan ikke klare seg uten den andre og begge må tjene penger. Det han hadde satset på, og som han fremdeles ville satse på, var norske sjøfolk (se faksimile fra Bergens Tidene 02.09 2002, nederst i artikkelen).

Det var slik mentalitet rederne hadde før aksjespekulantene slapp til og gjorde re-

deriene til aksjeselskaper hvor det eneste som gjaldt var profitt, og aksjespekulantene slapp til på grunn av skipsfartspolitisk unnfallenhet. Lauritz var visjonær og hadde tro på fremtiden for norsk skipsfart. Vi hadde gode verft og dyktige sjøfolk og dette var verdier det var verdt å ta vare på og utvikle, i følge ham. Nå blir stort sett alle norskeide skip bygget ved utenlandske verft og bemannet med utlendinger. Hans ønske for fremtiden har blitt ettertrykkelig knust.

EIDESVIK SIER OPP NORSKE SJØFOLK.

Rederiet Eidesvik varsler at de vil redusere antall skandinaviske ansatte. Totalt er det snakk om en reduksjon på 50-70 skandinaviske sjøansatte.

Rederiet legger ikke skjul på at de syns norske sjøfolk har blitt dyre i drift. I en pressemelding skriver rederiet:

«Økte kostnader i de senere år og behovet for å sikre selskapet i fremtiden har

vært avgjørende for beslutningen om å redusere antall skandinaviske arbeidsplasser. Det er åpenbart at den norske refusjonsordningen har svekket norske sjøfolks konkurranseevne og er en medvirkende årsak til at Eidesvik nå ser seg nødt til å gå til det alvorlige skritt å redusere antall skandinaviske sjøfolk.» I tillegg oppgir rederiet at utfordrende markedsforhold innen seismikk med to skip i opplag, samt generelle utfordrende markedsforhold innen de segmenter rederiet opererer i, er en viktig grunn for nedbemanningen.

Eidesvik opplyser at de fortsatt vil ha nærmere 700 skandinaviske ansatte etter nedbemanningen. Rederiet opplyser foreløpig ikke hvor reduksjonen skjer og eventuelt om dette rammer ansatte fra Haugalandet og Sunnhordland.

<http://www.h-avis.no/n%C3%A6ring/eidesvik-sier-opp-norske-sjo-folk-1.8637309>



Vil kun ha norske sjøfolk

Lauritz Eidesvik vil bare ha nordmenn på sine båter. – Det er et spørsmål om sikkerhet og sjømannskultur. Og så er vi glad i norske sjøfolk, forklarer Bømlo-rederen.

► «Bow Eagle»-skandalen

IAN STIAN VOLD

ian.vold@ntb.no

70-årige Eidesvik har med stor interesse fulgt debatten om utlendinger på norske skip de siste dagene. Han synes ikke de harde utfallene mot asiatiske sjøfolk etter «Bow Eagle»-tragedien har vært over streken. Rederen ser det som utenkelig at noe lignende kunne skjedd med en norsk styrmann på broen.

– Kulturforskjeller

– Sjømannsforbundene må få lov til å rasle med sablene. Det er Norges rykte som sjøfartsnasjon som står på spill. Ikke å hjelpe sjøfolk i nød er en døds synd. Det har norske sjømenn fått prentet inn gjennom hele livet.

– Så dette handler om kulturforskjeller?

– Jeg vil ikke være dommer i denne saken. Men tragedien kan nok ha noe med forskjell i mentalitet å gjøre. Nordmenn – og norske sjøfolk i særdeles-



SATSER NORSK: Lauritz Eidesvik vil ha norske sjøfolk på sine båter. Og bedre rammebetingelser for rederiene. ARKIVFOTO: OVE OLDERKJER

het – setter sin ære i det å kunne hjelpe. Kanskje det å berge folk ikke står like sterk i andre kulturer, sier han.

– Vi har kjempet to verdenskriger med det norske flagget til topps. At flagget nå blir tilført på denne måten, fortjener vi ikke, legger Eidesvik til.

Satser norsk

Supplybåt-rederen er en av de få som fremdeles sverger til helnorsk besetning på sine fartøyer. Av i overkant 400 ansatte i det Langevåg-baserte rederi, er de aller fleste nordmenn. Eidesvik vil også i fremtiden utelukkende forsøke å rekruttere norsk arbeidskraft.

– Hvorfor?

– Vi er veldig glad i norske sjøfolk, og mener det er viktig å ta vare på landets maritime tradisjoner. For oss er dette helt klart også et spørsmål om sikkerhet og kvalitet. Vi ønsker at våre ansatte skal være de beste. Da synes vi det er viktig at de er blitt opplært innenfor den samme sjøfartskulturen som vi verdsetter så høyt.

– Er norske sjøfolk verdens beste?

– Det må i hvert fall være målet at de skal være det. Uansett er det kun nordmenn som jobber for norske interesser. Derfor er det viktig å tenke norsk.

– Torpedert

Eidesvik er blant rederne som har gått hardest ut mot rammebetingelsene for norsk sjøfart. Han mener myndighetene er i ferd med å torpedere hele næringen.

– Det tyske ubåter ikke klarer i løpet av to verdenskriger, er norske myndigheter nå i ferd med å få til. Det er ikke lett å satse på norske sjøfolk under slike forhold, fryser han.

Nå setter han sit lit til et flertall på Stortinget for en nettolønnsordning for norske sjøfolk.

– Noe må skje. Man kan jo lure på om det er en bevisst politikk at alle her i landet enten skal gå på trygd eller jobbe i det offentlige.

Kan man håpe at undrenes tid ennå ikke er forbi?

Eller kan man være så frimodig å tro at dette er et resultat av at Dråpen nå blir sendt til alle stortingspolitikere?

Næringsministeren har, uavhengig av grunn, endelig funnet ut det samme som FFFS; noe bør gjøres for å beholde maritim industri norsk!

På denne bakgrunnen gir hun nå Fartsområde- utvalget nytt mandat. De skal finne tiltak for å få rederne til å flagge sine skip tilbake til norsk flagg.

«Det er professor Hans Jacob Bull som skal lede utvalget. I innstillingen han leverte til næringsministeren i september i år, var en av forutsetningene for tiltakene som ble foreslått at de holdt seg innenfor de økonomiske rammene som da eksisterte.

I den nye rapporten, som etter alt å dømme vil tas i betraktning når Regjeringen kommer med sin maritime strategi til våren, vil Bull og utvalgsmedlemmene

også se på alternativer som medfører økte utgifter for Staten.

