



DRÅPEN

NR. 3 • 2016 • 15. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



● GI OSS ET HAVDEPARTEMENT
HERRE KONGE

● SCANDINAVIAN STAR OG
ÅRET SOM HAR GÅTT

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHold

Dråpen nummer 3 • desember 2016



Nr. 3 desember 2016 - 15. 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:
Thomas Sola - Statoil.com

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
En sjøfartsnasjon på arbeidsledighetstrygd?	side	5
Meningsfeller, gode debattanter og netttroll	side	6-7
ESA vil avskaffe norsk likelønnsvilkår	side	8
Dette er ikke selvsagt, bare en konstatering	side	9
Demokrati på arbeidsplassen?	side	10
Mindre gods seiler under norsk flagg langs kysten	side	11
Gi oss et havdepartement Herre Konge	side	12-13
Må snakke norsk	side	14
Kan vi stole på at våre fremste tillitsvalgte er til å stole på?	side	15
"Kan man styre et skip fra land, kan hackere også overta styringen	side	16
-Godsfrakt til sjøs kan gi solid klimagevinst	side	17
"Noen frykter også at oppsigelser vil komme uansett"	side	18
Norske vilkår i norske farvann	side	19
Ubemannede skip	side	20-21
Velkommen etter	side	22
Vi må stoppe sosial dumping	side	23
Når året er omme har vi hatt ca. 500 saker til behandling - i år!	side	24
Oppfordring til politikere - og andre	side	25
Som man (skips)reder - ligger man	side	26-27
Tenk om	side	28
Visste du at	side	29
Sjømannshistorier	side	30-31
Hva var det vi sa om å være premissleverandør?	side	32
Er du vikar, skal se etter om at pensjonen er innbetalt til PTS	side	33
Ballast og ballasttrafikk	side	34-38
Human factor	side	39
Scandinavian Star og året som er gått	side	40-43
Hvor offentlig er sjøfartsdirektoratet?	side	44-47
Hva var Betlehemsstjernen?	side	48-49
Regeaften på sjøhuså	side	50
Kryssord	side	51

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik
formann

Leder

Kjære lesere

Det er ikke bare mørket som tynger, men også det faktum at mange av våre lesere går julen arbeidsløse i møte, det tynger enda mer. Mange av disse arbeidsløse kunne vært i fast arbeid om bare staten viste mer handlekraft og brukte styringsretten i sitt eget statseide olje selskap- Statoil. I følge teknisk Ukeblad, er det ca. 3000 oljebrønner på sokkelen som skulle vært permanent plugget. Hadde den jobben blitt gjort hadde flere tusen arbeidstakere vært ute av køen for arbeidssøkende. Les mer lenger bak i bladet.

En annen sak med samme bakgrunn- politikk, gjør at mer og mer gods blir fraktet på «bekvemmelighetskjø», skip registrert i NIS, som fører norsk «bekvemmelighetsflagg» i hekken. Det vil si at disse skipene sammen med alle utenlandske skip som seiler i norske farvann, sender norske sjøfolk arbeidsledige på land. Når man i dag snakker om Norge som en sjøfartsnasjon er det en sannhet med store modifikasjoner. På grunn av politikernes unnfalleshhet har vi mistet ti tusenvis av norske sjøfolk de siste 30-40 årene. Det er her Norwegian og Kjos har fått sin lærdom.

Norge skal være et forgangs land, når det gjelder autonome skip, blir det sagt fra blant andre direktøren i Sjøfartsdepartementet og politikere. Det bekrefter bare det vi allerede har nevnt, våre tillitsvalgte på tinget og dem som skal se etter at sikkerheten til sjøs blir overholdt, ønsker at skipene skal styres fra et kontor på land. Sjøfolkene skal fases ut.

Vi skal fortsatt være en sjøfartsnasjon, men uten plagsomme sjøfolk. Det ser ut som om fjerningen av sjøfolk er satt i system av dem som skal se etter at norske arbeidsplasser er trygge. Kanskje på tide at vi sammen stikker kjepper i hjulene til disse, som ønsker norske sjøfolk dit pepperen gror.

Kontrollorganet til EØS, ESA, signaliserer sak mot like lønnsvilkår i den norske verftsindustrien. ESA mener Norge med sine regler om like lønnsvilkår hindrer konkurranse fra arbeidstakere i EU og vil derfor åpne for at arbeidstakere fra EU skal kunne jobbe under dårligere lønnsvilkår for å kunne skaffe seg jobb i Norge. Les mer bak i bladet.

Det er egentlig ikke denne typen pakker vi ønsker oss til jul. det vi ønsker er at når politikerne forteller oss at vi må stoppe sosial dumping, så mener de det. Slik det er nå er det det motsatte som skjer, i alle fall når det gjelder sjøfolk. Det er nok i denne omgang, å nevne utvidelsen av NIS registerets virkefelt.

Det kan faktisk se ut som om at det knaker litt i sammenføyingene når det gjelder den Stortingsnedsatte kommisjonen, som skal se på Scandinavian Star saken på nytt også. Vi får håpe at det bare er en dårlig følelse vi i stiftelsen har, og at det virkelig er vilje til å oppklare dette masse mordet. Les lenger bak i bladet.

Året er i ferd med å ebbe ut, og vi går et nytt i møte, med store forhåpninger om et nytt og fremgangsrikt år for alle.

Vi håper inderlig at alle får en fantastisk god jul

En sjøfartsnasjon på arbeidsledighetstrygd?

Mye vil ha mer, heter det, og rederne blir aldri fornøyde, derfor er heller ikke Stortingspolitikkerne ferdig med fjerne norske arbeidsplasser. De står hver dag på Stortingets talerstol og forkynner at vi må stanse sosial dumping, men som vi ser, er det det stikk motsatte de gjør.

25 000 Filippinere arbeider til enhver tid om bord i norskeide skip. Dette er mer enn dobbelt så mange som norske sjøfolk, som faktisk yter en innsats for landet via skatteseddelen. Norske sjøfolk blir satt på land, og må få sin «lønn» fra NAV.

De eneste som har glede av filippinernes innsats til sjøs, er rederne og politikerne, som får sole seg i glansen av spektakulære åpningsseremonier, og annen luksus og fordeler. Håper utenriksminister Børge Brende sender noen varme tanker til skattebetalerne som har betalt for både reise og opphold, og kanskje en liten

trøstende tanke på arbeidsledige norske sjøfolk.

«Utenriksminister Børge Brende åpnet denne uken Norges Rederiforbunds splitter nye treningssenter i Manila med høyteknologisk simulator levert av Kongsberg.

Norge begynte tidlig å hente mannskap fra Filippinene og i dag er over 25.000 filippinske sjøfolk til enhver tid om bord på den norskkontrollerte handelsflåten. Siden 1990 har Rederiforbundet hatt et eget treningssenter i Manila». (Utdrag fra UD sine sider)

Til stadighet hører vi Norge omtalt som en sjøfartsnasjon, det er sikkert riktig når det kommer til eierskap av skip, men når det gjelder ansatte norske sjøfolk, er det ikke lenger en sannhet. Det er ikke så mange år siden vi hadde 60-70 000 norske sjøfolk, at det er mindre i dag er ikke så merkelig, men alt kan ikke skyldes automatisering og effektivisering. Når vi vet at det er ansatt tusenvis flere utlendinger enn nordmenn om bord i norskeide skip, har arbeidspolitikken i Norge spilt totalt falitt. Når norske redere har ønsket noe, har de fått det servert på et sølvfat fra skiftende regjeringer, og

forbundene som har vært sandpåstrøere for denne politikken, har hele tiden vært de samme.

Til forskjell fra Norges Rederiforbund har Byggenæringens Landsforbund gjort felles sak med arbeidstakerorganisasjonene for å bli kvitt useriøse byggefirma som undergraver arbeidsvilkårene i deres næring. Rederiforbundet går motsatt vei. De ivrer for innføringen av Norsk internasjonalt skipsregister i norsk innenriksfart, vel vitende om at det vil utkonkurrere norske sjøfolk for sjøfolk fra andre land med langt lavere lønn og dårligere arbeidsvilkår. (skriver stortingsrepresentant Steinar Gullvåg AP blant annet 03.05.2010).

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

Nå vet vi resultatet av rederiforbundets ønske, og likevel sier de at de ønsker norske offiserer. Hvordan er det mulig å tro på slike utsagn? Nå forsvinner snart de siste maritime skolene i Norge mens rederne har bygget nytt topp moderne opptreningssenter for filippinske sjøfolk, men fremdeles er ønsket norske offiserer. De eneste vi kan tenke oss som vil tro på dette ønsket, er norske politikere.



Illfoto: bwgroup.net

Meningsfeller, gode debattanter og nettroll?

Facebook er en plattform for gode diskusjoner og åpen debatt. Likevel er det viktig å komme med en del oppklaringer og presiseringer om FFFS og vårt arbeid og engasjement.

På Facebook siden «Vi som vil at alle Norske Sjøfolk skal være med inn i Fremtiden», en side vi finner svært interessant, har et av våre medlemmer kommet med følgende ytring:

«Det er umulig å komme med en felles front mot politikerne hvis man ikke samles om krava. Jeg er selv medlem av Fellesforbundet for sjøfolk, FFFS, men ettersom krisa har kommet syntes jeg det ser ut som de sår mer splid blant sjøfolk og er mer opptatt av å rakke på de andre organisasjonene enn å faktisk gjøre noe. Vurderer å melde meg ut».

Det er beklagelig at vi blir oppfattet som en kverulerende forening, vi arbeider for å være det stikk motsatte. Hva vi forsøker å fortelle og å gjøre seilende oppmerksomme på, etter å ha vært til sjøs selv i nærmere 40 år selv, er det som er vår erfaring med andre forbund - ikke for å kritisere, men å klargjøre og å opplyse. Vi har sett hva som har vært, og fremdeles er, viktigst for andre forbund - penger. Vi skal ikke her starte med hele historien om hvordan de kom til pengene, men les boken om krigsseilerne, den er også med i velkomstpakken til nye FFFS medlemmer. Den forklarer godt hvordan den økonomiske kikkstarten var. Vi legger også med en link vi fant på de samme FB sidene.

Skjult for offentligheten har Norsk Sjømannsforbund siden krigen bygget seg opp en enorm formue. Nå er tallene tilgjengelige: Det "steinrike" forbundet sitter med årlige inntekter på rundt 63 millioner kroner og totale verdier for ca. 400 millioner.

<http://tux1.aftenposten.no/nyheter/okonomi/d163712.htm>.

Vi gjør oppmerksom på at artikkelen er publisert i september 2000, men det endrer ikke historien.

Man skal heller ikke la seg lure av at man har billig innboforsikring i NSF.

I 2008 svarte tidligere formann Erik Bratvold (han hadde da vært pensjonert i lang tid), på et direkte spørsmål fra en av dommerne i Borgarting lagmannsrett



Nettroll: Skjerm-dump fra internett

i Oslo under kontingentsaken vi førte på vegne av medlemmer mot NSF, hvor stor andel av kontingenten som var innboforsikring.

Svaret var overraskende, premien var godt og vel 1600 kroner i året. Vanlig premie andre steder på samme tid var mellom 250 og 800 kr. i året avhengig av hvor i landet man bodde. I dag er den samme prisen i Gjensidige forsikring mellom 1200 og 2000 kr. i året, med en forsikringssum på en million kroner. (sjekket 25.11.2016).

FFFS er ikke ute for å kritisere andre forbund, men vi sier ifra når vi ser hvordan sjøfolk, etter vår mening, blir holdt for narr. Vår oppgave er å ta vare på våre kolleger til sjøs. Den varen man betaler for, skal man ha levert.

Vi har også vært vitne til at norske sjøfolk mer eller mindre er radert vekk de siste tiårene. Fra å være 60-70 000 seilende på sekstitallet og til det antall vi ser i dag, har vi lite å takke de andre forbundene for. Ikke bare har de mistet interessen for norske sjøfolk, de har også vært med på å godta opprettelsen av NIS i 1987, samt utvidelsen av NIS registrerts virkefelt fra tidligere i år.

Når vi samtidig vet at de har mønstringskontor på Filippinene - NDF (se Manilaavtalen), slik at det skal bli lettere å skaffe billige mannskaper til oppdragsgiverne, da burde de fleste sett hvor dette bar. Nå snakker de om å innføre Allmengjøring i norske farvann, dette er å kaste blå i øynene på de som ikke har satt seg inn i taktikken deres. Allmengjøring består av så mange elementer at i en forhandlingssituasjon vil de fleste elementene bli forhandlet bort. Resultatet blir omkvedet «det er med beklagelse vi må innse at vi har tapt».

Den eneste medisinen, som hjelper i norske farvann, er PROTEKSJONISME. Da blir svaret fra myndighetene enten ja eller nei. Blir svaret nei er det opp til en samlet sjømannsstand å sørge for at vi får det vi forlanger. Sammen kan vi klare det.

Å reise rundt til landets ordførere er det samme - tale til galleriet, og å lure medlemmene med store overskrifter i lokalpressen. Alle vet at det er på Stortinget slike bestemmelser blir tatt, men der får man ikke samme oppmerksomhet

som ute i lokalavisene sitt rike. FFFS blir anklaget for at vi ikke gjør noe, at vi ikke har forhandlingsrett osv. Sannheten er at de andre forbundene har inngått avtaler med rederiforbundene, som rederiene er bundet av, om at ingen andre forbund enn dem skal ha denne retten. For å bli behandlet på samme måte som de tre andre må vi nok bruke rettssalene enda en gang.

Det FFFS blant annet gjør inntil vi har denne retten, er å sende Dråpen til hver eneste stortingsrepresentant. Som dere sikkert har sett er vi ikke redde for å kalle en spade for en spade, derfor har vi og fått en del reaksjoner på hva vi skriver både i Dråpen og på nettet fra den kanten. De stortingsrepresentantene som har følt seg tråkket på av oss, har fått muligheten til å komme til motmæle i Dråpen, men ingen har så langt turt.

Med andre ord FFFS kritiserer ikke, men vi forsøker å fortelle sannheten.

Det blir snakket så mye om å stå i sammen, å dra i samme retning. Det er nettopp det FFFS gjør, vi organiserer alle, fra kaptein til lærling, mens de tre andre forbundene differensierer etter yrke og rang. Atter en gang, ikke for å kritisere de andre forbundene, men to av dem klarte ikke for noen år siden, å slå seg i sammen til et forbund - NSF og NSOF. De tre klarer heller ikke å stå i samme hovedsammenslutning. Er det dette som blir kalt å stå i sammen, eller er dette splitt og hersk? En teknikk de har perfektjonert gjennom årtider. Slik vi ser det er det bare et forbund som ønsker å samle alle sjøfolk i ett forbund, det er FFFS. Vi organiserer alle, fra kaptein til lærling. Vi tar sjøfolk på alvor.



 **DIESELDYR.NO**

 **Unngå driftsproblem**

MARITIM
CONSULTANTS AS

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

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

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

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2
FOREBYGGENDE**



www.maritim.as
post@maritim.as

ESA vil avskaffe norsk likelønnsvilkår

Kontrollorganet til EØS, ESA, signaliserer sak mot like lønnsvilkår i den norske verftsindustrien. ESA mener Norge med sine regler om like lønnsvilkår hindrer konkurranse fra arbeidstakere i EU og vil derfor åpne for at arbeidstakere fra EU skal kunne jobbe under dårligere lønnsvilkår for å kunne skaffe seg jobb i Norge.

Både byråkrater og politikere burde forstå at dette ikke går an. Likefullt er Norge underdanig i denne som andre saker fra EU. Vi har friskt i minne bankvesenet der garantien for DINE penger i norske banker kommer til å bli redusert fra 2 millioner kroner til en EU standard på 100.000- Euro ca. 900 000 Nok, ifølge vår finansminister, som kommer fra partiet «for folk flest».

Det var en som så treffende illustrerte hvordan vi nordmenn er i forholdet til EU. Han sa følgende: Vi bare bøyer oss fremover slik at det er fritt frem for å rævkjøre oss.

Det er på tide folk våkner opp for å stanse galskapen. Vi er og har blitt feilinformert så lenge at begeret egentlig er fullt for lenge siden. Vi har innen maritim næring, offshore og transportbransjen en kjempekrise med tap av 10-tusener av arbeidsplasser. Det som egentlig irriterer «folk flest» i disse næringene, er at oppsigelser av et par tusen ansatte i disse

næringene, skaper ingen store reaksjoner. Når det derimot blir noen hundre permitteringer på det sentrale Østlandet da er himmel og jord i bevegelse, og media hopper på saken og det blir dekning både i aviser og TV.

Jeg er født og oppvokst på Vestlandet, har vært igjennom utflaggingen i handelsflåten midt på 80 tallet da jeg begynte i transportbransjen og så den samme utflaggingen der. Politikerne har sittet og sett på dette uten å løfte en finger. Håndverkere som har oversvømt landet vårt og utkonkurrert Ola og Kari med priser vi overhode ikke kan leve med. Hva har skjedd? Noen som har ryddet opp? Nei, det virker som om etablisementet sammen med fagforbundene lar dette skje som om det skulle være en langsiktig strategi å selge ut Norge bit for bit. Når vi nå ser i sak etter sak at ESA angriper oss på flere og flere punkter, er det viktigere enn noen gang at vi står sammen og stopper galskapen og "Tar Landet Tilbake".