- Når det gjelder norske sjøfolk, er spørsmålet hvor mye penger Staten er villig til å bruke, sier Bull.»

<http://www.maritime.no/nyheter/maeland-gir-fartsomrade-utvalget-nytt-mandat/>

Landet som flommer over av penger, skal se om det har noen hensikt å støtte fremtidens industri! Forstå det den som kan! I stedet burde vi gi full gass slik at vi blir ledende på fraktmarkedet og at vi ikke kommer i bakleksa når andre land også ser mulighetene. FFFS mener det kan skapes titusenvis av varige arbeidsplasser både på land og sjø. Skoler kan bestå og oppgraderes, rederikontorene vil bli værende og de ansatte vi ha trygge arbeidsplasser.

«Utvalget vil se på muligheten for å utvide de eksisterende refusjonsordningene. Bull sier han tviler på om utvalget vil gå så langt som å foreslå at nettolønnsordningen for NOR-skip også skal gjelde for NIS-skip.»

Om refusjonsordningene for NOR-skip blir så gode som vi håper, ser vi ingen grunn til at også NIS-skip skal få nettolønnsordning. Ordningen for NOR-skip må være så god at det er agnet som skal til for å få rederne til å flagge skipene sine hjem igjen. Hva er hensikten med to registre, om en skikkelig god refusjonsordning er på plass.

NIS-registrerte skip må ikke få utvide sitt fartsområde inn på kysten, som utvalget foreslo i sin første rapport. Om så skjer vet vi hvor restene av den norske sjømannsstand vil være om ganske kort tid.

«I rapporten åpner utvalget for at NIS-registrerte skip kan operere i en viss utstrekning i nye fartsområder, og å forbedre ordningen for NOR-skip ved å øke nettolønnsordningen»

Mens vi venter på utvalgets konklusjon og anbefaling – la oss håpe at det fattes riktig beslutning slik at arbeidsplassene innen hele den maritime industrien kan bli trygge, både på kort og lang sikt, for alle involverte.

Ilfoto: Helge Oksnes

Norge trenger flinke offiserer til sjøs, men hvor skal vi få dem fra?

Om vi går noen tiår tilbake i tid, var det ikke vanskelig å få jobb til sjøs; man gikk bare til nærmeste hyrekontor og ba om hyre. Om du ikke fikk jobb samme dag, var ikke ventetiden lang før du fikk napp.

Som en kontrast til dette; i dag finner du ikke noe hyrekontor - de er nedlagt. Ja faktisk er du heldig om du får en jobb til sjøs i det hele tatt. Som vi har nevnt ved en del anledninger, så har våre «ansvarlige» politikere snart skuslet bort siste mulighet til å få seg jobb til sjøs.

Etter krigen hadde vi 70 000 – 80 000 norske sjøfolk, i tillegg til en del utlendinger som gikk på samme betingelser som nordmennene. Da rasjonaliseringen begynte på 50-tallet, ble selvsagt besetningene på de enkelte skip redusert, men utover 60-tallet økte antall skip ganske betraktelig, og dette førte til at de aller fleste fikk beholde jobben til sjøs. Bare på en annen båt.

Det rare var at vi på den tiden sjelden hørte om at noen ungdommer droppet ut av skolen, de som valgte å slutte på skolen, reiste i stor grad til sjøs. De var trette og leie av skolen, og ønsket seg noe annet. Da var hyrekontoret godt å ty til. Mange av dem som avsluttet skole-

gangen da og senere, er i dag sjøfartens rygggrad.

Slik kan det muligens bli igjen, om vi bare har politikere med ben i nesen. Her kommer et helt gratis råd til dere: Subsidier skoletrette ungdommer med minimum et år, slik at de igjen kan få reise til sjøs og bli voksne, samfunnsbevisste og ansvarlige mennesker, som ikke har «Naving» som sin hovedbeskjeftigelse. La dem få en sjanse til å gjøre noe fornuftig! Oljealderen kommer ikke til å vare evig, men transport av varer på de syv hav vil - den vil bare vokse og blomstre!



FJORDGAR

Foto: Eirik Ask - www.bergenship.no

Det ligger vel i navnet at vi skal tro på KrF?

I sitt alternative statsbudsjett har de tatt med at nettolønnsordningen må lovfestes. De går i tillegg til dette, lenger enn regjeringen i sitt forslag, de vil faktisk gjøre nettolønnsen til et effektivt verktøy i konkurransen med andre lands redere.

De vil gjøre ordningen «levende», de vil justere den i forhold til forventet prisvekst. Får de det igjennom, kan det se ut som om norske sjøfolk, muligens kan øyne et lite håp i det fjerne. Det er uansett et langt steg i riktig retning.

Line Henriette Holten Hjemdal sier i en uttalelse blant annet at:

– Vi må jobbe for å bevare den maritime næringen i Norge, for den er en av de viktigste vi har. Alle grep vi kan gjøre for å bevare norske sjøfolk og få flere redere til å flagge skip i NOR-registeret må vi se på.

Hun sier også at:

Vi ønsker at nettolønnsen skal lovfestes og forventer at regjeringen gjør dette.

Men vi mener at nettolønnsordningen må lønnsjusteres, det er den riktige måten å gjøre det på, sier stortingsrepresentanten fra KrF.

Slik fungerer nettolønnsordningen.

Dagens refusjonsordninger for sjøfolk består av to ulike tilskuddsordninger, avhengig av hvilke skip som blir omfattet.

Nettolønnsordningene for NOR-skip

Den såkalte «nettolønnsordningen» gjelder dersom skipet er registrert i NOR og oppfyller kravene til full sikkerhetsbemanning og kravene til opplæringstiltak. For å kunne kreve refusjon, må rederiene dokumentere at de har et visst antall lærlinger/kadetter på hvert av skipene det søkes refusjon for.

Rederiene søker om å få tilbakebetalt det de trekker i skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for en del av mannskapet.

Tilbakebetalingen er begrenset til kr 198 000 per sjømann per år («taket»).

Omfatter lasteskip, brønnbåter, passasjerskip, slepebåter og skip i petroleumsvirksomhet. I tillegg gjelder ordningen for passasjerskip i utenriksfart i NOR (Color Line) og passasjerskip som betjener strekningen Bergen – Kirkenes (Hurtigruta).

Ordinær/særskillt refusjonsordning for skip i NOR og NIS

Det kan søkes om 12 % refusjon av lønnsutgifter for refusjonsberettiget mannskap lasteskip, passasjerskip og slepebåter som ikke driver i petroleumsvirksomhet. For brønnbåter og skip i petroleumsvirksomhet gis det 9,3 % refusjon.

Sjøfolkene må oppfylle en del kriterier for skatte- og trygdeplikt til Norge, innbetaling til pensjonstrygden etc. Er skipet registrert i NOR anses kravet til drift også oppfylt når noen sjøfolk i sikkerhetsbemanningen ikke er refusjonsberettiget.

Er skipet registrert i NIS, må alle i sikkerhetsbemanningen være berettiget refusjon:

NIS-skip som det søkes refusjon for skal ha åtte stillinger om bord dekket av sjøfolk som er skattepliktig til Norge. Stillingene skal minst være skipsfører, overstyrmann, maskinsjef, 1. maskinist, to voksne underordnede og to opplæringsstillinger.

Omfang

Ordningene omfatter til sammen ca. 10 000 sjøfolk og pengene, ca. 1,6 milliarder, må bevilges hvert år over statsbudsjettet.

http://frifagbevegelse.no/politikk/nettolnnsordningen_tas_p%C3%A5_alvor_298560.html

En ting er i alle fall sikkert, får vi ikke en nettolønnsordning som speiler dagens virkelighet, i konkurransen med utlandet, vil vi se en akselererende avvikling av skipsfarten slik vi kjenner den. Norske sjøfolk vil være en saga blott. Taket på nettolønnsordningen må vekk, og skipsfartspolitikken må bli langsiktig og til å stole på. Nå har vi i alt for mange år sett hva kortsiktig planlegging fører til.

Illfoto: Helge Oksnes

M/S Richard With – av Nassau?

Skriver avisen Fremover 2 november.

http://www.fremover.no/lokale_nyheter/article7672892.ece

Er dette det første steget på veien mot full utflagging, eller er det det beste argumentet vi har for å få full proteksjonisme langs kysten og på sokkelen?

Uansett hva som skjer, kan vi ikke se bort fra det faktum at det er ca. 2000 arbeidsplasser vi snakker om, bare i hurtigruten. Om disse må gå på grunn av at noen få investorer skal tjene store summer penger, blir det bare blåbær sammenlignet med hvor mange som må gå om NIS eller utenlandskregistrerte skip får fotfeste i disse farvannene.

Norskregistrerte skip vil man da bare finne i historiebøkene, nå må vi alle gå sammen for å få til en langsiktig sjøfartspolitikk som ikke bare skal gjøre utlendinger førnøye.

Nå er det faktisk på tide at norske sjøfolk og redere også blir satt pris på. Oppjuster nettolønner eller refusjonsordninger som fungerer, kutt skatter og avgifter som tar knekken på en lang og ærerik tradisjon, som norsk tilstedeværelse på havet har vært i århundrer.

Avisen Fremover skriver litt om hva det har kostet norske skattebetalere å beholde arbeidsplassene:

Det er ikke akkurat noen nyhet at investorer som Hegnar og Stordalen er drivende dyktige til å tjene penger. Det er heller ikke uvanlig med gode opsjonsavtaler til direktører. Men i denne saken er det en hake ved det hele. Det dreier seg om 5,12 milliarder statlige kroner, fordelt over åtte år. Hurtigruteavtalen som ble inngått med staten for perioden 2012 til 2019, innebærer at staten subsidierer rederiet med 640 millioner hvert år. Til sammenligning utgjorde statlige subsidier 377 millioner per år i den forrige avtalen. Og i 2008 måtte samferdselsdepartementet rykke ut med en tilleggsavtale, for å redde Hurtigruten fra konkurs. Staten har med andre ord investert veldig mye i det som nå er blitt en utbyttefest for noen få. Mye har selvsagt skjedd etter at Hegnar og Stordalen kom inn på eiersiden, men rederiet har hele tiden stampet i økonomiske brottsjøer. Resultatene har uteblitt.

Vi tror ikke at de London baserte eierne i TDR Capital, kommer til å selge ut før avtalen og overføringene fra staten er over, men da frykter vi at det kommer til å gå fort. Det er betenkelig at kystens riksvei nr. en har blitt redusert til en helt vanlig salgsvare. Stoltheten vi alle har følt for dette unike produktet som hurtigruten er, er nå blitt overtatt av

utlendinger, med en eneste tanke med oppkjøpet- å tjene mer penger.

Selvsagt forstår vi at hurtigruten ikke kan operere uten at det er et økonomisk veldrevet selskap som står bak, men når viktigheten at dette selskapet er så stor at staten går inn med skattepenger for at det i det hele tatt skal kunne utføre de tjenestene som ligger til grunn for overføringene, da mener vi at forpliktelsene også skal oppfylles.

Om det viser seg at det ikke blir gjort, må støtten stanse umiddelbart. Om det blir snakk om å bytte ut de tariffene som i dag er gjeldende, med kontrakter som billige utlendinger må ta til takke med, blir staten medskyldige i sosial dumping.

Hvem som blir eiere av Hurtigruten i framtida, er det umulig å si noe om. Men TDR Capital blir det ikke. Dette selskapet er et investeringsselskap som i snitt sitter høyst tre år på selskaper de kjøper opp. Mange er redd for at dette blir slutten på hurtigrutevirksomheten langs kysten. Det er en høyst reell frykt. Med internasjonale kapitalister ved roret kan mye skje. Det som garantert er sikkert, er at de ikke vil finne seg i røde tall på bunnlinja år etter år.

Hurtigruta har seilt langs kysten i 121 år. I Nord-Norge har den en helt spesiell stilling, og er nærmest en del av vår kulturarv. (Fremover)



Jarle Brevik har i årevis arbeidet med å få myndigheter og forbund til å gjøre noe med den urettferdige sjømannspensjonen i Norge. Han har sammenlignet den norske sjømannspensjonen med flere andre europeiske lands pensjoner, og kommet frem til at pensjonerte sjøfolk i Norge blir lurt. Under kan du lese hans siste brev til Arbeids og sosialministeren samt Siv Jensen som tar seg av finansene.(red.)

Åpent brev til arbeids og sosialminister Robert Eriksson og finansminister Siv Jensen

Starter med arbeidsministerens svar til meg, av 20/6 om Pensjonstrygden for sjømenn.

Jeg takker også for din E-post av 5.mai 2014.