Forholdene i transportbransjen ligner mye det som er beskrevet foran. Her begynte utlendingene å underby norske transportører slik at disse ikke lenger kunne konkurrere. På toppen av det ble det åpnet for kabotasje, noe som tillater en utenlandsk transportør å ta 3 laster innenfor en 7 dagers periode etter at last er levert i Norge før de må ut, disse lastene kunne sysselsatt mange nordmenn. Den verste aktøren for å undergrave Norske transportører er Staten selv gjennom transportselskapet Bring.

Løsning på ovennevnte er i all hovedsak å innføre bestemmelser om at det ved all maritim virksomhet innenfor norske

grenser skal benyttes nordmenn uavhengig av flaggstat. For transportnæringen skal kabotasje forbys slik at vi nordmenn frakter gods og passasjerer innenfor norske grenser selv.

Det eneste forbundet som har tatt skikkelig tak i denne saken, er FFFS, å innføre proteksjonisme er det eneste som nytter skal vi få den Norske Sjømann på bøljan igjen, men da må det handles slik folk flest ønsker politikerne skal gjøre.

Videre ser vi parallelt med nedskjæringer i arbeidsmarkedet at strømpriser/nettleien samt andre avgifter og gebyrer øker, ser ikke de politisk korrekte sammenhengen for folk flest her?

Eiendomsskatt er innført mange steder og er på vei til å bli innført flere steder, å ha et sted å bo er en grunnleggende menneskerett og primærbolig skal ikke være et skatteobjekt.

Tiden er overmoden for at folket tar tilbake makten i Norge og får oss ut av EØS og Schengen i ekspressfart. Vi må innføre folkeavstemninger i flere saker slik at folket får være med å bestemme i mange, for folk flest, viktige saker.

Det er en skam at den sittende regjering ikke har tatt grep som kompenserer for nedgangen i sysselsettingen, det hadde vært en enkel sak å gjøre uten å bruke tilskudd til mer eller mindre tullete kurser, som løsning, for å holde de reelle ledighetstallene så lave som mulig.

Kurt I Pedersen, Sjømann

info@fffs.no – www.fffs.no

Dette er ikke selvskryt, bare en konstatering

Det er en morsom jobb vår kontormedarbeider Bjarte Erstad har nå om dagen. Den ene velkomstpakken etter den andre skal pakkes og sendes ut til nye medlemmer.

Vi håper og tror at det er god jobbing av oss som er årsaken til alle innmeldingene vi har fått i det siste, og at det ikke alene er at de tre andre forbundene ikke gjør jobben sin. Det som er sikkert er at det å starte PC-en om morgenen er blitt en lystig beskjeftigelse. Etter noen få dager hjemme med sykdom, kunne Bjarte smilende fortelle at da han kom frisk tilbake på jobb, lå det nesten 20 nye innmeldingsskjemaer og ventet på å bli registrert.

Vi er fullt klar over de vanskelige tidene sjøfolkene har å forholde seg til i disse dager, og det kan vel ha en betydning for innmeldingsstatistikken, og det faktum at de ser at vi er klokkeklare i våre uttalelser om sjøfolks hverdag. Vi vil ikke finne

oss i at norske sjøfolk skal hives på land bare på grunn av at enkelte redere vil ha underbetalte utlendinger om bord, og at inkompetente politikere lytter til dem. Det vi konkret gjør for medlemmene, er at vi tar hver henvendelse på alvor. Vi lover ikke at dette skal vi se på, for så å legge saken bort. Til nå i år har vi hatt nærmere 500 saker til behandling, alle er selvfølgelig ikke ferdigbehandlet enda, men det arbeides med de sakene som ikke er løst. Hos FFFS skal medlemmene vite at de blir seriøst behandlet.

Vi får også mange telefoner hver eneste dag med forskjellige spørsmål, et av de som hyppigst blir stilt er om det er noen form for forsikring innbakt i kontingenten. Det må vi bare svare benektende på, med den forklaringen at vi ikke vil inn å styre privatøkonomien til folk. Dessuten ville nødvendigvis kontingenten vår blitt litt høyere om vi hadde hatt annet enn arbeids/ansettelsessaklige grunner innbakt i medlemskontingenten. Vi vet også at vår kontingent skårer høyt sammenlignet med andre forbundskontingenter, for differansen mellom vår og andres kontingent kan man kjøpe seg en gullbelagt innboforsikring.

Om vi tar en matros med ca. 45 000 kroner i hyre i måneden må han betale til sitt forbund 1,4% av bruttohyre som tilsvarer 630 kroner per måned, 7560 kroner i året. Med andre ord må han også betale kontingent av skatten. Tilsvarende vil samme matros betale til FFFS 3420 kroner i året, det vil si en differanse på hele 4140 kroner per år. Om man kjøper innboforsikring for det beløpet, blir ikke min påstand om en gullforgylt innboforsikring bløff. Vi startet ikke FFFS, som en forretningside, som det ble hevdet i retten av tidligere forbundsleder Erik Bratvold i NSF, men på grunn av at vi så hvor det bar hen med norske sjøfolk.

Den trenden er ikke for sen å snu, men for å få det til må vi gi Bjarte enda mer å gjøre. Vi må få alle sjøfolk til å stå skulder ved skulder, være samlet i et forbund. Vi i FFFS har gjentatte ganger bevist at vi jobber for sjøfolk. Om vi er interesserte nok i vår egen fremtid, må vi være samlet. Vi har fremdeles tid til å bli herre i eget hus, og sikre egen fremtid.



Demokrati på arbeidsplassen???

Det er forunderlig at så mange seilende betaler kontingent til forbund som kun gjør en ting- nemlig å godta arbeidsgivers krav.

Hvorfor det heter forhandlingsrett er vanskelig å forstå. Slik vi ser det, er representantene fra de forbund som har forhandlingsrett, bare sandpåstrøere. I mailen under kan dere se hvorfor vi har vanskelig med å forstå hvorfor så mange seilende betaler for en vare de aldri får. Representantene for de andre forbundene, i dette tilfellet og i så mange andre tilfeller, har vist at de ikke er særlig gode til å forhandle. Nesten uansett hva rederne forlanger, får de det igjennom. Forhandlerne sitter bare som veggpyrd og nikker.

Hei alle sammen.

Vi har i dag hatt møte med deres tillitsvalgte - xxx, xxx og xxx.

Det var rederiet som tok initiativet til møte med agenda rundt videre kostnadsbesparende tiltak.

Xxx og Xxx informerte om bedriftens nåværende situasjon mtp båter i opplag

med påfølgende permitteringer både på sjøside og landside. På landsiden er nå antall ansatte redusert med ca. 30%.

Videre ble det informert om andre kostnadsbesparende tiltak gjort på kontoret som blant annet inkluderer bortfall av kantinegodtgjørelse, fredags lunch, jobb-strekk etc. (Julebordet vil bestå - men vil måtte dekkes av hver enkelt ansatt).

Videre er det vel ikke til å legge skjul på at vi jobber aktivt med salg av båter i opplag.

I dag, med deres tillitsvalgte, ble følgende drøftinger gjort og vedtatt:

- 1. Det ble drøftet og vedtatt å, midlertidig fra 01.11.16, fjerne det som i dag utbetales som kostpenger til sjømenn. Dette er kr 1.375,- pr sjømann pr mnd. og vil for rederiet bety en besparelse på ca. kr 1,1 mill. pr år. Det vil fortløpende bli vurdert når dette tillegget skal aktiveres igjen.*
- 2. Det ble drøftet og vedtatt at turnusen på samtlige taubåter skal økes fra 4 til 5 ukers skift. Reisekostnader er en stor utgiftspost for rederiet, og dette tiltaket vil redusere rederiets reisekostnader med mellom*

20 og 30 % på årsbasis. Dette iverksettes umiddelbart, og skifte plan blir da som følger de nærmeste gangene; skifte 2. nov, skifte 7. des. skifte 11. jan, osv. Skiftekalender vedlagt. Hvis der er noen som har lagt planer etter dagens turnus, skal vi selvsagt prøve å løse dette.

Har dere spørsmål/kommentarer så er vi Xxx, Xxx med flere selvfølgelig tilgjengelig for det.

MVH

Slik vi leser brevet til de ansatte, ser det ut som om rederiet har vært alene om disse forhandlingene. «Det ble drøftet og vedtatt» er gjennomgangsmelodien i hele brevet. Vi skulle gjerne hatt protokollen fra «forhandlingsmøtet» slik at vi kunne ha dannet oss et helhetlig bilde av lovligheten spesielt omkring trekk av kostpenger.

At det er vanskelige tider, det aksepterer vi, men vi mener det er lite rettferdig at mannskapene skal ta stort sett hele støyten. I en slik setting lurer vi på om rederiets motpart i disse «forhandlingene» har vært klar over at de faktisk har forhandlingsrett.

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
Godt nytt år*



«Mindre gods seiler under norsk flagg langs kysten

På fem år har innenriksgodset som fraktes på norske skip droppet med 10 prosentpoeng. Men mest dramatisk er utviklingen på transport fra sokkelen».

(maritime.no) 09.11.2016

Kanskje det nå vil gå opp for regjering og Storting hva de har vært med på å bestemme. Kysten og sokkelen vår, er åpen for hele verden, bortsett fra norske sjøfolk. De blir presset ut av profittpglade redere, som «flagger om» til NIS, og hyrer billige utenlandske mannskaper. Paradokset er at det fremdeles henger et norsk flagg i hekken på de mange skip som går langs kysten. Alle som ser skipene tror at det er gode arbeidsplasser, og det er det nok også, men stort sett bare for utlendinger. Det norske flagget har mistet sin mening i det maritime om-

rådet. Det som før var et kvalitets stempel, er nå på samme nivå som Liberia, Malta, Panama og andre skatteparadiser, vi ikke vil sammenligne oss med.

«Selv om transportert gods mellom norske havner har økt de fem siste årene, er det mindre som seiles under norsk flagg. – For utenlands registrerte skip er utviklingen motsatt.

Fra januar til midten av oktober har det blitt registrert 89 nye fartøy i NIS. 41 er flagget inn fra utlandet, 17 er flagget om fra NOR, og resten er nybygg.

– Det har allerede blitt flagget inn en del skip inn i år, og jeg tror endringene bidrar til at flere seiler på norsk flagg».

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

Som maritime.no så godt beskriver, er det kun norske eiere som nå har noe igjen for at skipene kan flagges om til

NIS, de norske sjøfolkene er, som vi har sagt så mange ganger før, snart historie. Likevel skriker de selvsamme rederne om at de vil ha norske offiserer på sine skip. Hvor de har tenkt å hente disse fra, sier de ingenting om. De vet like godt som oss at om det ikke er noen rekruttering til sjømannsykke, kan man heller ikke finne norske offiserer. Vil man ikke yte bør man heller ikke syte.

Det politikerne med denne «intelligente» ordningen har fått til, er at med utvidelsen av NIS registerets virkefelt, la de til rette for mange arbeidsplasser til billige utlendinger, som ikke betaler en krone i skatt. Hvem er det som skal betale de stakkarene som mistet jobbene sine- blir det rederne? Nei det vet både vi og politikerne ikke vil skje, de har fått avskrivningsmuligheter i alle retninger, så da blir det vel de som alltid må ta regningen når politikerne gjør noe dumt. Du og meg.





Gi oss et havdepartement, Herre Konge!

Av **SVERRE MELING JR**

Jeg har sett «Kongens nei» og tenker den går inn i den norske tradisjonen med hyllest av monarkiet. Om det er en god tradisjon, skal du selv få avgjøre.

Det er på den annen side absolutt ingen grunn til å levne Nygaardsvold-regjeringen særlig ære etter den 9. april 1940, men om det ble utvist en konstitusjonell vaklevorenhet som fremstilt i filmen, er jeg usikker på om det er tilstrekkelig kildebelegg for. I alle fall når denne vektas mot kong Håkons fasthet på den måten det gjøres i filmen. Jeg oppfordrer krigshistorikerne våre til å kjenne sin besøkestid. Har Erik Poppe funnet den riktige balansen mellom kongen og hans råd?

En ting er i alle fall sikkert. Denne balansen er det enkelte nåværende

statsråder som ikke har funnet. Jeg er ingen monarkist, men har vi et monarki, tuftet på en grunnlov utformet av folkets kårne, mener jeg den skal respekteres.

I paragraf 3 i denne Grunnloven heter det at den utøvende makt er hos kongen. I paragraf 12 heter det at kongen selv velger et råd av stemmeberettigede norske borger. Grunnloven sier til og med at kongens person er hellig. Dette ble ikke endret da det parlamentariske prinsipp slo gjennom i 1884. Kun praksis ble endret, men det betyr ikke at norske statsråder skal tillate seg den praksis å gå foran kongen inn døren. Eller gå foran en av kongens hus. Symboleffekten av dette er sterk når folket sitter foran TV-skjermen. Det gjør kongen mindre enn det folket har ønsket at han skal være. Jeg mistenker noen statsråder for å være skaperepublikanere.

For å understreke poenget sier jeg: *Gi oss et havdepartement, Herre Konge!*

Regjeringen har bedt om innspill til en ny havstrategi. Konstitusjonelt, etter Grunnlovens bokstav, betyr det at kongen har bedt om innspill. I den nye havstrategien forstår vi at alle havets muligheter skal sees under ett, det vil si olje, gass, gruvedrift på og under havbunnen, offshore vind, fiskeri, havbruk og skipsfart. Det vide omfanget skiller den nye strategien fra den maritime strategien som ble presentert i fjor. Utfordringen blir en god samordning av strategier og myndighetsutøvelse innenfor et så bredt felt. I dag faller det politiske ansvaret for utnyttelsen av havet inn under fire statsråder. Næringsministeren, fiskeriministeren, samferdselsministeren og olje- og energiministeren. I et bredere perspektiv kunne miljø- og klimaministeren, forsvarsministeren og utenriksministeren også ha vært tatt med.

Men stopp en hal. Jeg er sikker på at kong Harald og dronning Sonja har lest H. C. Andersen briljante eventyr

«Keiserens nye klær» for sine barn og barnebarn. Om den øverste forfengelige blant oss som lot seg forlede til å gå naken i et opptog i den tro at han bar de mest utsøkte stoffer inntil han passerte gutten som spontant ropte det alle egentlig visste, ja keiseren med. «Men han har jo ikke noe på seg!». Nei, det hadde keiseren så visst ikke og erkjente for seg selv der og da at selv ikke hans rådgivere i regjeringen hadde våget å si ham sannheten, men han tvang seg til å gå videre, om så bare for å holde masken. Kongeparet har nok tenkt at dette er nyttig lærdom for de kommende slekter, men spør kongen meg, vil jeg svare at eventyret også bør leses høyt i neste statsråd.

Regjeringen har ikledd seg nye gevanter når de har begynt å snakke om havrommet i stedet for havet og om en havstra-

tegi i stedet for en maritim strategi. Det siste kan riktignok unnskyldes med at fiskeri og havbruk så langt gjerne er blitt kalt marine næringer, olje og gass er blitt kalt offshorerelaterte næringer mens skipsfart og tilliggende herligheter er blitt kalt maritime næringer. Sjø forblir like fullt sjø. Hav er hav. I Maritimt Forum skal vi likevel ikke avkle regjeringen der den sitter ved kongens bord. De skal få lov til å leke med språket, men det har konsekvenser.

Konsekvensene av kongens nei i 1940 var at tyskerne bombet Elverum og at kongen og regjeringen forlot landet for å lede krigføringen fra London. Det var først da at Norges virkelige store bidrag i kampen mot Hitler-Tyskland ble synlig. Regjeringen stilte den norske handelsflåten til disposisjon for de allierte. Norge

tapte krigen på egen jord, men vant den i Atlanteren slik havet fortsatt er viktigere for Norge enn landjorden. Dette vet selvsagt kong Harald alt om, han som sammen med sin far og bestefar har hengt avbildet i så mange mannskapsmesser på norske skip. Konsekvensene av regjeringens ja til en ny havstrategi blir selvsagt langt mindre dramatisk enn bombene over Elverum, men når nei betyr nei, må også ja bety ja. Dersom regjeringen Solberg virkelig vil noe med en havstrategi, må den si ja til et havdepartement. Ellers blir det fort like mye kaos ut av det hele som i forsvaret av Norge i april dagene 1940.

Gi oss et havdepartement, Herre Konge!



FAR SLEIPNER

Foto: www.farstad.com



Polarcus Amani. Illfoto: polarcus.com

Må snakke norsk

Endelig noen som tør å si det de mener, og det uten å bli beskyldt for å diskriminere!

«Må snakke norsk

Helde seier at ein i første omgang ser etter søkjarar som har vore på krabbefiske før. – I tillegg ser vi etter folk som har fiskarerfaring, og som snakkar norsk.»

Sysla 16.11.2016

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

Hvorfor kan man ikke si det samme om bemanningen på skip på kysten og sokkelen, eller er det nok med bare et norsk flagg i hekken?

På samme dato kan vi lese i Haugesund avis:

Ved å overføre godsfrakt fra vei til sjø kan energiforbruket reduseres med minst 41 prosent og CO2-utslippene med minimum 39 prosent, ifølge en ny rapport fra DNV GL.

Rapporten er bestilt av Norges Rederiforbund og legges fram onsdag, skriver Finansavisen.

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

Rapporten er, som vi ser, bestilt av de samme som ønsket NIS registerets virkefelt utvidet, og som fikk det. Når FFFS forlanger at vi skal ha proteksjonisme på kysten og sokkelen, blir vi beskyldt for å diskriminere. Hva så med dem som bruker norsk kyst som sin egen lekekasse, diskriminerer ikke de? De kaster norske sjøfolk på land, slik at de kan bemanne skipene sine med billige utenlandske mannskaper.

Om vi ser på de flaggene som henger i hekken på veldig mange av skipene som trafikkerer norskekysten, vil vi se at de slett ikke er norske, men utenlandske. De representerer i de fleste tilfeller nasjoner som ikke har sjøfolk i det hele tatt, i stedet har de store skipsregistre bemannet med advokater, som er spesialister på skattepolitikk. Dette for at eierne, som i mange tilfeller er norske og er samtidig eierne til de samme utenlandsflaggede skipene på kysten. De vil ikke være solidariske med andre nordmenn, som må betale skatt.

Nå er heldigvis katten ute av sekken, en modig reder har forlangt at hans mannskap skal snakke norsk, og tror samtidig at de fleste kommer et eller annet steds fra, på kysten. Det skal bli artig å se om noen tør å beskyldte ham for å diskriminere. Vi skal i alle fall ikke beskyldte han

for det. Det han har gjort er både modig og rettferdig. Det er hans rederi som skal betale for mannskapene, og han må få lov å stille krav til dem. Det må ikke være slik at landets lover går ut over dem som er landets innbyggere.

«– Vi håpar at vi skal gå i balanse i år, og gi mannskapet ei forsvarleg norsk betaling, seier Birkeland.

I dag har Birkeland to mannskap, kvar på 26 personar, som jobbar turnus i krabbefisket. Fangsten blir levert dels fryst, dels fersk.»

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

Som man ser har fiskerederne en helt annen moral enn de fleste andre redere, de vil at mannskapene skal ha «ei forsvarleg norsk betaling». Det vil med andre ord si at andre redere vil det motsatte, de vil ha en ansvarlig norsk betaling for seg selv, og ikke for mannskapene, men de forlanger ikke at skal snakke norsk heller. Så da så.

 Lik oss på Facebook

Kan vi stole på at våre fremste tillitsvalgte er til å stole på?

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen skal nå sette i gang en kampanje for å få opp sikkerheten i en bransje der han mener ulykkestatistikkene burde vært lavere.

«– Vi ser at det ikke er alle rederi som er like flinke til å planlegge operasjonene sine. De har ikke risikovurderinger og setter ikke inn nødvendige tiltak for å hindre at ulykker skjer, sier Akselsen». (<http://miniurl.no/1a0>)

Sitatet over er fra en som ikke i det hele tatt har forutsetninger for å uttale seg om det han gjør. Så vidt oss bekjent er mannen utdannet tømmermann, og mangler alle de basale kunnskaper en Sjøfartsdirektør skal ha ifølge statuttene.

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

Direktoratets sjef skal være særlig kyndig i sjøvesen og skipsanliggender. (25).

Av lovens forarbeider fremgår det at sjefen i Sjøfartsdirektoratet bør utrustes i fornøden utstrekning med virkelig fagkyndige krefter. Lovkomiteen anså det underforstått at vedkommende sjef må være utdannet i handelsmarinen og ha ervervet seg kyndighet ved **lengre**

fartstid i overordnet stilling med handelsskip. Det ble foretatt en redaksjonell endring ved lov 10. juni 1977 nr. 67. Imidlertid tolkes «fagkyndige krefter» i dag videre enn lovkomiteens innstilling.

Til å bistå Sjøfartsdirektoratet opprettes et sakkyndig råd. (26) Rådet skal ha formann og så mange andre medlemmer som departementet (27) bestemmer, alle med personlige varamenn. Formann, medlemmer og varamenn oppnevnes av departementet for 3 år om gangen. Departementet gir nærmere regler om rådet, dets oppgaver, saksbehandling og samarbeidet med sjøfartsinspektørene, jfr. § 5. (28)

Offisielt fra statsråd 22. august 2008 Historisk arkiv. Publisert under: Regjeringen Stoltenberg II Utgiver: Statsministerens kontor.

Offisielt fra Statsråd | Dato: 22.08.2008 I følge Wikipedia har **Akselsen mellomfag i geografi fra 1988 og to års yrkeserfaring som tømmer ved Sunnhordland Bygg 1986-1987.** (Wikipedia)

Stortingsrepresentant Olav Akselsen åremåls beskikkes til stillingen som sjøfartsdirektør for en periode på 6 år med tiltredelse fra det tidspunkt Nærings- og handelsdepartementet bestemmer. Statsråd ble holdt på Oslo slott 22. august 2008. Følgende vedtak offentliggjøres:



Olav Akselsen er direktør i Sjøfartsdirektoratet. Foto: Steinar Haugberg

- Etter en totalvurdering har vi kommet fram til at Olav Akselsen er den beste (???- hvem andre ble vurdert? Red.anm.) kandidaten som ny sjøfartsdirektør. Han har god kjennskap til skipsfartsnæringen og lang ledererfaring fra flere stortingskomiteer og som statsråd, sier nærings- og handelsminister Sylvia Brustad. (Fra Stortingets egne sider).

Man blir ikke så ganske lite foruroliget når man vet hvem som uttaler seg, og hvem som har gitt ham jobben. Heldigvis har tømmermannen gode og flinke mennesker rundt seg. Om ikke så var, kunne denne politiske vennetjenesten blitt fatal. At men har partiboka i orden, er ikke ensbetydende med at man behersker den veldig godt betalte jobben man blir satt til. Det dette betyr, er at kompitjenester og korrupsjon trives godt i politikken.

Et annet grovt eksempel på det samme ser man når det gjelder utvidelsen av NIS registerets virkefelt. Atter en annen sak det blir stilt spørsmålsteget ved, er utnevnelsen at tidligere statsråd Widvey, som fikk jobb som øverste sjef for Statskraft.

«Næringsminister Monica Mæland gav toppstyreverv til venninne Høyre-statsråden kan ha brutt loven på flere punkter da hun sparket Olav Fjell og satte inn venninnen Thorhild Widvey som styreleder i Statskraft nylig, hevdet jussprofessor». <http://miniurl.no/19l>

Foto: Sørbø, Krister / VG

Sammen med de foran nevnte damer er tidligere Bergens ordfører, som også har et frynsete rykte, for å si det mildt. Hun er under etterforskning for korrupsjon i forbindelse med skipsdåp og NIS områdes utvidelse.



«Kan man styre et skip fra land, kan hackere også overta styringen»

Teknisk Ukeblad skriver 11.10-16 at det som var planlagt 10-15 år frem i tid, skjer allerede nå.

Skip skal, i fremtiden, gå uten mannska- per om bord og styres via data fra land. Rederiene skal spare mannskapsutgifter og sikkerheten skal ivaretas av folk som sitter langt fra der hvor «skipene» er.

Sikkerheten er med andre ord ikke satt i høysetet. Vi vet også at hackere er gode til å bryte seg inn i de beste datasyste- mer.

«Mer eller mindre autonome skip følger naturlig. Det var en gjennomgangstone da Norsk Forum for Autonome Skip

(NFAS) ble etablert i Oslo denne uken».

«Til stor glede for rederi, verft, utstys- leverandører og forskningsmiljøer, er de norske myndighetene ikke bare til stede og lytter, de vil være pådrivere»

-De vil være pådrivere. Dette viser vel bare at det vi har skrevet og uttalt tidli- gere, at sjøfolk ikke står først i den køen politikerne prioriterer. Tidligere i år åp- net politikerne opp for at NIS skip skulle få tilgang til kysten og sokkelen, nå er de pådrivere for at alle sjøfolk skal bort. Det har gått prestisje i å være teknisk best i verden, ikke sikrest i å frakte gods med norske sjøfolk i arbeid.

Autonome eller fjernstyrte skip, er fremtiden blir det hevdet, men slik vi ser

det, må det bli på transoseane ruter. Vi kan ikke se for oss at disse skipene kan bli satt inn i trafikk på kysten, verken her eller andre steder. Det betyr i klartekst at sjøfolk må vi ha, og de beste til å frakte gods på norske kysten er helt klart etter vår mening, norske sjøfolk.

Dette betyr at regjeringen og Storting må gjøre mer enn å være pådrivere i å utvikle et nytt fraktekonsept, de må også være seg sitt ansvar bevist når det gjelder norske arbeidsplasser.

<http://www.msn.com/nb-no/nyheter/teknologiogvitenskap/det-vi-trodde-skulleskje-om-10-15-%C3%A5r-det-skjer-allerede-n%C3%A5/ar-BBxdTMP>

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Tor Steinar Raugstad,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

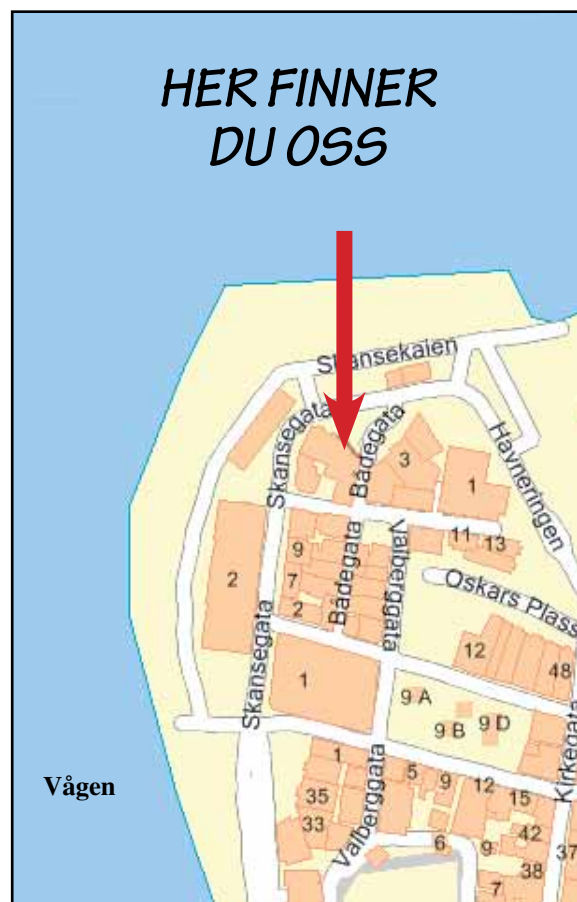
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



– Godsfrakt til sjøs kan gi solid klimagevinst

«Ved å overføre godsfrakt fra vei til sjø kan energiforbruket reduseres med minst 41 prosent og CO₂-utslippene med minimum 39 prosent, ifølge en ny rapport fra DNV GL. (Det Norske Veritas (DNV) og Germanischer Lloyd)»

(Sysla 21.11.2016 <http://miniurl.no/19w>)

Dette er lesing vi setter stor pris på. Dessverre er det en hake ved dette, og det er det som maritime.no kaller «Rush inn i NIS-registeret». Nå har næringen fått det som de ønsker det og kan trafikere norske farvann uten noen som helst hindringer. Tidligere hadde vi vern mot denne farten, men nå er det fritt frem. FFFS ønsker også at mer gods blir flyttet fra vei til kjø, vi har også skrevet om det flere ganger og vi har tatt kontakt med våre fremste tillitsvalgte, politikerne på Stortinget. Det de har svart med, er det stikk motsatte. Det de har gjort er å kaste norske sjøfolk på land, og ønske underbetalte utlendinger velkommen inn i fjæresteinene våre, for å ta seg av godstrafikken langs kysten. Økningen av gods som er flyttet fra bil til båt, er det derimot vanskelig å få øye på.

Myndighetene har som toppen på kransekaken også bestemt at vi som fremdeles er i arbeid og betaler skatt, skal subsidiere andre lands borgere i form av nettolønn på NIS-skip på kysten. De utenlandske mannskapene betaler ikke skatt til Norge, men jobb har de, takket være våre «dyktige» tillitsvalgte.

Det som kan være problemet med at gods bør over på skip, er vel at staten

gjentar seg selv. De har jo etablert et eget transportselskap i Slovakia – Bring. Det blir vel til at staten også starter et eget rederi registret i NIS, og bemanner det med utlendinger.

«Svein Thomassen som sitter i Konsernrådet i Norsk Transportarbeiderforbund sier at det som skjer i transportnæringen nå kan sammenliknes med da norske sjøfolk forsvant fra norske skip for 30–40 år siden».

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

Når man også ser at Sjøfartsdirektoratet driver aktiv reklame for å få flere til å registrere sine skip i NIS, er det jo all grunn til å frykte at det kan bli resultatet.

Om tømmermannen på toppen av direktoratet får det som han vil, er det vel ikke lenge før den siste norske sjømann er satt på land. Det kan se ut til at det er viktigere med mange skip som fører norsk flagg, enn mange skip bemannet med norske sjøfolk.

Why choose the NIS?

Solid, proud traditions, extensive experience and state of the art shipping activity has contributed to making the Norwegian Maritime Administration (NMA) the preferred maritime administration. Ships flying the Norwegian flag enjoy the support of a complete, maritime administration.

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

Groundbreaking ships are flying the Norwegian flag

The brand new carriers Mari Jone and Lindanger are the world's first ocean going ships, capable of running on Methanol.



(Director General of the Norwegian Maritime Administration, Olav Akselsen is pleased that the owners of the world's first Methanol ships choose the Norwegian flag. Photo: The Norwegian Maritime Authority/Kari Stautland)

They will, together with two sister ships, be registered in the Norwegian International Ship register (NIS).

info@fffs.no – www.fffs.no

«Noen frykter også at oppsigelser vil komme uansett»

«– Det er ingen automatikk i at jobbene vil bestå, selv om de går ned i lønn».

Dette er et utsagn i forbindelse med at sjøfolk må forhandle om nedsettelse i lønn. (<http://miniurl.no/1a2>) Det som har gjort at ordene er blitt til virkelighet, er at industriministerens øyensynlig ikke visste hva hun skrev under på og igangsatte tidligere i år. De som helt sikkert visste, eller burde vite, om konsekvensene, var de tre andre «sjømannsorganisasjonene». Da de var med på å utvide NIS områdets virkefelt, visste de også at fra nå av var det ingen hindringer lenger for hvor rederne kunne registrere sine skip. Fra første mars i år ble sosial dumping satt i system og gjort lovlig!

Fra nå av kunne, og skulle, i henhold til inngåtte avtaler med EU/EØS, rederne likestille EØS-borgere med norske borgere og nettolønningen var også inkludert. Norske skatte kroner skulle bidra til å sette norske sjøfolk på land. Dette kaller vi sosial dumping satt i system!

I følge Sjøfartsdirektoratet;
«Regelverket til tilskuddsordningene finner du i Forskrift om tilskudd til sys-selsetting av arbeidstakere til sjøs – FOR 2016-02-26-204.

Et skip som er registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR) kan søke om tilskudd iht forskriftens §§ 8 – 12. Det er skipets virksomhet som til enhver tid

styrer hvilken modell man skal søke om tilskudd i.

Det kan søkes om tilskudd 6 ganger i året. Hver søknad omfatter en termin – altså to måneder. Mitt eksempel tar utgangspunkt i §8 som er modellen Tilskudd for skip i NOR.

Dersom søker (rederi), skip og mannskap kommer inn under regelverket og oppfyller alle krav satt i regelverket blir følgende refundert:

Pr. sjømann: all forskuddsskatt og arbeidsgiveravgift som sjømannen betaler i disse to månedene. Gjelder alle tilskuddsberettigede sjøfolk (inkludert opplæringsstillinger) som har sitt arbeid om bord.

Om opplæringsstillinger se forskriftens §5
Det er krav til minimum to opplæringsstillinger pr. skip. Det er mulig å søke om dispensasjon for opplæringsstillinger. Det er et krav at alle rederier som får tilskudd skal betale et beløp til Stiftelsen Norsk Maritime Kompetanse. Dersom det er to opplæringsstillinger om bord må man betale kr. 500,- pr. mann for alle tilskuddsberettigede sjømenn pr. måned - altså kr. 1 000,- pr. mann pr. termin. Ved dispensasjon for opplæringsstillinger øker beløpet til SNMK til kr. 1 000,- pr. mann pr måned - altså kr. 2 000,- pr. mann pr. termin. Sjøfartsdirektoratet trekker beløpet til SNMK av innvilget tilskudd og overfører det til SNMK. Opplæringsstillinger er definert som

lærling, kadett og junioroffiser opp til øverste sertifikat. Alle opplæringsstillinger må ha en gyldig opplæringskontrakt med rederiet.

Ved flere spørsmål vennligst ta kontakt».

Mvh.

Karen Anne Risanger Stampfl

Hvorfor skal sjøfolk først gå ned i lønn, for så å bli oppsagt. Vi forstår godt tankegangen de har. Når man så ser på den rørende enigheten som oppsto ved forhandlingsbordet i oktober, er det ikke vanskelig å forstå at sjøfolkene er, ikke bare litt, men dypt betenkte over det som skjer.

Først utvidelse av NIS områdets virkefelt, deretter unnfalldenheten av de som så stolt sier at de har forhandlingsrett, noe de ikke fremviser i forhandlinger, presenterert for dem som betaler lønnen deres er det ikke rart at de fortviler. De som ikke fortviler er forbundene, de som ikke vil forlange proteksjonisme, for de får sine kontingentinntekter uansett.

Utlendingene som mønstrer på de NIS registrerte skipene må betale kontingent, så på den måten vil det ikke vise i kassen til de tre andre forbundene.

Et lite råd på veien, meld dere inn i FFFS, og vi lover på tro og ære å arbeide for å sikre arbeidsplasser på opparbeidete og moralske betingelser i norske farvann.

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

Norske vilkår i norske farvann

Dette forlanger Jarle Heitmann, kommunestyre- og formannskapsmedlem i Tromsø Arbeiderparti, i avisa Nordlys 17. oktober.