Det er, som du viser til, nedsatt et offentlig utvalg som skal utrede pensjonstrygden for sjømenn. Utvalget skal forta en bred gjennomgang av alle sider ved dagens ordning, og på denne bakgrunn vurdere tilpasninger av pensjonstrygden for sjømenn til prinsippene i pensjonsreformen.

DET VIL IKKE VÆRE RIKTIG AV MEG Å GÅ NÆRMERE INN I ULIKE SIDER VED DAGENS ORDNING FØR UTVALGET HAR AVGITT SIN RAPPORT.

Du takker for min e-post, men sier ingen ting om brevet samt mange vedlegg av samme dato. Vedleggene viser jo bakgrunnen for diverse ting, som jeg har pekt på i mine forslag til utvalget.

Du skriver at *det ikke ville være riktig*



Robert Eriksson. Foto: frp.no

av meg å gå nærmere inn på dette, der tar du nok en grov politisk feilvurdering. Begrunnelsen for det går helt tilbake til 1940/1948. I 1940 ble det hemmelige Nortraships fondet opprettet. Ranet av mesteparten av de pengene er velkjent for de i voksen alder. AP og kongehuset gav en del utvalgte redere lov til å overføre betydelige summer til utlandet- deriblant Sveits.

Når så AP 3/12-48 lovfestet en offentlig pensjonsordning for sjømenn, er dette starten på en fortsettelse av å rane sjøfolks innbetalte kroner. Materien her er stor og kompleks, men hovedpunktet er at en lovendring må skje veldig raskt. Det nevnes i mandatet til utvalget.

Ordrett: Utvalget bes videre utrede overgang til en pensjonsløsning som følger pensjonslovgivningen i privat sektor. I den sammenheng skal utvalget utrede hvilke overgangsordninger som kan være aktuelle ved en slik omlegging.

Klisje- i land vi kan sammenligne oss med. Det AP startet og har gjennomført, er ikke i nærheten av andre lands sjømannspensjon (les tilleggspensjon) I andre land blir sjømannspensjonen nevnt som tilleggspensjon- fondsbaserte private ordninger med forskjellige ordninger. APs ran av vår innbetalte medlemsavgift i PTS har aldri blitt trukket over skatteseddelen, men separat på

vår hyreavregning og derfra havnet rett i gapet på statskassa. Trukket privat men så plutselig blir det offentlig, etter lov av 1948.

For noen år siden, med AP-regjering, kunne en lese på regjeringens nettside at i Sverige var det slutt på sjømannspensjonsordningen. Det er en direkte bløff, de avsluttet en ordning som ligner vår offentlig vedtatte. I Sverige fortsatte de med en tilleggspensjonsordningsfondsbasert ordning. Jeg vil selv få tilleggspensjon (sjømannspensjon) og alderstrygd fra Sverige, etter å ha seilt under svensk flagg noen år. Det vi har, kalles en FØRTIDSPENSJONSORDNING mellom 60 og 67. En hinderløype laget etter beste AP-oppskrift, slik at en vil få minst mulig igjen for det en har innbetalt hele sitt yrkesliv som sjømann. Det svenske systemet er slik som alle ønsker seg. En kan starte og ta ut sin PRIVATE-SJØMANNSPENSJON, når man ønsker det, og så over hvor lang periode en ønsker, for eksempel sammen med alderspensjon. Det er på tide at FrP og H. undersøker hvordan de sammenlignbare land behandler sine sjømenn. Dere har en jobb å gjøre etter at utvalget har levert sin vurdering. Lovforandring som fører til at vi kan ha alternativer etter fondsbaserte private pensjonsordninger.

Når en ser på utvalgets besetning har



Siv Jensen. Foto: frp.no

jeg veldig lite tiltro til at det vil komme vurderinger, som vil sørge for noen rettferdighet for oss. Nevner 3 sjømannsfagforeninger hvor Ap-partiboka gjenomsyrer. De samme er også representert i PTS-styret.

Nå er det opp til deg Robert Eriksson og avslutte ranet av våre privat innbetalte kr. Ikke glem at sjømenn nå kan seile til de blir 70, Loss of license er utdatert. For syns skyld vil jeg også legge til at dere snarest bør starte planleggingen/ gjennomføringen av Stadt-tunellen.

Hilsen havkokk Jarle Brevik
Adr:6590 Tustna



SKOMVÆR OG UTVÆR3

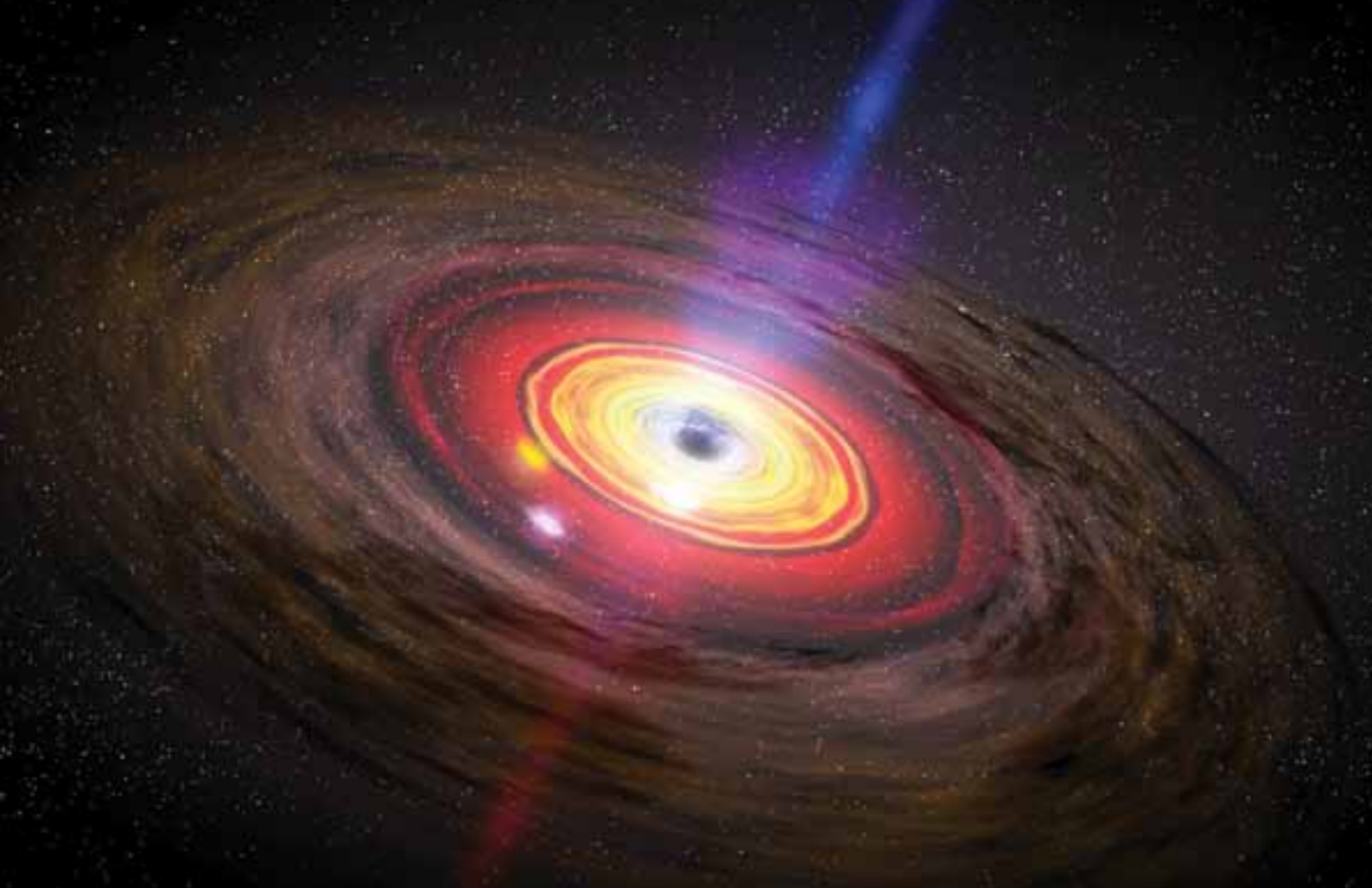
Illfoto: kystverket.no



Av Knut Jørgen Rød Ødegaard

Bildet viser røntgenstråling fra objektet Sagittarius A som inneholder Melkeveiens eneste superstore sorte hull. NASA/CXC/Univ. of Wisconsin/Y.Bai. et al.

SUPERHULL LAGER SPØKELSESPARTIKLER



Varm gass virvler rundt det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien. Illustrasjon: NASA

Det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien er for tiden i ferd med å sluke en stor sky av gass. Men superhullet forårsaker også en rekke andre energirike fenomener og ser ut til å produsere enorme mengder av en spøkelsespartikkel.

I sentrum av de fleste galaksene i Universet finnes det enorme sorte hull som kan slurpe i seg hele stjerner og solsystemer på en gang dersom de får muligheten. Massen til Melkeveiens monsterhull er 4,1 millioner ganger Solens og er derfor relativt moderat i denne sammenhengen. Likevel herjer dette hullet med omgivelsene sine, og i et års tid har en stor sky av gass som har kommet for nær, blitt revet i stykker, og deler av skyen vil etter hvert forsvinne inn i dette kosmiske sluket.

Nye observasjoner gjort med tre rombaserte røntgenobservatorier tyder imidler-

tid på at superhullet også forårsaker at energirike spøkelsespartikler blir sendt ut i rommet. Hvert sekund passerer 67 milliarder av den merkelige partikkelen nøytrino gjennom hver kvadratcentimeter av oss. Disse spøkelsespartiklene farer rett gjennom oss, gjennom Jorden og gjennom Solen uten å bli hindret. Nesten alle disse nøytrinoene kommer fra Solen, men langt mer energirike nøytrinoer ser ut til å stamme fra ekstremt energirike fenomener, slik som Melkeveiens superhull.

Kilden til nettopp disse nøytrinoene er blant de største mysteriene innenfor astrofysikk i dag. Fordi partiklene trenger gjennom alt, er det ytterst vanskelig å bygge detektorer som klarer å registrere et tilstrekkelig antall energirike nøytrinoer til at kilden lar seg avdekke. Med IceCube Neutrino Observatory som befinner seg ved Sydpolen, har imidlertid 36 slike nøytrinoer blitt identifisert siden 2010. Ved å koble disse observasjonene med data fra tre røntgenteleskoper, har forskerne funnet bevis for voldsomme hendelser som sammenfalt i tid med at de spesielle nøytrinoene nådde Jorden. Da røntgenobservatoriet Chandra ob-

serverte det største utbruddet noensinne fra objektet Sagittarius A som huser det superstore sorte hullet i sentrum av Melkeveien, gikk det under tre timer før sydpol-observatoriet registrerte nøytrinoer. Flere andre røntgenutbrudd ble også fulgt av nøytrinoer.

Antagelig blir denne typen nøytrinoer dannet i Universets mest energirike fenomener, slik som galaksesammensmeltinger, stoff som faller inn i superhull omgivelsen til såkalte pulsarer – super-tette, superroterende stjerner. Forskerne mistenker at de samme fenomenene gir opphav til uhyre energirik kosmisk stråling, som består av mer ordinære partikler som er akselerert til hastigheter ekstremt nær lysets

Som nevnt i tidligere utgaver, har det i høst vært betydelig komet-dramatikk. Den 19. oktober for en komet forbi Mars på rekordnær avstand. Den 12. november skulle den europeiske romfartsorganisasjonen ESA foreta en spektakulær, historisk og vågal landing på en kometkjerne. Bilder og nærmere resultater fra disse begivenhetene finnes på www.astroevents.no.



Snart jul

Juletrafikken ombord er på sitt mest intense nå i begynnelsen av desember. Glade passasjerer skal få sine forventninger innfridd.

Det kan være krevende men er også givende når man vet at jobben er godt gjort, passasjerene er fornøyd og omsetningsrekordene ruller inn.

Men på pauserommet opplever jeg kollegaer med tomt og fryktsomt blikk. Hva vil fremtiden bringe? Har vi jobb neste år? Alle sitter musestille i båten og håper at marerittet går over denne gangen også. At politikerne er snille og greie og bevilger de etterspurte millioner til nettolønnsordningen.

Siden i sommer har vi lest faresignalene i dagspressen. Siden i sommer har ryktene gått og blikkene blitt mer og mer slitne. Gjennom mer enn to tiår har denne tilstanden gjentatt seg gang på gang.

Lykken har vært pausene mellom nettolønsslagene. Tryggheten enn så lenge.

Lykken har vært kollegaen som kan fortelle om sitt nyfødte barn eller barnebarn, en god historie eller som lyser av stolthet over godt utført arbeid i hjemmet eller på jobben. Denne lykkefølelsen gir energi og arbeidslyst.