Dette er en veldig god begynnelse, sett gjennom en politikers øyne. Det er ikke alle som har innsett at norske sjøfolk er en utrydningstruet art, på grunn av nettopp politikere. Hadde de lyttet like mye til sjøfolk som de har lyttet til skipsredere, hadde de ropt varsko for mange år siden. Nå begynner det snart å bli for sent!

Heldigvis har enda en politiker sett hvilken vei det går med norske sjøfolk. Enda en politiker har innsett viktigheten og betydningen i å ha dyktige og erfarne sjøfolk om bord på skip i norsk kystfart. Hvorfor snakker man da bare om å få norske vilkår i denne delen av norsk industri? Hvorfor ikke bare si at vi skal ha PROTEKSJONISME i norske farvann? Et vilkår - et resultat. Å forhandle om å få norske vilkår, fører ikke til sikre norske arbeidsplasser i norske farvann, elementene i et slikt forlangende blir bare å forhandle vekk ett for ett. Ett krav gir ett svar, om svaret da blir negativt, vet vi hva vi har å holde oss til.

I 2008 ble 61,3% av alle varer som ble fraktet mellom norske havner gjort på NOR-fartøy. I 2012 var andelen sunket til 33,4%. Og utviklingen fortsetter.

(<http://miniurl.no/19f>)

Som man ser over, har godstrafikken på norsk kjøl gått drastisk ned de siste årene, og skal dette fortsett er det ikke lenge til at norske vilkår blir en vits. Ingen norske sjøfolk er å se på skipene langs kysten eller sokkelen.

Slik den maritime politikken har blitt

håndtert i Norge etter krigen, er et sorgens kapittel. Først utflagging, nå såkalt «hjemflagging» til NIS-registret. Norsk flagg og norsk hjemstedshavn, men ikke et norsk ord å høre i messa. Hvordan de fleste politikere kan snakke om at Norge er en sjøfartsnasjon, er ubegripelig. I dag er vi en nasjon med mange smarte redere som har rikspolitikere i sin hule hånd. Når rederne har ett eller annet ønske, er det bare å knipse med fingrene, og ønsket blir oppfylt. Vi har en industriminister som mener at å utvide NIS-registerets virke felt, vil hjelpe på sysselsetting av norske sjøfolk, og stoppe sosial dumping.

Da er industriministeren på ville veier. Hadde hun hørt like mye på sjøfolkene som rederne, burde hun i alle fall stoppet opp og tenkt seg om. Nå hadde hun dessverre også hjelp av sjøfolkenes organisasjoner, minus FFSS selvsagt, så det var vel ikke så lett å ta en fornuftig avgjørelse.

Heldigvis har vi noen politikere, som Jarle Heitmann og noen få andre, som nå har fått øynene opp for katastrofen vi nå står overfor, dem vil vi takke og oppfordre til å stå på videre.



Jarle Heitmann
Foto: Marius Fiskum



Artikkel av sjøkaptein/ CDI Inspector Kåre Davidson Hjellevik.

Ubemannede skip, en fantastisk og storslagen drøm uten rot i virkeligheten eller legges det her opp til mål som kan oppnås?

Det ble sagt om Columbus at da han dro ut på sin første reise så visste han ikke hvor han skulle, da han etter en lang og strabasiøs reise nådde land visste han ikke hvor han var og da han omsider kom tilbake til Portugal så visste han ikke hvor han hadde vært.

SINTEF OG NTNU

Forskere fra disse institusjoner legger opp til en slik reise ved å lansere fremtidens skipsfart, nemlig drift av autonome (ubemannede skip). I motsetning til Columbus så vet tydeligvis forskerne fra Sintef og NTNU hvor de skal, men jeg er ikke så sikker på om de visjonene de ser for seg kan materialiseres slik at vi om 30-40 års tid kan si at dette løpet som ble satt i gang i 2016 ga et fullverdig resultat, dvs. en sikrere skipsfart ved hjelp av førerløs teknologi som har overtatt for sjøfolkene.

NORSK FORUM FOR AUTONOME SKIP

Selskapet er dannet og initiativtakerne er bl. a Sjøfartsdirektoratet, Kystdirektoratet, Norsk Industri og Marintek i Trondheim. Det er et paradoks at vi i dagens samfunn jobber for å etter hvert gjøre

arbeidsføre og kvalifiserte mennesker overflødige når den stigende arbeidsledigheten er et økende problem, ikke bare her hjemme men også globalt.

Samferdselsminister Selvik-Olsen uttaler seg varmt om konseptet og fremhever at det vil sikrere enn det er i dag å frakte gods på ubemannede skip, noe som vil føre til at vegnettet vil bli avlastet. Dette fordi initiativtakerne hevder at ubemannede skip vil bli billigere å bygge og tilsvarende billigere å drifte.

Det faller seg naturlig å spørre om hvorfor norske myndigheter ikke har lagt forholdene til rette for at skipene langs vår kyst kan transportere varer i mye større utstrekning enn tilfellet er i dag? Veiene våre er pr. i dag hardt belastet med altfor mye tungtrafikk hvorav et stort antall utenlandske kjøretøy av dårlig kvalitet.

FREMTIDENS SKIP

Disse vil bli konstruert uten boligdel i overbygget da det ikke vil være sjøfolk igjen om bord i skipene. Kapteinen og hans mannskap vil bli satt på land og sensorer og dataløsninger vil overta all informasjonsinnhenting. Dette vil føre til at kunstig intelligens vil overta for den menneskelige intelligens slik at kompliserte avgjørelser vil bli tatt av denne menneskeskapte kunstige intelligensen. Men, som Morten Breivik, instituttleder ved NTNUs Institutt for teknisk kyber-

netikk uttaler, «det er også et spørsmål om vi mennesker er så intelligente at vi er i stand til å forstå vår egen intelligens og dermed reproducere den kunstig. Men inntil videre holder det at de førerløse båtene avlastar oss på kjedelige og farlige oppdrag der vi helst ikke ønsker å være med selv».

ROLLS-ROYCE MARINE

Sjefen for Rolls-Royce Marine, president Mikael Mäkinen, fremholder at ubemannede skip vil være lettere i vekt, ha redusert vindmotstand og da de bygges uten boligseksjon vil det følgelig bli mere plass for gods/kontainere /olje/ kjemikalier/gass etc. Disse skipene skal altså ikke ha sjøfolk om bord som seiler skipet trygt fra A til B, men operatører på land som vil styre skipene sikkert utenom alle truende og kaotiske situasjoner som måtte oppstå, det være seg skipstrafikk i området som kommer på kollisjonskurs, seilbåter som krysser seg frem i farvannet, truende dårlig vær, etc. Dette krever at skipene blir utstyrt med intelligens som ligner menneskets. Hvordan initiativtakerne stiller seg til selve overfarten fra los til los blir spennende å høre (jeg går ut fra at lostjenesten ikke vil bli erstattet av roboter?). Hva gjør man med uforutsette situasjoner som kan oppstå under seilasen, eks. kontainere som sliter seg i dårlig vær, eventuell brann om bord, behandling av last slik som kjemikalier, olje, gass, etc.

Det antas at skipets seilas fra los til los kan la seg gjennomføre med ubemannede skip, men jeg går ut fra at visjonærene ikke bare snakker om ferger og små skip som frakter containere og som har sin trafikk i norske fjorder, men lasteskip / passasjerskip som trafikkerer alle verdenshav?

GJENNOMFØRELSEN AV KONSEPTET

Leser at konseptet skal gjennomføres steg for steg. Man begynner med å redusere mannskapet om bord og ender altså opp med et ubemannet skip som, ved hjelp av tilpassede og «fail-safe» systemer om bord, kontrollerer seilasen. Dersom disse systemene skulle svikte,

tar en landbasert operatør over seilasen og bringer skipet til sikker havn, fortrinnsvis skipets bestemmelsessted. Bakgrunnen for denne forskningen er selvfølgelig å få ned kostnadene ved skipstransport. Forskerne mener også at ubemannede skip vil bli mere miljøvennlige og at risikoen for ulykker vil bli redusert.

Vedrørende miljøet så vil tungolje og diesel etter hvert bli erstatt med andre former for drivstoff så dette er ingen trylleformel som man kan knytte til ubemannede skip.

Jeg er sikker på at skipene fortsatt er avhengige av den menneskelige intel-

ligens for å programmere, kontrollere og styre de sensorer og stordataløsninger som er og som eventuelt kommer om bord i skipene. Jeg er også usikker på om sjøfartsdirektør Olav Akselsen og hans drabanter noen gang vil få anledning til å utstede regler for sikker bemanning ombord hvor den totale bemanning vil utgjøre 3 kunstige hjerner på broen, 2 kunstige hjerner til å overvåke maskinrommet og 5 roboter til å utføre kjedelig arbeid på dekk og i maskinen. Bespising trenger man jo ikke så jeg går ut fra at bysse og messer blir fjernet fra skipene!

Fredrikstad, 23.10.2016



SEVEN VIKING

Illfoto: www.eidesvik.no



Ilfoto: Clipper Neptun - www.solvangship.no

Velkommen etter

I flere år har FFFS snakket og skrevet om viktigheten av å beskytte norske sjøfolk fra å bli utkonkurrert av billige utenlandske mannskaper. Vi har i flere år tatt til orde for å innføre proteksjonisme på kysten og sokkelen. Tilbakemeldingene fra de andre forbundene og enkelte politikere, har vært hånlige fnys.

Når vi nå kan lese at de selvsamme forbund NSF, NSOF og DMNF samt lederen i landets største parti, Jonas Gahr Støre, går bredt ut og sier at man må stoppe sosial dumping, er også det et ekko av hva FFFS har hevdet i årevis. Dessverre er troverdigheten deres nå på et lavmål.

Skipsreder og AP leder Jonas Gahr Støre har begynt å lese Dråpen, som resten av Stortingets politikere. Alle stortingspolitikere ligger inne i Dråpens adresseliste. Nå har Støre begynt å få kalde føtter, ser det ut som. I årtier har han og hans familie vært storaksjonærer i det Stavanger-

baserte rederiet Solvang, som stort sett bare har utenlandske mannskaper.

(Solvang (OSE: SOLV) er et rederi med hovedkontor i Stavanger. Selskapet opererer sytten skip, blant annet tankskip for LPG og etylen. Syv av skipene er nybygde fra Meyerverftet i Rostock/Papenburg og Hyundai Heavy Industries (HHI) i Ulsan, Sør-Korea. MT «Clipper Orion» (60 000 m³), den første LPG-tankeren fra HHI, ble levert i 2008. Selskapet ble stiftet i 1936. Det er notert på Oslo børs) (Wikipedia).

Nå står Støre frem og forlanger norske vilkår på kysten, noe han tydeligvis ikke satte stor pris på for fire år siden. Da søkte han nemlig om å slippe norske forhold om bord i et av sine skip, Clipper Harald. De som hadde muligheten til å avslå en slik søknad, var ingen ringere enn de tre nevnte forbundene samt Sjøfartsdirektoratet, hvor gamle kompisen til Jonas Gahr Støre, Olav Akselsen, styrer skuta. Selv om Olav Akselsen ikke har de rette papirene for å inneha jobben som direktør i direktoratet, ble han utnevnt til nettopp det - det han derimot har i orden, er partiboka.

For å få en søknad om dispensasjon fra NIS loven innvilget, måtte den gå til

en nemd bestående av Norsk Sjømanns forbund, Norsk Sjøoffisers Forbund, Det Norske Maskinistforbundet samt Sjøfartsdirektoratet. Det var «nemden» som skulle avgjøre om det var et saklig grunnlag for å gi dispensasjon. Siden det var Gahr Støre, eller rederiet han er deleier av, som søkte, går vi ut fra at da var saken grei, og dispensasjon kunne innvilges.

«- Sjøfolk, skipsoffiserer og maskinister er ryggraden i norsk maritim kompetanse. Jeg er redd for at det vil bli færre av dem og at unge mennesker ikke vil satse på å bli en del av næringen, fordi de ser en næring med dårlig standard og lav lønn, sier Ap-leder Jonas Gahr Støre til Klassekampen».

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

NIS-loven sa at NIS-registrerte skip ikke kunne gå mellom to norske havner for å laste/losse. Mannskapene om bord i Clipper Harald var selvsagt dårlig betalte utlendinger, sammenlignet med norske mannskaper. Når han og de tre andre organisasjonene nå snakker om å stoppe sosial dumping, får man en fryktelig ond smak i munnen. Man lever ikke som man predikerer.

Vi må stoppe sosial dumping

- blir det sagt fra stortingets talerstol. Om vi skal tro på dette mantraet, som til stadighet blir messet av politikerne må de snart komme med noe mer enn bare ord.

Om vi tar et forsiktig overslag over hvor mange borehull som må tettes permanent i Nordsjøen, snakker vi om 3000 borehull. Om den jobben blir startet vil det gi jobb til mange rigger, og enda flere skip. Dette vil selvsagt bli et veldig godt bidrag til sjøfolkene som jobber om bord og til rederne, samt at politikernes mantra om å stoppe sosial dumping vil få et helt annet innhold.

«– Dette betyr at én rigg vil plugge omtrent ti brønner i året. 15 rigger vil plugge 150 brønner i året, noe som igjen betyr at det vil ta 20 år for femten rigger å plugge og forlate 3000 brønner, ifølge regnestykket».
(TU) <http://miniurl.no/19j>

Om vi skal tro det Teknisk Ukeblad (TU) anslår, vil det ta 15 rigger ca. 20 år å tette alle hullene. Om vi går ut ifra at hver rigg trenger minst to supplyskip til å betjene seg, snakker vi om 30 skip i kontinuerlig drift i 20 år. På den tiden det tar å tette de eksisterende 3000 hullene, vil det i tillegg ha tilkommet nærmere 3000 nye borehull. Det vil selvfølgelig forlenge den tiden det tar å plugge alle hullene.

Hvorfor politikerne er så tafatte og ikke klarer å bestemme seg for at de vil være med i hylekoret som sier at sosial dumping må stanses, er det mye bedre at de presser ledelsen i sitt eget parti til å være handlekraftige, og setter i gang arbeidet. Så vidt vi vet er alle partier enige om at tidens moteord er miljøvern, men å gjøre noe for å bevise at man virkelig mener det, er for vanskelig. At bonusen av en slik handling vil være flere norske sjøfolk i arbeid, ser også ut for å være utenfor fatteevne.

At det i dag er en utbredt politikerforakt, kan de takke seg selv for. De er samfun-

nets fremste tillitsvalgt, med en veldig god lønn, sammenlignet med folk flest. De lover og lyver og gjentar seg selv til kjedsommelighet, men at de er gjennomskuet ser ikke ut til å affisere dem det minste. Nå har de en gylden mulighet til å bevise at de mener at de vil stoppe sosial dumping.

Gi den maritime næringen en mulighet til å overleve, men det må gjøres fort, ellers vil de som skal gjøre jobben om noen år være underbetalte, ikke skattebetalende utlendinger. De som tidligere kunne gjort jobben, sitter på hver sin tue uten jobb. Det er fremdeles tid til å redde stumpene av norsk sjømannskap.

Medisinen er at politikerne tør å vise handlekraft, det er de som utformer lovene på sokkelen. De må forlange av oljeselskapene inkludert Statoil, at så snart en oljebrønn forlates skal den sikres på en forsvarlig måte. I følge dem som har kunnskap om dette, må det plugging til.



Når året er omme har vi hatt ca. 500 saker til behandling for våre medlemmer – og det er bare dette året!

Grunnen til at vi har så mange saker, er at medlemmene tør å ta kontakt og vet at de får hjelp når de trenger det.

Det er mange som spør om når tid FFFS får forhandlingsrett, til det kan vi svare at vi arbeider kontinuerlig med saken. For øyeblikket har vi mer enn nok med å sørge for at de avtalene som allerede er inngått blir overholdt. Grunnen til at vi har så mange saker er at det kan se ut som om redere og forbund ikke er i stand til å tolke sine egne avtaler, hadde de det, ville vi hatt mye mer tid til andre ting.

I stedet for å være opptatt av så mange særinteresser, er jeg redd vi vil miste hovedfokuset på det vi skal arbeide for – å sikre at norske sjøfolk har et arbeid å gå til. Det er det vi som forbund blir betalt for å gjøre. FFFS sin eneste oppgave er å gjøre vårt ytterste for at så skal bli tilfelle. Vår filosofi på dette er at alle sjøfolk bør/må stå sammen, da blir vi også sterke. Tanken om at noen kategorier sjøfolk er bedre enn andre, hører historien til. Sjøfolk er sjøfolk om de arbeider i maskin, byssa eller på dekk. Det samme gjelder om de er offiserer eller ikke.

I FFFS er alle likestilte, her handler det ikke om hvem som har flest striper, alle er like viktige ombord. Uten den ene kategorien mannskap fungerer det dårlig, men til sammen er det et fantastisk team. Om vi skal fortsette i samme gate som før, der alle ikke er likestilt, ser vi at dette bare fører til splitt og hersk situasjoner.

Gjennom de godt og vel 16 årene vi har vært på banen har vi sett hvor galt det kan gå når særinteressene får styre (les; blir styrt). Den ene baksmellen etter den andre blir oss tildelt, utflagging eller hjemflagging har mistet sin betydning.

Nå flagger man ut når man flagger hjem, NIS-registrerte skip kan fra i år av oppføre seg på kysten, som om de er NOR-registrerte. Den eneste forskjellen er at de skip som fremdeles er i NOR- registret må ha norske mannskaper. FFFS er ikke redde for å påta seg enda flere saker for medlemmene sine, men det forutsetter at flere melder seg inn til oss, slik at vi fortsatt kan ha norske sjøfolk, det er derfor vi er her.

FFFS tar sjøfolk på alvor.

Oppfordring til politikere - og andre

– «Vi krever norske lønnsvilkår for ansatte på skip i norske farvann». (Kommunestyrerepresentant John Danielsen, Øksnes Sp)

Endelig har budskapet vårt nådd frem til i alle fall en politiker. I årevis har vi snakket for døve ører når vi har forlangt proteksjonisme i norske farvann, men nå kan det se ut for at vi når frem. Når John Danielsen Øksnes i SP, sier at dette har sjømannsorganisasjonene sagt lenge, tar han munnen litt for full, organisasjonene skal være i entall - nemlig bare et forbund - FFFS. Heldigvis har også de andre forbundene tatt til fornuft i det siste, og tatt turen til ordførere langs kysten og fortalt at nå må noe gjøres.

Til og med sjefen i NR sier nå, uten rederier med hovedkontor og aktive eiere i Norge og et betydelig antall norske sjøfolk, vil grunnlaget for den maritime næringens sterke innovasjonsevne falle bort» ifølge Nettavisen vol.no 12.10 2016.

Heldigvis har også Norges Rederiforbund funnet ut at medisinen for maritim virksomhet i Norge, ikke bare er billige utenlandske mannskaper og NIS-skip på kysten. Allmenngjøring er også vel og bra, men det blir aktuelt først etter at proteksjonisme er innført i alle norske farvann.

Allmenngjøring vil forhindre at noen rederier, som ikke er organisert i noen rederiforbund, kan stikke seg unna og fire på kravene. Med andre ord først proteksjonisme slik at vi vet at Sturla Henriksen, får sitt ønske oppfylt. Deretter innfører vi allmenngjøring. For å få dette til, har vi bare et valg, flest mulig må melde seg inn i FFFS. De andre forbundene har mer enn nok med å ta imot kontingent fra underbetalte utlendinger. I den forbindelse er det rart at så mange

er enige med oss, men likevel ikke tør å melde seg inn. De er redde for konsekvensene av å melde seg ut fra de andre forbund. Hva de er redde for er de ikke i stant til å konkretisere, det er noe diffust på en måte, sier de til oss. Vi har gjennom våre 16 år som forbund vist i både ord og gjerning at vi står last og brast med sjøfolkene i vanskelige situasjoner. Om det skulle skje noen reaksjon fra de andre forbundene eller rederiet, dersom du melder deg inn til oss, kan du være 100 % sikker på at vi er der for deg.

Når vi nå får hjelp av SP, må vi også legge press på andre partier, om nå alle andre også forteller de partiene de personlig stemmer på om krav om støtte, kan vi komme langt. Finn frem til den personen eller partiet du har mest



FOTO: SVEIN HARALD HANSEN

til felles med og fortell, gjerne med en mail, eller en personlig samtale, slik at de forstår alvoret i det, det kan hende at det nytter.

En annen ting vi vet, er at alle politikere vil ha kreditt for at velgerne blir fornøyde, enten de har kommet med forslaget eller løsningen selv, betyr ingenting. At SP nå har tatt initiativet skal de ha ros for, nå må vi bare passe på at vi roser den som roses bør.



Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



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



Besøksadresse:
Chr. Michelsens gt. 2A, 5012 Bergen
Tlf: (47) 55 31 54 00
Fax: (47) 55 31 54 25

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

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

Adv. kontor Sørter Senter
Straume
Tlf: (47) 56 33 20 90



Foto: Tomas Moss, www.icu.no

Som man (skips)reder ligger man

«– Fra før hadde de fratatt meg æren, rollen som ordfører og min politiske karriere. Nå fratok deg meg også all min egenverdi, der de hadde sittet og overhørt enhver samtale, privat eller ikke, skriver Drevland».

<http://miniurl.no/1a3>

Trude Drevland er, sikkert med rette, veldig lei seg for den situasjonen hun har kommet opp i. Dersom hun ikke hadde vært så mediekåt og opptatt av sitt eget selvbilde, kunne alt dette vært unngått. Om hun i tillegg hadde hatt tanker for

andre enn seg selv - norske sjøfolk for eksempel - hadde hun sett at det hun holdt på med bar strake veien ut i uføret. Etter vår mening er boken Drevland nylig utga, kun et forsvarsskriv. Hun burde forstått at skipsreder Hagen hverken hadde henne eller Bergen i tanken da han ba henne arbeide for en lovendring i norsk skipsfartspolitik. Hagen er forretningsmann og hadde bare en tanke i hodet - seg selv. Han hadde, etter at han 30- 35 år tidligere var en sentral del i utviklingen av Det Bergenske Dampskipselskap, blitt verdens største elvecruise-reder.

Nå ville rederen ha mer, han ville ut på det store blå hav, og han ville gjøre det med det norske flagget i ræva på skipene sine. Det mente han var et kvalitets-

stempel, men det var bare en hake med det, skipene måtte registreres i NOR-registret (norsk ordinært skipsregister). Dette ville medføre at han måtte opptre moralsk og betale mannskapene norske hyrer.

Det var selvsagt ikke Hagens ønske å måtte betale norske lønninger, derfor tok han kontakt med en høyt profilert person - Bergensordfører Trude Drevland. Her så Hagen en mulighet til å få ønsket sitt oppfylt, og kontaktet Trude Drevland. Det var heller ikke å forakte at hun var en god venninne med tidligere bergensordfører, Monica Mæland, nå industriminister. Akkurat den ministeren han kunne trenge å ha i lommen. På ett eller annet vis måtte han klare å innynne seg hos Drevland, slik at hun kunne fremme hans

ønsker hos regjeringens representant. Valget ble mer og mer fristende etter som han så hvordan Trude var i media, hun var nok rett person.

Hun var akkurat som de fleste andre, hun var ikke redd for fallet – bifallet. Hun lot seg beundre og rose og litt etter litt var hun i garnet til skipsreder Torstein Hagen. Gratis privatfly, reiser, løfter om førsteklasses cruise, og sikkert mye mer var god smurning for å få henne på gli. Nå skulle industriministeren bearbeides. Norske lover måtte endres for at Hagen skulle få sitt ønske oppfylt. Skipsdåp i Bergens indre havn på selveste nasjonaldagen, det måtte han få til.

Trude Drevland hadde blitt så nensomt og pent behandlet av Torstein Hagen at hun svelget agnet helt, og sikkert med øynene godt gjenlukket også. Mailene og telefonsamtalene over fjellet startet med stor intensitet og iver, her var det problemer og motstand som måtte overvinnes. Litt etter litt fikk hun Monica Mæland over på sin side, noe som resulterte i at det ble fortgang i sakene, og ministeren

fikk satt ned et utvalg som skulle se på «problemet».

For at utvalget skulle ha legitimitet, i alle fall utad, ble blant andre de tre sjømannsforbundene Det norske Sjømannsforbund, Det norske Sjøoffisersforbund og Det norske Maskinistforbundet, invitert til å delta i utvalget, og sammen med LO var de i flertall i utvalget. Til alt overmål, skriver Bergens Tidende, at budbringeren mellom Hagens ønsker og tømmermannen som er sjøfartsdirektør, var direktøren for Norges Sjøoffisersforbund Hans Sande. (BT 05.des. 2015). (<http://miniurl.no/19h>)

«To dager før skipsdåpen sa hun (Trude Drevland) følgende i et intervju med BT: — Ved hjelp av meg skjer det mye i Bergen. Det som også har skjedd ved hjelp av meg er at vi fikk endret reglene for registrering av denne typen skip i NIS, slik at de kan registreres i Bergen».

At hun ikke hadde en tanke for sjøfolkene, eller forsto konsekvensene av det hun holdt på med, kommer klart frem

i utsagnet over. Hun tenke bare på seg selv og festen hvor hun skulle skinne som gudmor for Hagens nye skip. Ingen skulle frata henne rollen som midtpunkt i dette spillet, som ofret norske sjøfolk på Mammons alter.

«Den såkalte «cruisesaken» - omtalt av blant annet BT, BA og NRK - kom i kjølvannet av at skipsreder Torstein Hagen etter en endring i regelverket fikk registrert fire cruiseskip i Norge og også fikk lov til å døpe skipet «Viking Star» under 17.mai-feiringen i Bergen». (DN 27.10.2016).

Om de foreløpig fire skipene til Hagen i NIS registret hadde vært bemannet med norske sjøfolk, snakker vi om et firesifret antall arbeidsplasser. Tar vi også med alle de andre skipene som de siste månedene er «flagget hjem» til Norge og NIS registeret, snakker vi om mange tusen arbeidsplasser, hvor norske sjøfolk nå er erstattet med underbetalte utenlandske mannskaper.



VIKING STAR

Illfoto: www.bergenships.com

Tenk om!

Tenk om alle drømmer gikk i oppfyllelse, at alle ting var rettferdige, at alle fikk det de hadde krav på, at alle ble tatt på alvor - da hadde det ikke vært behov for FFFS.

Noen vil sikker hevde at dette er flåsete, men det er ikke for ingenting vi skriver som vi gjør. Vi vet nemlig at alt ikke er så bra i vårt fantastiske land. Vi vet at det er mange som lider av både det ene og det andre uten å få hjelp. Vi har riktig nok et system som skal ta seg av de som faller utenfor NAV - men dessverre er det ikke alltid det systemet fungerer, spesielt ikke når det kommer til saker der sjøfolk er involvert.

FFFS har hatt en del medlemssaker mot NAV, og vi har vunnet så godt som alle sammen. Dette er ikke noe vi liker å skryte av, men det er nødvendig å nevne det. NAV har alt for liten kunnskap relatert til sjøfolk, sykdom og permitteringer blant denne yrkesgruppen. Det positive nå, er at det går rykter om at NAV, på bakgrunn av det FFFS har oppnådd, vil avsette to medarbeidere som vil ha til hovedoppgave å ta seg av sjømannsrelaterte saker.

Det applauderer vi! Så for framtiden håper vi at sjøfolk får en bedre behandling i NAV-systemet, en behandling basert på kunnskap og kompetanse om våre yrkesgrupper til sjøs.



Illfoto: Subsea Viking - eidesvik.no

Visste du at

– siden oppstarten av FFFS i oktober 2000

- har vi ført et trettitalls rettssaker på vegne av medlemmene.
- har vi hatt 5 runder i Forlikrådet.
- Bare i høst har vi hatt over ti drøftelsesmøter (§5-1 og §6,1 møter etter Skipsarbeidsloven).
- Sist men ikke minst har vi vist dere at vi ikke gir oss selv når Norges høyeste rettsinstans Høyesterett, sier at vi tar feil. I stedet for å bøye nakken drar vi til Europarådets rettsal og Den Europeiske Sosialpakt, og får rett, på tross av at Høyesterett mente det motsatte..

Dette er bare noen av de oppgavene vi har tatt tak i for å hjelpe våre medlemmer, som har hatt bruk for det. Det er til syvende og sist de som betaler for det vi gjør. Betaler man for en vare, så skal man også ha valuta for pengene, og det får man som medlem i FFFS. Det er vel også grunnen, får vi håpe, til at så mange i det siste har funnet veien til oss.

Vi har også nedfelt, som lov i våre vedtekter, at det er det Landsmøtet som til enhver tid bestemmer og som er retningsvisende for oss i ledelsen. Det er med andre ord våre medlemmer som er sjefene våre, og vi utfører bare det de vil. Vår politikk er fastlagt av medlemmene, så enkelt er det.

Kommer det opp problemstillinger som har stor betydning for forbundet, tar vi først kontakt med resten av styret for å høre hva de mener, mener de at dette er så stort at det vil ha betydning for forbundets fremtid - spør vi alle medlemmene. Det har heldigvis bare vært gjort en gang, og da bestemte medlemmene at vi skulle fortsette som før - alene.

Det har ikke alltid vært lett å drive forbundet hverken økonomisk eller på andre måter, men vi har vært noen

stabeiser som ikke har gitt opp. Tilbakemeldingene fra dere har også vært gode å ta med seg. Uten de tilbakemeldingene er jeg ikke sikker på om det i dag hadde vært noe FFFS. Slik det ser ut i dag, kommer FFFS til å være tilstede så lenge det finnes norske sjøfolk, andre får organisere utlendingene.

Fra å være to sinte sjøfolk uten andre hjelpemidler enn en PC og skriver, fikk vi utløp for sinnet ved å skrive til sjøfolk for å høre deres mening. De tilbakemeldingene vi fikk fortalte oss at vi var langt fra alene i denne situasjonen. Vi var mange. Ikke bare var vi mange, men mange av disse sjøfolkene fikk heller ikke hjelp der de henvendte seg. Det var det som fikk snøballen til å rulle.

Nå er vi, sammen med mange andre veldig glade for at vi ikke gav opp. I dag er vi en aktiv gjeng på rundt 1400 medlemmer, og vi er raskt voksende. Husk at der det er hjerterom er det også husrom, eller lettere omskrevet - plass til flere. Velkommen skal dere være.

SJØMANNSHISTORIER - CMS-BOK (2015)

"Drømmer dør sist og gode minner varer evig" er et gammelt uttrykk. Etter et yrkesliv på sjøen har det samlet seg en mange minner fra fornøyelige situasjoner, knyttet til så mange ulike karakterer og personligheter jeg har seilt sammen med. Historier som tåler å bli gjenfortalt. I denne boken byr jeg på noen av disse historiene. Navn på skip og personer en utelatt, eller endret, for slik å anonymisere de personene jeg forteller om.



Forlag: CMS-Bok

År: 2015

Forfatter: Arne Sivertsen

Illustrasjoner/tegninger:

Sven Tveit

Bård Valberg

Boken er på 144 sider, med fortellinger og illustrasjoner. Fortellingen under er et utdrag fra boken.

PÅ ØSTEN

Farten på Østen var myteomspunnet. Flotte linjeskip med norske offiserer og kinesisk og malaysisk mannskap, i fart mellom eksotiske og spennende havner. Jeg mønstret stuert på et av de siste norske skipene i denne "traden" og fikk oppleve litt av Østens kulturer og mystikk tett på. Skipet var bygget i Frankrike i 1964. Innredningen med fint utsmykket salong med mørkt, polert treverk og dyrt tapet, gav et eksklusivt inntrykk. Dørken i offiserskvarterene var belagt med nydelige mosaikkfliser - fint, men den rene støvsamlere.

I byssa kokte "number-one" for oss norske, mens 2.kokken kokte for maskinfolkene. En malaysisk kokk for dekksgjengen. Malaykokken laget kruttsterk mat som brant i begge ender. Han var i likhet med dekksmannskapet muslim og kunne derfor ikke oppholde seg i byssa hvor det ble tilberedt svin. Til nød kunne han passere gjennom byssa, men ikke stoppe opp. Ei heller kunne han være med på enkle ting som nedvasking. Byssa var urein og alkohol bannlyst.

Kineserne på sin side drakk alkohol og spiste svinekjøtt med stort velbehag. Det dreide seg altså om ulike folkeslag, med ulik kultur, og disse to mannskapsgruppene gikk selvsagt ikke så godt sammen. Måltidene ble riktignok inntatt i samme messe, men på kveldstid var mannskapsmessas forbeholdt muslimene, mens mannskapsdagligrommet var kinesernes oppholdsrom.

Salongen og offisersmessa, som lå på dekket over byssa, hadde felles pantry forbundet med byssa gjennom en enkel, funksjonell matheis. Kommunikasjonen mellom pantry og bysse foregikk ved å skrike inn i hei-

sen til hverandre. Telefon var montert på skottet like ved heisdøren, men ble av ukjent grunn aldri brukt. I førstningen var det umulig å forstå noe som helst av gaulingen i heissjakten, men etter hvert skilte et par ord seg ut, eller lot seg tyde som mill (melk) og ju (juice). Resten forble utdybart.

Captainsteward (messe mannen i salongen) holdt på gammel tradisjon og serverte ved bordet. Da skiftet han til hvit kelnerjakke og posete svarte bukser som rakk ham til over ankelen. Over armen hang en hvit tøyserviett, på typisk kelners vis. På føttene brukte han åpne slipperser, uten sokker. Når han gikk, så "tasset" han avsted. Jeg forsøkte å få ham til å bruke sko til serveringsantrekket, men det lyktes ikke. Pådekkingen var alltid korrekt, med kuvertasjett, bestikk og glass, på riktig plass. Et særtrekk med captainsteward var at det skulle brukes lintøyservietter til måltidene. Serviettene ble ristet, brettet og plassert i et plastfutteral etter bruk, klar til neste måltid. Dette gikk greit den første dagen, men etter som dagene gikk ble serviettene noe ufysiselige, - men de skulle IKKE skiftes før lørdag. Dette var style og nedarvet fra den tiden hvor alle offiserene hadde egen "boy." Jeg forsøkte å endre på serviett-kutymet, men endte opp med et kompromiss om at jeg "fikk lov til" å ha en boks dispenserservietter på bordet. De øvrige offiserene satte pris på dette.

I offisersmessa bestemte offiserssteward på lik linje med sin kollega i salongen. Alt ble tilrettelagt for at vi (offiserene) skulle ha det enklest mulig og ikke blande oss opp i daglige rutiner. Det var viktig at den rutinemessige arbeidsrytmen ble opprettholdt, at alt gikk sin vante gang. Da fungerte det. For eksempel med slappkisten. Ingen av offiserene skulle behøve å ta turen ned i skipets proviantrom, hvor slappkisten hadde eget rom. Hver enkelt offiser skrev en lapp som ble hengt på tavla i offisersmessa. Begge stewardene stilte i slappkisten og hentet ut det rekvirerte og anbrakte godsakene på hver enkelt lugar.