Rederen krever forutsigbarhet. Det er meget forståelig. I vårt velordnede samfunn vil den minste familie ha samme behov. Rederen vil ha "like konkurransevilkår". Betyr det i Norden? Betyr det at man må velge vekk tax-free handel og kasinovirksomhet? Erstatte norsk besetning med billig, utenlandsk arbeidskraft midt i et kjøpesterkt og høyt priset norsk marked? Nei, dette kan umulig være riktig.

En fornuftig reder og arbeidsgiver som tjener meget godt på sine investeringer er mer lojal overfor sine ansatte og sine passasjerer enn som så. Det er jeg overbevist om.

Det er jo takket være sliterne om bord, og et kjøpesterkt marked at rederen har blitt nordisk mester i kvadrat-meterpriser. (ifølge. Finansavisen 20.11.2014) Da kan jeg ikke tro at han velger bort de som har skapt verdiene mot en usikker fremtid for hvordan markedet vil reagere.

La oss sliterne gå sammen om et ønske for nyåret; beholde alle kollegaene og arbeidsplassene våre, se fremtidsstro og trygghet gnistre i øynene på pauserommet og håpe inderlig på en lojal arbeidsgiver!

God jul alle sammen!

Jane Birgitte Issa



I forbindelse med det arbeidet Jarle Brevik gjør i forbindelse med sjømannspensjonen, tar vi med et leserbrev fra Dråpen nr. 3- 2007, som viser at absolutt ingenting har forandret seg. Kanskje har vi en stortingspolitiker med litt rettferdighetssans som tør å ta hansken opp?

Hr. redaktør – jeg vil herved be om spalteplass til dette innlegg, som kanskje viser at det er langt igjen før rettferdigheten skjer fyldest.

Innspill.

Den norske sjømann – en paria kaste?

Når du nå får høre følgende historie, så sier de aller fleste. Dette er ikke sant!!!

Men – dessverre. Historien er sann, og viser hva som skjer med en yrkesgruppe i Norge i 2007. Selv om det høres både helt utrolig og usannsynlig ut.

En sjømann som har seilt til sjøs i mer enn 40 år dør 59 år gammel, dvs. ett år før han skulle ha blitt pensjonist. Han etterlater seg blant annet en sørgende hustru, som nå plutselig har blitt enke. En liten trøst opp i sorg og elendighet for den etterlatte, burde ha vært sjømannspensjonen - som mannen har opparbeidet gjennom sine 40 år til sjøs, en pensjon han sikkert ikke hadde vært i stand til å opparbeide uten konas hjelp. Men, nei – slik var det ikke!!!

En sjømann kan gå av med pensjon (frivillig/ufrivillig) ved fylte 60 år. De betaler inn en egen sjømannspensjon i alle sjømanns år til sjøs - i tillegg til den ordinære folketrygdavgift. Den innbetalte sjømannspensjon skal sjømannen så leve av, inntil han fyller 67 år. Da blir som kjent alle pensjonister og mottar sin folketrygd – livet ut.

For å oppnå sjømannspensjon må sjømannen ha seilt i minst 150 måneder (12,5 år), og maksimal pensjon oppnås etter 360 måneder (30 år).

Som dere ser – alle kriterier tilsier at «vår døde sjømann» hadde opparbeidet fulle rettigheter – til pensjon. Og – langt utover dette. Feilen var – at han døde før fylte 60 år. Det ble således ingen pensjon. Ei heller for den etterlatte hustru!!! Hun hadde for øvrig fulle rettigheter til å «arve» hans sjømannspensjon. Men – det var før 2001!!!!. Da ble sjømannens/hennes rettigheter endret av regjering/storting og forbund - med et pennestrøk.

Sjømannens egne innbetalte penger til egen/hustrus pensjon frarøves/stjeles av den norske stat. Er dette mulig? Kan en slik lov/ forskrift gis tilbakevirkende kraft? Tenk hvis dette hadde blitt gjort mot kommunalt eller statlig ansatte? Ja – tenk. Et annet spørsmål i saken, hvorfor har dette blitt gjort mot sjømannen og hustru? Er sjømenn en liten og svak yrkesgruppe?

Det kan umulig være at den norske stat hadde behov for å stjele sjømannens penger?

Er det noen i styrende organer, eller med juridisk kompetanse som kan besvare mine spørsmål?

Fra mitt ståsted synes dette å være nok et barbarisk overtramp mot den norske sjømann, som føyer seg inn i rekken av historiske tyverier fra denne yrkesgruppen. Utført av den norske stat ved ulike regjeringer og storting. Jammerlig og skammelig.

Roar Berggren

Er partiet Venstre leie av å være med i norsk politikk?

3. november vil bli stående som den dagen Venstre valgte og ikke bli tatt på alvor lenger. Fra da av skremte de vekk mange av sine velgere. I alle fall de som har sin inntekt fra arbeid på sjøen.

I tillegg til å fremme et håpløst ønske om å fjerne nettolønnsordningen, går Venstre inn for å høyne de foreslåtte avgiftene som regjeringen i sitt statsbudsjett ønsker nedsatt, blant annet de som er nevnt under. Venstre fremstår med dette som bakstreverske i norsk maritim politikk. Om partiet bare tenker miljø, blir de snart en ganske liten gruppe. Som man kan se av V. forslag (under), vil de altså fjerne støtten til skipsfarten, og dermed

knekke sjøfartsnæringen med skatter og avgifter.

Hva skal vi med ren luft og isbreer når vi ikke har inntekt til å kjøpe det man skal putte i munnen? Det er heller ikke enkelt å sette pris på grønne marker og fuglekvitter når du er sulten. Om Venstre får gjennomslag for det de ønsker, tipper vi at det ikke blir mange sjøfolk som vil stemme på dem heller – og heldigvis for det.

<http://www.bt.no/nyheter/innenriks/Venstre-ut-mot-10000-sjofolk-3233840.html>

Det ble heldigvis bare med forslaget, og det ble nedstemt. Men Venstre avslørte at de ikke fortjener sjøfolks stemme.

Det andre av regjeringens støttepartier, KrF, går stikk motsatt vei i sitt forslag til statsbudsjett - de vil øke nettolønnen.

- Venstre går mot forslaget om å fjerne campingvognavgiften: 70 mill.
- Venstre går mot å redusere avgiften for tyngre kjøretøy: 200 mill.
- Venstre går mot å redusere omregistreringsavgiften: 660 mill.
- Venstre går mot å ikke prisjustere bensinavgiften: 100 mill.
- Venstre vil ha økt bensinavgift: 440 mill.
- Venstre vil prisjustere autodieselavgiften: 190 mill.
- **Venstre vil øke dieselavgiften 1,2 milliarder**
- **Venstre vil oppheve avgiftsfritak for diesel til båtmotorer: 35 mill.**
- **Venstre vil øke grunnavgiften på mineralolje: 505 mill.**
- Venstre vil ha økt Co2-avgift på bensin og diesel: 820 mill.