Vi anløp Singapore to ganger på rundturen, med liggetid på ca. fem-seks døgn. Ved ankomst kom et avløsningsmannskap om bord, - dette var sjømenn på ventehyre. Våre folk dro hjem på fri, med full lønn, og ble heller ikke trukket for fridager. Mannskapet stod lenge ombord, ofte i årevis. Det het seg likevel at etter tre år burde de skifte båt. Captainsteward hadde stått ganske lenge ombord og var livredd for å miste jobben, noe som sikkert medvirket til at jeg fikk gjennomslag for å bruke dispenserservietter på bordene.



Laundrymannen var kineser, selvstendig i jobben, men rangsmessig underlagt number-one i byssa. Laundrymannen var brun i huden, med tynt, svart hår glatt tilbakestrøket over issen. Også han "tasset" når han gikk – de fleste kineserne gjorde det.

Vaskeriet var plassert på babord side på båtdekket; en arbeidsplass med utsikt og kort vei til frisk luft. På fine dager tok han strykebrettet ut på båtdekket og jobbet i friluft under soltaket. Han elsket å stryke; spesielt elsket han alt som kunne stives.

Offiserene hadde en lærretspose hengende på senge-gavlen, og i den gikk alt av skittentøy. Posen ble hentet i slutten av uken og tre dager senere lå klærne på køya, nyvasket, strøket og stivet - sirlig dandert i stabler med lærretsposen øverst. Stivet den også.

Han stivet sokker, skjorter, undertøy og shortser. Det spraket og knaste når du brettet ut undertøyet. Jeg ba flere ganger om å få vasken uten stiving; da smilte laundrymannen sitt bredeste smil, nikket og søg seg i tennene, men resultatet forble like stivt. Tilslutt luftet jeg problemet for number-one over et par solide Chiva-ser. Kokken skjønnte problemet, gliste mens han erklærte: "Laundrystarch no more problem, chiefsteward."

Dermed var det slutt på stivingen.

Slik var det med alt; uansett hva jeg ville ha utført så måtte det først klareres med number one.

Mosaikkflisene i korridoren var ujevne, så støv og lodotter la seg godt til rette. Når captainsteward entusiastisk utførte bakstørn (han foretrakk fjærkoster og feiekoster) – så gjaldt det å virvle opp mest mulig støv. Jo mer støv i lufta, jo effektivere var bakstørnen. Det virket skittsomt. Første gangen jeg tok opp dette med ham, kikket han på meg med store mørke øyne. Han hadde jo akkurat gjort ferdig korridoren, var det ikke rent nok? – Underforstått, klaget jeg på hans eminente jobb?

Jo, antydte jeg forsiktig, hva om vi forsøker med litt vann og en gulvfille. Så hentet jeg vann, fille og langkost og foretok en grei liten demonstrasjonsvask. Støvet forsvant, og det luktet friskt av Ajax med sitron. Captainsteward fulgte oppmerksomt med, søg seg i tennene, bukket smilende og sa: "Velly velly good, now velly clean, chiefsteward."

På neste bakstørnsdag var det igjen full effektivitet i korridoren utenfor lugaren min, støvføyka stod tjukk som om det var tåke. Da jeg spurte hvor vaskebøtten og fillen var, søg han seg i tennene og pekte smilende mot bøttekottet, viftet mot støvføyka med ordene: "Look, chief steward, now velly, velly clean."

Jeg begynte så smått å forstå systemet deres. De svar-te deg høflig og imøtekommende, men skjønnte nødvendigvis ikke hva du sa eller hva du mente, men de svarte ja uansett, det var det enkleste. For dem var det viktig å fremstå høflig og underdanig. De tok tiden til hjelp, nikket, smilte og ventet på at du skulle gå din vei så de kunne få fortsette med sitt.

En kveld inviterte jeg kokken på et par glass konjakk for å diskutere vasking og boning av mosaikkflisene. Som vanlig viste han stor forståelse for problemet, fak-

tisk med økende forståelse i takt med antall inntatte konjakk, for som han sa med et bredt smil: "Det er ikke alltid at han feier skikkelig!"

To dager senere var captainsteward i full gang med bakstørn og denne gangen med såpevann, fille og langkost. Helt nye takter, takket være litt god fransk konjakk.

Jeg nikket anerkjennende, men sa ingen ting, tenkte jeg fikk vente til han var ferdig. Noe overrasket ble jeg da han litt senere banket på døren min og bad meg om å holde meg på lugaren i en time: "No go outside, chiefsteward, me polish."

Resultatet ble meget bra, flisene skinte og korridoren ble lettere å holde. Captainsteward søg seg som vanlig i tennene, meget godt fornøyd med seg selv.

Som stuert ble jeg ofte oppsøkt av personer som ville ha noe, eller selge noe. Helst det første, og de som misbrakte både tittel og myndighet i så måte, var tollerne. Tollsjeften i en by i India var ekstrem. Han gikk til daglig i en uniform med så mye gull og striper, at jeg assosierte han med en gammel admiral fra Napoleonstiden. Hver dag, like etter lunsj, kom han stigende for å sjekke forseglingen. Prisen for hans daglige oppofrende tjeneste var en flaske whisky og en kartong sigaretter. Dette var fortvilende, helt til jeg en dag fant det for godt å forsvinne. Like bak broen lå en liten loslugar. Den ble brukt som lagerrom, med mye rusk og rask stuert vekk. Jeg ryddet sofabenken, fant meg et teppe og en pute, og trakk meg tilbake der for å ta middagsstrekken, med gardinene godt fortrukket. Bare kapteinen visste om dette, og han beklaget alltid overfor tollsjeften; han hadde dessverre ikke sett stuerten siden lunsj. Grei kar den skipperen.

Det underlige var at tollsjeften hadde en slags sosial sperre, eller kanskje respekt for grader, til tross for egen uniform, for han spurte aldri skipperen om å få whisky og sigaretter. Ei heller kom han på tanken om å oppsøke stuerten før lunsj - heldigvis ...



Denne og andre gode bøker med handling fra maritimt miljø kan du bestille via nettsiden min:

www.cms-bok.no

på telefon 95 15 23 47

eller på E-post til: sivertsen.arne@cms-bok.no

Hva var det vi sa om å være premissleverandør?

Jo at de andre forbundene snart følger etter

Vi fikk rett igjen. Når de tre andre bare får tenkt seg om, ser de at det vi sier ikke er så dumt. Dessuten vet de at det vi sier mener vi, og at det vi sier ikke er ment for galleriet.

Under kan man lese noe av det vi har tatt opp på FB sidene våre nylig. Videre hadde vi en større artikkel om sosial dumping i siste Dråpen (se Dråpen 2.2016 side 16).

Det er godt å se at de andre forbundene følger med på hva vi skriver og sier, de kunne til og med gitt oss litt kreditt for å være proaktive i arbeide for at norske sjøfolk skal ha sikre arbeidsplasser. Om dere går inn på linken under vil dere se hva de tre har som felles uttalelse den 09.11.2016.

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

«Bukken og havresekken
18. 07.2016 (våre FB sider)

Ser også at vi ikke er alene om å vise til statens ansvar. Enten er staten redd for å gripe inn når det gjelder Statoil, eller så er de som har ansvaret totalt inkompetente. Det kan ikke være slik at rederier må redusere prisen på allerede inngåtte kontrakter, og sjøfolkene miste jobbene eller blir tvunget til drastisk å redusere lønningene sine, på grunn av grådige ledere i et statseid selskap. Som man ser under, er det heller ikke statens folk som svarer på spørsmål om lønningene».

«Statoil-sjefenes lønn økte med nesten 20 millioner.

– Statoils system for lederlønnninger er i samsvar med statens retningslinjer. Vi skal ha konkurransedyktige betingelser, men ikke være lønnsledende, i de markeder vi opererer i, svarer informasjonssjef Bård Glad Pedersen i Statoil».

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

«60 nye arbeidstakere, både på land og sjø, må nå finne seg annet arbeid eller gå arbeidsløse sammen med flere og flere fra maritim næring. Dette kunne i stor grad vært unngått om staten hadde vært seg sitt ansvar bevisst. Som største eier i Statoil kan staten bruke styringsretten sin. Vårt råd er- bruk den. Det er mange borehull på norsk sokkel som trenger å bli plugget, per i dag har vi både mannskaper og teknologi til å gjennomføre dette, det er ikke sikkert om flesteparten av sjøfolkene blir satt på land og skipene solgt, at jobben blir gjort- det eneste olje selskapene vil er å tjene penger, å rydde opp etter seg er det motsatte. Miljøet og arbeidsplassene får andre ta seg av. Politikere reager nå».

Det er bare å gå inn på våre FB sider og lese hva som står der.

Vi vil også anbefale våre hjemmesider fffs.no



FAR STRAIT

Illfoto: farstad shipping ASA



Illfoto: SAR helicopter Heidrun - statoil.com

Er du vikar, kan det hende at du skal se etter om pensjonen din er innbetalt til PTS

I 20 år glemte forpleinings-selskapet Sodexo å betale inn pensjonen for sine vikarer. Vi skal ikke påstå at det samme er tilfelle alle steder det er vikarer ansatt, men for all del sjekk opp selv.

«– Jeg er heldig og var fast ansatt, så min sjømannspensjon er i orden. Men kollegene mine som var vikarer, kan være rammet av at arbeidsgiver Sodexo ikke har betalt inn sjømannspensjon for dem, sier Leif Kydland, tidligere kokk i Sodexo. I 18 år jobbet han om bord på North Atlantid Drillings rigger» (Sysla 07.12.2016)

<http://miniurl.no/1a4>

Vi har skrevet om det før, men gjentar det gjerne, mange av de selskapene hvor vi har medlemmer, har veldig mange vikarer. Den vikaren vi vet om som har hatt lengst fartstid i et selskap er på hele 12 år. Vedkommende som vikaren var vikar for må ha hatt en alvorlig sykdom, om han ikke var vikar for flere. I tillegg til han med 12 år som vikar, kjenner vi til drøssevis av andre som har seilt vikarer i årevis. Selvfølgelig, er vi klar over at vi må ha en vikarordning, men når det blir spekulert i det, må noe gjøres. Vi har tilfeller der vikarer bare har vært brukt i begrensede tidsrom slik at selskapet trodde de ikke hadde krav på sykepenger, de mente at vikarene ikke hadde tjent opp nok fartstid til å få sykepenger om de ble syke, heldigvis fikk vi ryddet opp i den misforståelsen.

«Det var i mai i år at SAFE-klubben i Sodexo informerte medlemmene sine

om at «Det er avdekket at bedriften ikke har innberettet fartstid for kontraktsvikarer som har reist på flyterigger. Dette kan gå helt tilbake til 1996. I ytterste konsekvens kan dette bety et tap på inntil 700.000 kroner i sjømannspensjon», opplyser fagforeningen i et nyhetsbrev».

<http://miniurl.no/1a4>

Offshoreforbundet Safe skal ha ros for at de har tatt tak i saken på en ryddig måte for sine medlemmer. Sjømannspensjonen er ikke større enn den må være, blir den i tillegg fraværende blir det ikke mye igjen til å bli fet av, når man på sine eldre dager skal nyte sitt otium. Godt å se at noe blir gjort.



Dreierprospekt. Utsnittet av et av Universitetet i Bergens originale Dreierprospekter viser Nordnespynten fra 1821. Ballastkaien ligger i dag der hvor det ytterste sjøhuset ligger. (Foto: A. M. Hansen)

Ballast og ballasttrafikk

- og et synlig minne fra seilskutetiden i Bergen

Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum

Dersom en seiler inn på Vågen i Bergen i dag, vil en på Nordnespynten se en slags kai, tilrettelagt for publikum. Dette er sannsynligvis den siste ballastkaia vi har på Vestlandet.

Sjøfolk vet hva ballast er; vann som ligger i tanker, for å gi fartøyet tilstrekkelig stabilitet. Ballast har imidlertid vært i bruk svært lenge, og her skal vi se på litt av ballasttrafikkens historie. Dessuten skal vi komme nærmere inn på Ballastkaia på Nordnes i Bergen, dens historie og bruk.

Så lenge fartøyer har seilt, har de hatt behov for ballast, en ufrivillig og ubetalt last for å holde fartøyets stabilitet tilfredsstillende. Ordet ballast, på eldre dansk; baglast (tilbakelast) kommer etter det vi vet fra nedertysk, men er av skandinavisk opphav. Mens ballasten om bord på seilfartøyene besto av stein, sand, singel eller jern og ble tatt inn når skipet skulle seile uten, eller med liten last, brukes altså nå sjøvann som pumpes inn i spesielle tanker. Disse er plassert

slik at de sørger for at skipet stikker dypt nok og har tilstrekkelig rettende moment, og at propellen får tak. At feil eller mangelfull fylling av ballasttankene fortsatt kan være kritisk for skipssikkerheten, ble tydelig da det sannsynlig var medvirkende til at lastebåten Server forliste i januar 2007 ved Fedje i Hordaland.

I seilskutetiden som i dag er mengde, plassering og sikring av ballasten avgjørende for om et skip kan håndtere vær og bølger slik at det kommer fram uten tap av stabilitet. Ballasten på større fartøyer ble losset der skipet tok inn last og inneholdt ofte frø, som ga tilskudd av nye plantearter flere steder i landet, ofte kalt ballastplanter.

Ballastvann, som ble vanlig i damp- og senere motorskip fra rundt 1890, blir pumpet i havet ved ankomst til havnen der man tar inn last og regnes i dag likesom ballastjorden tidligere, som en miljøtrussel. Uønskede fremmede organismer spredt med ballastvann ble oppdaget i Nordsjøen så tidlig som i

1903, men først på 1970-tallet fikk dette problemet oppmerksomhet.

BALLASTTRAFIKK OG BALLASTPROBLEM.

Ser vi på den siste seilskutetiden, sier statistikken over norsk skipsfart i, her 1838 – 1920, noe om omfanget av skip i ballast. Den omfatter blant annet forholdet mellom skip ankommet og avgått i ballast. Det viser seg da at den samlede tonnasje av seilskip som ankom norske havner i ballast var 2 -5 ganger større enn tonnasjen av skip som avgikk i ballast.

Det tyder på at vi i landet som helhet må ha hatt et overskudd av ballast.

Sjøfunn fra mindre havner, uten regulering av ballastutkastelse, viser at ballastdumping kan utgjøre problem for skips- og båttrafikk, jfr. foto. Hvor stort problem utkastet ballast var i de større havnene, viste en rapport fra 1731 fra lederen for losvesenet i det sønnenfjelske Norge. Nesten alle 17 inspiserte havner



Slike hauger av utkastet steinballast vil grunne ut havnen, og gjøre den mindre farbar for skip. (Foto: Elling Utvik Wammer)

i landsdelen var delvis ødelagt på grunn av skippere som hadde dumpet ballast i havnebassengene, og av avfall som var blitt dumpet av beboere rundt havnen. Historikeren Anders Bjarne Fossen har vist at Vågen i Bergen, gradvis også hadde blitt ødelagt som havn av samme årsak. Mens fartøyer i 1718 kunne legge til ved Torget og i hopene mellom sjøbodene på Strandsiden, kunne en tjue år senere gå tørrskodd ved lavvann de samme stedene.

Da Bergen i 1735 fikk sitt havnevesen og sin havnefogd, hadde altså utkastet ballast i lang tid vært et problem for havnen. Gode ballastplasser og havneoppmudring ble ellers en hovedsak for det nye havnevesenet. Et kart fra 1738 viser at ...”baglastpladsen” lå like nord for Bergenhus festning, men dumpeplassen

var tydeligvis utrygg, og ble alt regnet som oppfylt. Med den nye havneorganisasjonen ble ballastproblemet viet stor oppmerksomhet. Havneloven av 1735 inneholdt en rekke forordninger om ballast.

Det viktigste var at ballast skulle kastes på land, eller der havnefogd eller oldermann anviste. I Bergen ble det etter opplodding anvist ny ballastdumpeplass utenfor bodene ved Rothaugen. Ballastmerket, en hvit plate med to krysslagte ballastskuffer, ble satt opp, og en ny fortøyningsring satt opp utenfor Sverresborg.

Seilskipsballasten besto som nevnt oftest av stein, sand eller jord. Dette var materialer som kunne anvendes på land, både som fyllmasse, til murer, eller til

offentlig bruk. De mange havnemudringene var likevel et resultat av at ballastdumping hadde funnet sted til tross for forbud mot dette.

Etter hvert fikk havneloven også bestemmelser om at det ved lasting eller lossing av sand skulle benyttes presenning mellom skip og kai for å unngå søl. Det ble behov for et lossested for ballasten. Fossen angir at den første ballastkai i Bergen derfor ble anlagt i fjæren nedenfor Ahlefeldts bastion på Bergenhus festning kort etter 1809.

Dermed ble det mulig å ilandføre ballast i Bergen for gjenbruk eller annen bruk. To gjenværende protokoller kan belyse litt av den generelle ballastvirksomheten. Den ene viser ballastvekternes timebruk på de ulike skip og havneområder



(foto av restene av ballastkaien før 2009): Restene av ballastkaien, foto fra 2008. En del av kaifrontsteinene lå på sjøbunnen rundt kaien. Området var ellers kraftig gjengrodd. (Foto: A. M. Hansen)



I dag fremstår ballastkaien som restaurert og tilgjengelig for alle. Den er samtidig et viktig kulturminne som forteller om ballasttrafikken i Bergen.

i Bergen. Ballastvektene var etter alt å dømme pålagt å overvåke ballastlasting og -lossing. Den andre kilden inneholder ankomstmeldinger for innenlandske fartøyer og deres last eller ballast. Begge kilder starter i 1884. Slutten på ballasttrafikken i Bergen var, etter det vi kan se vi se i 1901, da ballastvektene gjør tjeneste om bord på bare ett skip.

Fossen angir også at det noen år etter anleggelsen av ballastkaien ved Bergenhus ble anlagt en ny ballastkai, denne gang ute ved Nordnespynten. Det er denne ballastkaien vi skal se nærmere på.

Ballastkaien på Nordnes ble i følge kildematerialet de siste årene mest benyttet av mindre fartøyer. Det var jakter og galeaser, men også en enkelt bark og et dampskip er registrert ved kaien.

Det ble ellers losset og tatt inn ballast ved Georgernes Verft, i Skuteviken, ved Skoltegrunns moloen som beskyttet

Vågen, på Laksevåg og i de mange ulike skipslag som havnevesenet hadde fortoyde fartøyene i. De var nummerert fra nr. en like innenfor Tollboden på Vågens vestsiden, til nummer 24 ved Bradbenken på østsiden. Til skipslagene må ballasten ha vært ført i lektere, eller skuter, som bergenserne kalte dem.

BALLASTKAIE I VÅRE DAGER

I forbindelse med en overdragelse til Bergen kommune, fikk Bergens Sjøfartsmuseum i 2009 i oppdrag å foreta en marinarkeologisk undersøkelse av ballastkaien på Nordnes. At Bergen fremdeles hadde bevart en ballastkai var nå ukjent for mange. Kaien var noe nedrevet, men likevel ytre sett gjenkjennelig, sammenlignet med Bergen oppmålingsvesens kart fra 1879. Den fremsto nå med en kaifront i hugget stein, med en del nedrast stein, og en uklar avgrensing mot NØ.

En hovedproblemstilling for undersøkelsen

var å finne ut hvordan ballastkaien har sett ut. For å finne ut dette ble det gjort en oppmåling av den gjenværende kaien, og nedrast stein ble målt inn i forhold til kaifrontene. Selv om NØ-siden nesten er fjernet, fremgikk det at kaien har hatt ytre mål på ca 33,7 m. (NV side), 8,3 m. (N side). (Foto – kaien, sett fra N, B. Sj.)

På bakgrunn av all innmålt stein og på grunn av begrenset undervannssikt, ble det laget en tegning som viser ballastkaien fra SSØ, med både over- og undervannsperspektiv. Tegningen viste at kaiens bunn er inntakt mot NV og NØ. Det er vanskelig å fastslå opprinnelig høyde, men etter høyden ved landfallet å dømme kan det virke som om det mangler mest på NØ-siden. De utraste steinene synes å ha tilhørt kaien. En del taktegl syntes å være utkastet, sannsynligvis fra en eller flere bygninger som har stått på ballastkaien.

Den registrerte kaifrontsteinen er i følge en geolog, båndet grå- og rødlig gneis fra Florvåg- området på Askøy. Her var det stort uttak av stein til kaiene i Bergen allerede på 1880-tallet. Fyllmassene bak den gamle muren var dels store rullesteiner, og delvis kantete blokker. Mye av fyllmassene kan stamme fra samme steinbrudd som kaifrontsteinene. Av gjenværende ballast ble det både påvist stykker av flint og enkelte brostein som blant annet stammer fra brosteinsbruddene på Bømlo.

KAIENS OPPRINNELSE

Mange har antydnet at ballastkaien er bygget i 1870-årene.

Det viste Dreierprospektet som også omfatter Nordnes, er malt i 1821. På

dette tidspunkt viser prospektet ingen ballastkai. På stedet hvor ballastkaien i dag står, ser vi en sjøbod. Kaien kan registreres på Bergen oppmålingsvesens kart fra 1879. Ved undersøkelsen i 2009 ble det registrert rester av bolverk av tre innenfor kaifrontsteinene. For å kunne datere konstruksjonen nærmere, ble det derfor saget ut skiver fra ulike lag av bolverket til dendrokronologisk datering. En av prøvene inneholdt den ytterste åreringen, som viste at furustokken var felt vinterhalvåret 1806 – 1807. Bolverket er dermed sannsynligvis bygget rundt 1810. Da prospektene bare viste sjøboder i dette området i 1820-årene, er det mest trolig at ballastkaien er bygget opp omkring et bolverk fra en nedrevet eller brent sjøbod.

Vi kan konkludere med at ballastkaien på Nordnes er bygget på og rundt en eldre sjøbod. Mannen som disponerte ballastbryggen, ballasthandler Hans Olsen, var kjent for sine mange virksomheter. Blant disse var steinbruddene i Florvåg-området på Askøy og kaibyggingen i Bergen. Han har således tatt ut kaifrontstein til egen ballastkai fra egne steinbrudd. Etter at ballastkaien kom ut av bruk, ble det fjernet noe stein fra den. Kaiområdet ble likevel ikke tatt i bruk til annen virksomhet, sannsynligvis fordi området har vært Statens eiendom.

Derfor kan bergenserne nå glede seg over at området, sannsynligvis Vestlandets eneste gjenværende ballastkai, er blitt tilrettelagt for publikum.



Ilfoto: Redningselskapet - Leif Andersen



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Human Factor

Hver gang det blir skrevet om ulykker og sikkerhet kommer det frem at 80 til 85 % av alle tilfellene skyldes menneskelig svikt. Det er i realiteten 100 %. Mennesker har vært involvert i alle prosessene fra tegnebrettet til at Kapteinen står på broa og styrer fartøyet. De er komponenter i kompliserte system på lik linje med alle andre komponenter og feiler fra tid til annen. Problemet er at vi ser på mennesker som individ med evne til å tenke og å ta beslutninger og det vil si at når vi gjør feil må det være gjort delvis med vilje. Når noe går galt må en person stå til ansvar for det som skjedde og straffes. I et papir som ble publisert av Southampton Solent University – Warsash Maritime Centre, tar de for seg det såkalte "non-technical skills"området eller det som er det menneskelige elementet.

Her blir det gjort klart at dette er et område som er blitt forsømt i den maritime industrien og er definitivt underutviklet. Alle vet at de fleste fartøyene i dagens flåte er høyt automatiserte og kompliserte miljø som gjør det umulig for et menneske å forholde seg til alt som foregår. Det betyr at når vi tar en beslutning så vil den bli basert på fragmenter av en situasjon fordi vi har en begrenset evne til å registrere og oppfatte alle forholdene som har betydning.

Det er ikke noe problem for en sjømann å vurdere hvordan et hydraulikk-system fungerer. Det er et mekanisk system som har noen komponenter hvor alle må virke for at systemet skal gjøre jobben. For en person som kjenner dette hyd. systemet

er det ikke noe problem å analysere hva som er feil dersom noe galt oppstår og erstatte den relevante komponenten med en ny.

I dag er det dessverre ikke så enkelt. Et hyd-system overvåkes og opereres av en datamaskin som er koblet sammen med andre system slik som navigasjon, drivstoff, generatorer osv. Denne datamaskinen er koblet til andre datamaskiner om bord som har noen andre funksjoner og til sammen bestemmer de hva slags informasjon besetningen skal få. Det finns ikke et menneske som kan si med sikkerhet at informasjonen som gis er riktig fordi vi ikke er i stand til å vurdere om datamaskinene gjør det de skal eller om den har alle parametrene som den må ha for å gi korrekt informasjon. Et annet problem er grensesnittet mellom bruker og maskin. Hvor logiske er systemene som gir besetningene informasjon i forhold til de begrensningene vi har som mennesker?

I dokumentet fra Warsash Maritime Centre er det gjort en analyse av noen hendelser hvor det menneskelige element er av betydning. Et par av de tingene som kom frem var manglende situasjonsforståelse og dårlig kommunikasjon. Når vi ser på graden av automatisering og nivået på teknologien er det helt naturlig at menneskene som opererer i disse miljøene mangler situasjonsforståelse. Hvis man har dårlig forståelse for situasjonen hvordan skal man da forvente god kommunikasjon? Dette illustrerer hvor nødvendig det er å ta

for seg menneskelige begrensninger og hvordan vi fungerer i kompliserte miljø både når det gjelder trening, design av bro og system, forvaltning av regelverk og ikke minst i driften av rederiene.

I skrevet fra Warsash Maritime Centre kommer det frem at 4,5 % av ulykkene kan tilskrives organisatoriske faktorer. Dette er tankevekkende fordi det gir et bilde av at det organisatoriske ikke blir godt nok vurdert under etterforskning av hendelser. Organisatoriske forhold har enorm innflytelse på hvordan det operative nivået fungerer, dersom man ignorerer dette i arbeidet med sikkerhet kan man ikke forvente noen forbedring i ulykkestatistikken.

Broa på båten er det siste filteret før det går galt dersom de som arbeider der ikke har forutsetninger for å gjøre jobben sin, er ulykken et faktum. Å gi dem skylden gir ingen mulighet for at sikkerheten skal bli bedre. Selv om det gikk galt på broa kan årsaken ligge langt bak i systemet, men de forholdene vil ikke bli avdekket fordi man med letthet kan tilskrive ansvaret til offiserene om bord. Dette betyr at man har "skjult" de virkelige årsakene. Jeg vil til slutt sitere prof. Michael Barnett ved Warsash Maritime Centre; "the application of our knowledge concerning human performance, and the factors that shape and influence it, remains relatively neglected and certainly unexploited in the safe conduct of maritime operations."

God Jul



Scandinavian Star og året som har gått

Som de fleste sikkert har fått med seg la Oslo politiet bort etterforskningen av Scandinavian Star i juni i år. Dette til tross for at politimester Hans Sverre Sjøvold i den anledning, på Dagsnytt 18. NRK, sa at han viste for lite om saken. Han våget heller ikke å møte til debatt sammen med daglig leder for Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, Terje Bergsvåg.

Det er vel det eneste sanne som har kommet fra den kanten, hva gjelder Scandinavian Star, så langt. Drapet på 159 mennesker ser ikke ut til å bety noe for dem som skal se etter at slikt ikke skal forekomme. Hva de har å skjule er ikke godt å si, men kanskje Kr. 1267.000 betalt til politiet fra et forsikringsselskap, bare noen måneder etter brannen, har noe å si?

Eller kan det være at beløpet 870 000 kroner support, som dukket opp etter konkursretten til Sea Escape i et notat hos den amerikanske advokaten Louis Rome, sammen med navnet og stillingen, til påtaleansvarlig samt telefonnummeret til Oslo politiet? I det samme notatet kan vi også se hva mannen arbeidet med- Norwegian law, samt tallet 6,5 som antagelig var kursen for US dollars mot norske kroner i 1990.

Louis Rome mistet sitt eneste barn, 27 år gamle Ruth Rome i mordbrannen.

Uansett etterforskningen fra politiet er igjen avsluttet. Vi har derfor satt vår lit til at Kommisjonen som Stortinget satte ned, sammen med oss skal bidra til å få frem sannheten om hva som skjedde, denne tragiske natten i Skagerrak. Stiftelsen har gitt dem det ene innspillet etter

det andre, uten at de har respondert på dette. Det gjelder spor som vi mener er svært viktige å følge opp, samt nye avhør av personer som har kunnskaper om eller som vi mener har vært direkte involvert i kriminelle handlinger om bord.

I våre øyne er en av de største tabbene i den "nye" etterforskningen at både politi og sakkyndige er satt til å vurdere sitt eget og tidligere arbeid. Vi har anmodet om nøytrale og uavhengige personer men våre synspunkter har dessverre ikke blitt hørt.

Denne kritikken kommer tydelig frem i en rapport som er utarbeidet av bl.a. branningeniør Håkon Winterseth & co. hos Firesafe i Bergen

De to sakkyndige fra 1990 Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Meland var

ansatt ved brannlaboratoriet hos Sintef og skulle bidra til å kartlegge hendelsesforløpet om bord. De har fortalt at de manglet skipsteknisk kompetanse og ble derfor stilt til rådighet for en maskinsjef som skulle bidra til å få alle brikkene på plass.

Det største problemet var at denne "hjelperen" deres var både maskinsjef og visepresident i det samme selskapet som hadde forsikret skipet for 24 Mill USD, en uke før brannen. Han var også om bord da samtlige 7 påviselige branner ble anstiftet. Også de brannene som startet da skipet ble tauet til Lysekil og brannene som startet i timene etter ankomst kai i Lysekil.

Maskinsjefen burde absolutt vært i kategorien "mulig brannstifter" og selvfølgelig ikke tatt med i teamet som skulle



Dette bildet viser nærbilde av koblingen på returoljerøret fra hengedekket hvor koblingen var løsnet og røret kraftig bøyd, slik at store mengder brennbar væske ble pumpet inn i brannområdene. Det var forsvunnet ca. 120.000 liter med diesel på skipets tanker etter brannen, og mye av det mener vi at ble levert inn i denne korridoren som brant i nærmere 8 timer sammenhengende



Her ser vi det samme røret hvor bildet er tatt rett nedenfra og opp. Legg også merke til listen nederst i bilde som er kraftig deformert etter antagelig jekken som sabotørene brukte har skadet denne. Politiet er fremdeles av den oppfatning at det var et bergningsfirma, Røda Bolaget, som skadet denne fire dager etter brannen da de skulle transportere ut bilene fra hengedekket. Vi er 100% sikre på at dette var en oljebrann for dersom det kun var innredningen som brant skulle brannen vært over i denne korridoren etter 8 til 10 minutter slik Sintef sine "fullskalaforsøk" viste.

oppklare forbrytelsen. Han ble i tillegg også benyttet av Dantest, politiet og granskingsutvalget. Både Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Meland har sluttet i Sintef i henholdsvis 2008 og 2004 og ble derfor oppnevnt av Oslo tingrett kun som privatpersoner. Riksadvokat Tor Aksel Busch, mannen som har avslått gjenopptakelse av saken flere ganger, satte det som en forutsetning at nettopp disse to og ingen andre skulle granske dette på nytt.

Oppnevnelsen av disse privatpersonene til å vurdere og utdype det arbeidet de

tidligere har utført, kan virke som en underlig handling. Særlig siden disse to personene i utgangspunktet var forfatterne bak de sakkyndige uttalelsene i 1990, som har vist seg å være svært mangelfulle.

Det kan derfor stilles spørsmål til om disse var egnet til å lage troverdige uttalelser og vurderinger av sine tidligere arbeider. Og særlig nå som manglene er avdekket av eksterne granskere fra Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

Ellers så dukker det stadig opp nye vitneforklaringer som ikke tidligere har vært kjent. Bl.a. en Svensk sjøfartsin-spektør som ble flydd med helikopter ut til havaristen. Han forteller at på sin ferd gjennom skipet under brannen gikk han ned under maskinrommet hvor tankene til skipet befant seg. Her så han at mannlokket til en av de store dieseltankene var demontert og lå sammen med skruene oppe på tanken.

Dette fant han så merkelig at han tok bilde av det og la det som vedlegg nr. 1 til sin rapport. Bildet har dessverre "for-

info@fffs.no – www.fffs.no

svunnet” fra politiets dokumentsamling! Det er ikke det eneste bildet som uheldigvis har ”forsvunnet” fra politiets arkiver. I deres egen fotomappe hvor skipet ble detaljert fotografert er det også noen bilder som bare ”har blitt borte”. Disse bildene viser ansamlinger av utbrente madrasser i korridorer på det meste seks utbrente sengebunner i en haug.

Et annet sted ligger det fire utbrente sengebunner. Bildene er nummererte og flere av de mest sentrale bildene er altså bare ”blitt borte”. Hvem kan tenkes å ha interesse av å fjerne disse bildene som viser nye arnesteder? På en trappeavsats lenger forut i skipet ligger det stablet tre

madrasser som ikke har tatt fyr, siden brannen har sloknet like i nærheten, men det bildet er ikke fjernet fra arkivene. En ting er sikkert, sengebunner og madrasser lå ikke i trappeløp eller korridorer i tiden før brannen eller når folk rømte i panikk for å komme seg i sikkerhet fra den giftige cyanid og blåsyreholdige røyken.

Et annet mysterium er at sentrale brann-dører var sperret åpen slik at brannene kunne spre seg uhindret gjennom skipet. Dette gjelder også viktige skyvedører på bildekket. Disse skulle normalt være både lukket og låst under overfarten noe de også sannsynligvis var. Det er i hvert

fall notert i loggen av overstyrmannen at ”all doors locked kl 21.45” Det betyr igjen at dersom noen har blokkert disse dørene åpne i forkant av brannen så er det ingen passasjerer som kunne utført dette.

Kampen for å avdekke hele sannheten fortsetter, selv om det føles surrealistisk at en også må kjempe mot politiet og myndighetene, for å oppklare Norges-historiens største masse-mord gjennom tidene.

AV TERJE BERGSVÅG

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Hydraulikk rommet var helt akterut på styrbord side, der stod også 18 store gassflasker og 9 små. Dette er langt over det normale antall flasker og det er forbundet med stor fare og forbudt å ha oksygen flasker i nærheten av olje. Det stod også en acetylenflaske og en oksygenflaske på aktre fortøyningsdekk (poopen) sammen med to spenn med malings tynner.

Frem fra glemselen, men like aktuell. En artikkel fra 2008 skrevet av en nær og god medarbeider, nå beklageligvis avgått ved døden- Jon Omark.



Illfoto: Kystverket/Espen Reite

Hvor offentlig er Sjøfartsdirektoratet?