Trine Skei Eriksen - Foto: Bård Ek- venstre.no



For å illustrere at svært lite blir gjort fra de med forhandlingsrett, tar vi med et stykke fra Dråpen nr. 4- 2008.

Hvem er sjømann, og hva skal til for å bli betraktet som en?

Etter flere besøk og henvendelser fra ansatte i flere fergereederier, er vi gjort oppmerksom på at de ikke har sjømannsfradrag. Hva kan være grunnen til at så er tilfelle?

FFFS velger å tro at det ikke ligger noe ondsinnet bak, men hva tenkte de andre organisasjonene på da dette ble vedtatt?

På det første spørsmålet er svaret lett, etter vårt hode; alle som arbeider på et skip er sjømann.

På det andre spørsmålet, må vi sende spørsmålet til de tre andre.

De er så stolte av å ha forhandlingsrett, noe de gjør alt de kan for å nekte FFFS. Når man har forhandlingsrett, så skal den

brukes til å forhandle frem bedre avtaler for medlemmene, ikke motsatt.

Slik vi har forstått det, må man ha en minimums seilingslengde på minimum 300 n. mil for å ha rett til sjømannsfradraget. Med ferger er det jo slik at de har faste ruter å følge.

Skal man bli nødt for å ta en lang tur innimellom for å få det andre sjøfolk har krav på?

Når det gjelder Sjømannsfradraget er det litt merkelig at det ikke er indeksregulert. De aller fleste sjøfolk arbeider i en 1-1 situasjon, med andre ord er de borte halve året, men må betale alle skatter og avgifter som om de var hjemme hele året. Alle vet at skatter og avgifter ikke står stille, men blir oppjustert ved hvert statsbudsjett, slik også i år, men sjømannsfradraget står stilt i år også. 80 000 kr har fradraget vært i flere år, på samme tid har skatter og avgifter (vei-

avgift, Nrk lisens osv) gått opp ganske betydelig.

FFFS som blir, enn så lenge, nektet forhandlingsrett, har store vanskeligheter med å forstå at de som har slik rett ikke benytter den. Det er skammelig.

Hvorfor blir ikke alle sjøfolk inkludert i sjømannsfradraget?

Mener de andre forbundene at de er for lite sjøfolk, så må de komme med en beskrivelse på hva en sjømann er. Slik vi forstår deres tankegang, er de bare nyttige idioter som kan melkes for kontingent. Dette er både uetisk og i våre øyne kriminelt.

Betaler man kontingent, har man krav på å bli tatt på alvor. Betaler man for en vare skal den også leveres. Man betaler ikke for å komme dårligere ut ved forhandlinger.



BERGEN FAITH

Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com



Å FLY

Minst ein gang i uga e eg ombord i et fly. Oftast e det jobb, av og te e det ferie. Eg e ikkje redde, men eg bler aldri heilt vande med det. Og eg syns aldri det e behageligt.

Eg vett ikkje om eg komme med eingang. Før hadde du billett. Nå e det mobil, PC, kort eller fingertupp. Men eg komme jo alltid med, så eg vett ikkje korfor eg grue meg.

Sikkerhedskontroll, venting, innsjekk, venting på å komma ombord, irritera seg øve folk så aldri finne plassen sin, og aldri sette seg ner, folk med åtta plastpåsar, ting så dette ner fra hattahyllå, finna ud, itte du har satt deg ner, at du har glømt å skru av mobilen, så ligge i hattahyllå, folk så lukte svette, meg sjøl så lukte svette, turbulens og flatulens.

Satt i flyet, på vei hjem fra Oslo. Bøyde meg ner, for å knytta skosnorå. Han i sedet foran finne ud at akkorat nå vil han vippe sedet sitt maksimalt bagøve. Øve ryggen og håvet mitt. Så eg havne i ein slags ufrivillige halvsiddande fosterstilling, og må riva damå te venstre for meg i foden, for å få hu te å hyla på hjelp.

Kver gang eg sidde ved ein nødudgang komme verten og forklare kordan eg ska åbna denne nødudgangen. Og kver gang spør eg: "Jo, men eg kan venta te me e oppe i luftå, ikkje sant?" Og kver gang får eg forklart at eg har misforstått – eg må venta te der oppstår ein nødsituasjon.

På vei te Trondhjem. Får servert ein kopp kaffi. Eg vett ikkje kordan de får det te, men kaffien på fly e dobbelt så varme så den kaffien du lage hemma. Og akkorat når du får kaffien: "Vi går nå inn for landing, så vi må vennligst be deg om å rette opp stolryggen, folde inn brettet foran deg, krølle sammen bena, folde hendene, feste sikkerhetsbeltet og legge redningsvesten i fallskjermen i lommen bak airbagen i nødutgangen

ved toalettet, som ikke kan brukes. vennligst påse at du tar med alle dine personlige eiendeler, og at du, når du åpner hattehyllen, sørger for at taxfreeposen faller i hodet på den ekle damen som har satt ved siden av deg."

Korfor seie eg ja te kaffi? Kor mange ganger har eg ikkje sølt kaffi, på meg sjøl eller på andre. Satt ved sidå av ei dama. Fekk kaffi. Sko henta kulepennen i indrelommen. Sølte halve koppen i fanget på damå. Fekk nye kaffi. Turbulens. Sølte halve koppen i fanget på damå. Eg lerte mange nye ord, for hu va jyseligt gode te å banna.

På vei hjem fra Trondhjem. Avis, sudoku og kulepenn. Litt vanskelige sudoku, så eg sidde og bide i kulepennen. Ved sidå av meg e der ei unge, kjekke dama så pege på sudokuen og seie: "Åtta." Kjekt å få litt hjelp, så eg takke, og begynne å snakka med damå. Fortelle litt vitsar, og gjør meg litt løyen. Hu ler ikkje av någenting, hu bare kikke på meg, med moen oppe. Jaja... Får heller løysa sudoku då.

Ti minutt seinare må eg på do, og då ser eg meg i speilet. Eg har tydeligvis bede sondt kulepennen, og lip-pene, kinnå, hagå og skjortebrystet e mørkeblått. Må vaska det vekk, men gnir det bare ennå merr udøve. "Nå må du komme ut fra toalettet, vet du. Vi skal lande." "Kan eg ikkje bare få ver her?" "Nei."

Og eg komme aldri te å forstå korfor eg, og mange andre, reise seg opp umiddelbart itte flyet har stopt. Me vett at der e 5-10-15 minutt te me kan bevega oss ud fra flyet, me vett at der e sykt trangt, me vett at halvdelen av oss har hattahyllå rett øve oss, og derfor ser ud, og føle oss som ringeren fra Notre Dame. Me vett at me får det klamt og trangt og vondt i ryggen, men me gjør det... Korfor?

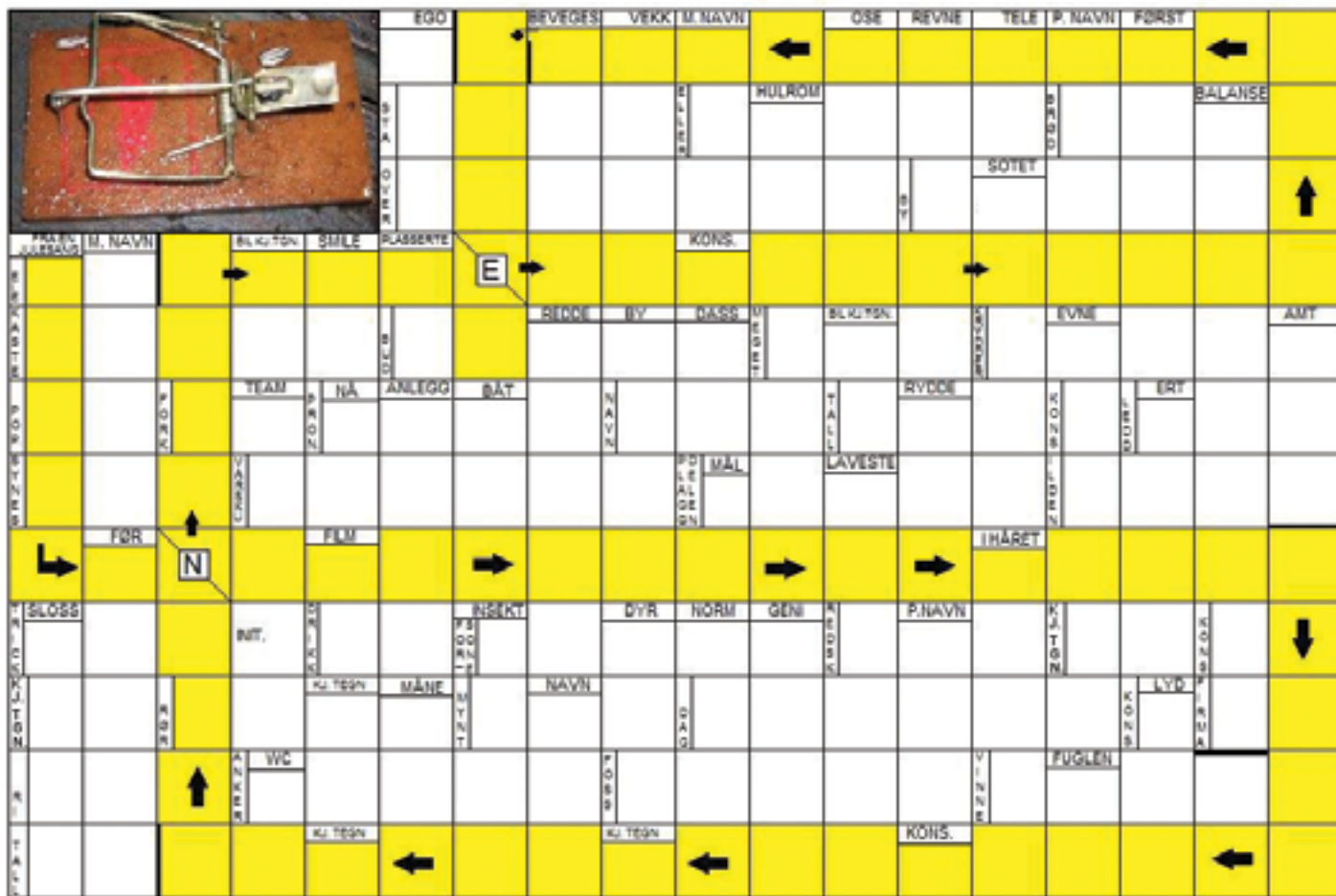
Korfor kan eg ikkje bare sidde roligt, i stolen min, med ein sudoku, te det e min tur te å gå av flyet?

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 15.03.15 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2014: Ådne og Sivert Sulebakk, Frekhaug - Stine Todal, Tustna -
 Olav Sletten, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
 Godt nytt år*



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



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		
Tele	Fax	E-Post
Slip	Rederi	
Merk		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

EN LEVERANDØR - FLERE LØSNINGER
Renhold • Temporært renhold • Byggrenhold
Rent tørt bygg • Riggdrift • Produksjonsrenhold
Kantinedrift/mat • Vaktmestere

LANDSDEKKENDE BEREDSKAP/SANERING

til alle typer båter og skip -og til verft og produksjonsbedrifter/fiskeri, ved behov for ulike typer sanering. Bl.a. Norovirus, Listeria Monocytogenes, Salmonella,

LOKAL BEMANNING

for renholdsoppgaver og temporære renholdsoppgaver (nedvask etc). Til båter, skip, rigger, kontor, etc., samt til fiskerinæringen og annet.

Vi dekker (lokalt) hele Rogaland Nord, Hordaland, Sogn & Fjordande, Møre & Romsdal.



Lik oss på
Facebook

GAVEKORT PÅ JULEVASK HJEMME

*Fin gave til seg selv, eller noen en setter stor pris på?
kan benyttes før- eller etter jul.*



VÅRT KVALITETSFOKUS TÅLER SAMMENLIGNING



BERGEN

(HORDALAND & ROGALAND):
Richard A. Rasmussen
Mob: 905 60 28
E-post: richard@renex.no
Facebook: <https://www.facebook.com/renex.bergen>
WEB: www.renex.no

ÅLESUND

(M&R / S&F):
Peter Blindheim
Mob: 400 11 036
E-post: peter@renex.no
WEB: www.renex.no

KRISTIANSUND

(M&R):
Birgit Rosbach Kvalvaag
Mob: 416 090 90
E-post: birgit@renex.no
WEB: www.renex.no