Høyeste ansvaret for kontrollvirksomheten til sjøs hviler på Sjøfartsdirektoratet. For å forstå hvordan kontrollen fungerer er det nødvendig med et kort tilbakeblikk på direktoratets historie og noen av de grunnleggende lovene.

Da den norske handelsflåten mot slutten av 1800-tallet gikk over fra seil til damp

og begynte å vokse seg stor, tildels ved innkjøp av gammel og dårlig utenlands tonnasje, begynte også tap av skip og besetninger å bli et alvorlig problem. Det begynte å komme krav om en offentlig kontrollende myndighet for å fremme sikkerheten til sjøs. I 1903 var man kommet så langt at det skulle opprettes et statlig Sjøfartskontor for å kontrollere skibes sjødyktighet. Dette ble senere til Sjøfartsdirektoratet, innbefattet skipskontrollen.

Jeg vil her i hovedsak holde meg til arbeiderbevegelsens kjente skribent,

Aksel Zachariassen, som i boken *"Fratrellekår til frie menn"* (Tiden forlag 1950), gir en utførlig beskrivelse av begivenhetene under og etter opprettelsen av Sjøfartsdirektoratet i 1903. Det følgende er et utdrag med kommentarer fra kapitlet *Sjøfartsdirektøren som ble fordrevet*. Kapitlet innleder med at:

I forbindelse med kampen for den offentlige skipskontrollen i Norge, trer et navn sterkere i forgrunnen enn andre? det var Magnus Andersen, Norges første sjøfartsdirektør, som fikk i oppdrag å sette kontrollen ut i livet,

men som rederne fikk fordrevet ved en aksjon som savner sidestykke i norsk administrasjonshistorie.

Andersen hadde maritim officersutdanning, og han var pioner i arbeidet for så vel bedre sikkerhet til sjøs som organisasjonsarbeid blant sjøfolk. Valget av Andersen som sjøfartsdirektør var svært omstridt. Andersen var også politisk engasjert for Venstre. For øvrig i selskap med store politiske profiler, som Gunnar Knudsen og Christian Michelsen.

I arbeidet for å forbedre sikkerheten til sjøs var Andersen langt forut for sin tid. Bl.a. opprettet han en årbok med referater fra alle sjøforklaringer etter skipsulykker, og dette gjorde rederne så rasende at det eneste de tenkte på var å bli kvitt ham så fort som mulig, og med den nye regjeringen i 1910 kom også muligheten.

Noe av det første på den nye regjeringens program, var å bli kvitt Andersen som sjøfartsdirektør, og forsøkte først med det gode.

Først ble han tilbudt stillingen som norsk konsul i Havanna, men Andersen sa nei. Deretter ble han tilbudt stilling som tollkasserer i Drammen, og Andersen sa atter nei. Dermed tok regjeringen saken i egne hender og avsatte ham. Det endte med kabinettsspørsmål i Stortinget, hvor høyresiden gikk av med en knapp seier, 47 stemmer mot 42.

Etter Andersen ble en kommandørkaptein i marinen, Harald Pedersen, sjøfartsdirektør. Han hadde vært ordfører i Horten, og var også Gunnar Knutsens partikollega. Men så fikk han et annet verv. Gunnar Knudsen ble igjen statsminister i 1913 og da 1. verdenskrig startet året etter, fikk Pedersen av statsministeren ansvaret for den offentlige forsyningsnemnden.

Nå fikk rederne det som de ville, en sjøkaptein, Einar Quale, ble ansatt. Men han var kommet i myndighetenes søkelys for dårlig behandling av sitt mannskap og pådro seg en irrettesettelse av påtalemyndighetene. Man måtte finne en ny mann til stillingen, og den neste ble sjøkaptein Lars Talin Hansen, som satt helt frem til 1930.

Magnus Andersens ønske om et fritt og uavhengig sjøfartsdirektorat ble aldri noe av. Etter at Stortinget kvittet seg med ham, tok rederne kontrollen over Sjøfartsdirektoratet ? og den kontrollen har de senere beholdt. Tradisjonen med å plassere kapteiner i den viktige stillingen som Sjøfartsdirektør gjelder ennå, men med et unntak, og det var Ivar Manum, som var direktør fra 1999 til 2001.

Kapteinen, som i hele sitt voksne liv har vært underlagt rederen, og som har vært eneveldig kaptein til sjøs, blir nå kaptein i Sjøfartsdirektoratet, og får over natten ansvaret for kontrollen med den samme rederen. Bedre oppfordring til kamerat-korrupsjon finnes ikke i offentlig sektor.

Lover og regler til sjøs består av både nasjonale og internasjonale regelverk. I stor grad overlapper og utfyller disse hverandre. Der hvor intet annet er nevnt, refereres det i denne beretningen til *Den Norske Skipskontrolls Regler* av 1990, herunder *Sjødyktighetsloven*, som var det gjeldende regelverk i 1999. Sjødyktighetsloven er nå endret. Ved kgl.res. av 24. oktober 2003 ble det nedsatt ett utvalg til å utarbeide endringsforslag. Professor dr. juris Hans Bull var leder for utvalget, som for øvrig bestod av representanter fra både offentlig og privat sektor, disse var med:

Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Rederienes Landsforening, Fraktefartøyenes Rederiforening, Norges Rederiforbund, Norges Fiskarlag,

Sjøassurandørenes Sentralforening, Det Norske Veritas, Sjøfartsdirektoratet, Miljøverndepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet Direktør Sverre Quale (uavhengig medlem)

- Her mangler det altså ikke på demokrati. Av utvalgets fjorten representantene tilhører fem aktører som er direkte underlagt den kontrollerende myndigheten (Sjøfartsdirektoratet) - og som altså er med på å utarbeide lover som skal ligge til grunn for kontrollen av deres egen virksomhet. I mandatet heter det bl.a. at:

Sjødyktighetsloven er umoderne som tilsynslov og utvalget skal foreslå en tidsriktig lov tilpasset dagens forhold, herunder internasjonale, og med fleksibilitet til å fange opp utviklingen innen skipsfarten. Det er nedsatt en arbeidsgruppe under utvalget. Utvalget skal avgi sin innstilling innen 30. juni 2005.

I den gamle loven heter om skipskontrollen i § 4, tredje ledd at:

Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn og personer som i henhold til første ledd benyttes under utøvelsen av kontrollmyndighet, plikter å bevare taushet om det de får kjennskap til ved den kontroll de foretar i henhold til loven her.

I endringsforslaget heter det at:

Forslaget går ut på å oppheve tredje ledd da den alminnelige bestemmelse om taushetsplikt i forvaltningsloven §§13-13f, som også får anvendelse på sjødyktighetslovens område, anses tilstrekkelig.

Paragrafene 13 og 13f lyder i utdrag slik:

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan plikter å hindre at andre får adgang eller

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

God Jul og et Godt nytt år



kjennskap til det han i forbindelse med arbeidet eller tjenesten får vite om:

**1. noens personlige forhold, eller
2. tekniske innretninger eller fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.**

Punkt 1 her er det ingen ting å si på, men det er det derimot om punkt 2, hvor man - tilsiktet eller ikke ? blander sammen tekniske innretninger og fremgangsmåter med forretningsmessige forhold.

- Rederne har altså den samme beskyttelse her som pasienter i helsesektoren. Kan det være et eneste land hvor den kontrollerende myndigheten, som har oppgaven med å håndheve sikkerheten til sjøs og forhindre at menneskeliv går tapt, har en slik antikvarisk arbeidsinstruks. Og det er ikke merkelig at inspektørene holder på hemmelighetene. I § 121 i straffeloven finnes en straffebestemmelse som gjelder for brudd på denne lov. Den lyder slik:

Den som forsettelig eller grovt uaktsomt krenker taushetsplikt som i henhold til bestemmelse² eller gyldig instruks² følger av hans tjeneste eller arbeid for statlig eller kommunalt organ, straffes med bøter³ eller med fengsel⁴ inntil 6 måneder.

Den strenge taushetsplikten har imidlertid også en annen side. I tilfelle inspektører gjør feil eller overser feil som senere kan forårsake ulykker, er også han beskyttet av denne loven. Det samme gjelder for klasseselskapet. Ved skipsulykker vil inspeksjonen fort slå fast om det er rederen eller besetningens feil, eller om det er feil og mangler som kan ha fulgt med skipet helt fra tegnebrettet eller andre feil, som skipskontrollen eller klasseselskapet burde ha oppdaget, og påtalt tidligere, og da sitter de alle tre i samme båt? for å si det på den måten. Og sitter man i samme båt, så må man holde sammen. Det verste som kan skje når feil skal bortforklares er at man begynner

å skyldte på hverandre. Da rakner hele systemet. Altså beskytter loven om taushetsplikt ikke bare rederiet, men også direktoratet og klasseselskapet. Og ikke nok med det, loven beskytter også Sjøfartsdirektoratets arkiv, eller rettere, også den delen av arkivet som ikke inneholder personopplysninger. Videre oppfordrer loven til løgn, i det direktoratet ikke har lov til å svare på direkte spørsmål fra media der det åpenbart er begått feil fra rederiets side, f.eks., ved alvorlige ulykker. Direktoratet kan med full rett si at det ved lov er pålagt å lyge.

Når det gjelder disse lovene må det være naturlig å sammenlikne med hva som gjelder, f. eks, i Sverige. Der har det aldri vært noen sjøfartslov innblandet, som har pålagt myndighetene taushetsplikt. Der er det forvaltningsloven som gjelder, og den har ikke tilnærmedesvis de samme krav på taushetsplikt i skipsfartsspørsmål som den norske.

Med forbehold om at det kan finnes andre spesifikasjoner, er det følgende som gjelder for *Svenska Sjöfartsinspektionens* arbeid: Det er den *svenske Sekretesslagen*, som hører under *Grundlagen*. Den lyder i utdrag slik:

1 §. Sekretess gäller för uppgift angående planläggning eller annan förberedelse för inspektion, revision eller annan granskning, som myndighet har att företa, om det kan antas att syftet med granskningsverksamheten motverkas om uppgiften röjs.

(Taushetsplikt gjelder for opplysninger angående planlegging eller annen forberedelse, som myndighet har å foreta, om det kan antas at formålet med granskingsvirksomheten motvirkes om opplysningen røpes).

Her er det altså myndighetens planlegging av inspeksjonen som er hemmelig og ikke resultatet av inspeksjonen. I Norge er det annerledes. Her er det selve resultatet av inspeksjonen, som av hensyn til rederen, er hemmelig. Finnes det slike lover innen andre offentlige transport grener, fly, tog og buss? Man undres

på hva som er så tidsriktig og internasjonalt ved denne loven. Det er fremdeles en lov som hemmeligholder lovbrudd til sjøs, og er forkastelig i et samfunn som kaller seg demokratisk. - En offentlig kontrollinstans som er underlagt en slik lov, som også innebærer at direktoratets arkiv er hemmelig og lukket for offentligheten, er per definisjon korrupt. - Legg så til at ikke bare sjøfartsdirektøren, men også underdirektører og inspektører har bakgrunn som rederiansatte offiserer.

Også når det gjelder disse må det være tillatt å spekulere i hvor lojaliteten er når kapteiner skal kontrollere så vel sine tidligere arbeidsgivere som andre kapteiner.

Det arbeides nå med dannelsen av en felles havarikommisjon i transportsektoren. Dette må også bety samordning av lovene i de forskjellige sektorer. Det kan ikke bli enkelt. Uten at jeg kjenner lovgivningen i andre transportsektorer, fly, tog og buss/lastebil, vil jeg anta at det største problemet med en felles havarikommisjon vil være Sjøfartsdirektoratets lovfestede arbeidsinstruks.

Andre lover, derimot, er svært strenge, men har neppe noen gang kommet til anvendelse. I Sjødyktighetsloven av 1903 under 30. Kapitlet Forbrydelser i *Sjøfartsforhold* § 304 at:

Går fører av skip til sjøs med sjødyktig skip (...) eller gjør han forberedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt, straffes han med fengsel i inntil 3 år. På samme måte straffes reder eller den som handler for reder, eller maskinsjef eller den øverste av styrmennene når han rettsstridig bevirker eller medvirker til at et sjødyktig skip går til sjøs eller at det gjøres forberedelser som tydelig viser at dette er hensikten. Som medvirkning regnes også unnlatelse av å hindre at skipet går til sjøs.

Skal en lov ha noen kraft, så må også noen anmelde lovbrudd, men hvem? Ingen anmelder sine overordnede, og ingen anmelder rederen. Denne loven var like umulig den gang som nå, men så lenge den står i lovboken, så gjelder den.

Denne paragrafen holder altså så vel reder som kaptein, styrmann og maskinsjef ansvarlig for sikkerhetsbrudd, og måten den er utformet på, åpner muligheten for at også underordnede kan anmelde slike lovbrudd. Men virkeligheten ser helt annerledes ut. Enhver som har satt sine ben i dette miljøet vet at bare tanken på slike anmeldelser er umulig. Da diskusjonen gikk som mest for et titall år siden, om gamle "rustholker" og tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs, ble muligheten for slike anmeldelser diskutert internasjonalt. Dette skrev også norske media om, uten å være klar over at landet allerede har en slik lov ? og har hatt den i hundre år. For ytterligere å understreke alvoret i denne loven heter det under *Forseelser mod offentlige Myndighed* § 339 at:

Med bøder straffes den, som

- 1. unlader at afgive lovbefalet Anmeldelse eller lovbefalede Oplysninger til offentlig Myndighed, eller**
- 2. overtræder nogen offentlig Myndighed i Henhold til Lov og under Trussel med Straff given Forskrift.**

Ja, det står virkelig at det er straffbart å unnlate å melde fra til myndighetene om feil og mangler man oppdager. Disse lovene tar jeg som en påminnelse om Magnus Andersens tid som sjøfartsdirektør, og de er ennå i dag oppsiktsvekkende, men de er gjemt og glemt av alle ? ikke minst av myndighetene selv. Det mest oppsiktsvekkende er at de ikke for lenge siden er fjernet fra lovverket.

Når det gjelder kapteinens ansvar, så begrenser det seg til det rent daglige og driftsmessige. I dag er det rederiet som

bærer ansvaret for sikkerheten. Hvis en kaptein får beskjed om å ta ut et skip med feil og mangler, så har han ikke annet å gjøre ? ellers er han ikke kaptein mye lenger. Men det overordnede ansvar bærer Sjøfartsdirektoratet. Hvis et skip går til sjøs med Sjøfartsdirektoratets tillatelse, hvem er det da som bærer det øverste ansvaret hvis skipet ikke er sjødyktig?

Samrøret mellom rederne og de kontrollerende myndigheter er forkastelig og en skam for et land som kaller seg en sjøfartsnasjon, og det bør snarest opphøre. Lovene bør endres, og Sjøfartsdirektoratets arkiv bør åpnes for offentligheten.



NORMAND OCEANIC

Illfoto: Thomas Sola/Statoil



12. november år 7 f. Kr. stod planetene Jupiter og Saturn tett sammen på vesthimmelen i stjernebildet Fiskene.
 Illustrasjon: Astrofysisk institutt

HVA VAR BETLEHEMSSTJERNEN?

I uminnelige tider har astronomer og andre fundert over stjernen som nevnes i Bibelen i forbindelse med Jesu fødsel. Var dette et astronomisk objekt eller noe helt annet?

En rekke teorier har vært prøvd for å forklare fenomenet astronomisk: Kometer, novaer, supernovaer, spesielle samstillinger av lyssterke planeter osv.

Alle teoriene har sine styrker og svakheter.

Objektet må ha hatt en helt spesiell oppførsel. Tilsynelatende oppfyller kometer og novaer kravene om bevegelse og/eller plutselig tilsynekomst. Vi kjenner imidlertid ingen nova- eller supernovaeksplosjoner som passer med tiden da fenomenet må ha opptrådt.



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Disse ville utvilsomt ha blitt observert og nedtegnet av bl.a. kinesiske astronomer.

Kometer har dessuten alltid blitt forbundet med frykt, død og ødeleggelse. Det er lite trolig at et slikt objekt skulle tillates å peke hen mot Jesu fødsel.

EN HIMMELSK GRUPPERING
 Teorien som i dag anses å være mest



7. desember år 7. f. Kr. stod planetene Jupiter og Saturn fortsatt tett sammen på vesthimmelen i stjernebildet Fiskene.
Illustrasjon: Astrofysisk institutt

sannsynlig forklaring er en meget spesiell samstilling og bevegelse hos planetene Jupiter og Saturn i år 7 f.Kr. De aller fleste er i dag enige om at Jesus må ha blitt født lenge før begynnelsen av vår tidsregning. Det er meget sterke grunner til å tro at Herodes døde i år 4 f.Kr. og at Jesus ble født en gang mellom år 4 og 8 f.Kr. Planetene Jupiter og Saturn hadde i samtiden en religiøs betydning. Jupiter var guden Marduks stjerne. Magerne (Babylons astronomer) hadde opptil 60 år i forveien regnet ut at Jupiter i 3 måneder av året 7 f.Kr. søkte sammen med Israels stjerne Saturn på himmelen midt i stjernebildet Fiskene som representert andområdet Judea. Av dette tolket de at en stor konge skulle bli født i Israel.

Den 15. desember 7 f.Kr. hadde Jupiter og Saturn felles aftenoppgang med bare en grads lengdeforskjell, noe som er meget sjelden. Mange mener at vismennenes besøk hos Jesus fant sted 12. november dette året.

I verdensrommet rundt jordkloden er det en del ørsmå støvpartikler. Vanligvis kan vi ikke se dem, men ved solnedgang og -oppgang kan vi spesielt fra tørre strøk nærmere ekvator ane en lyskjegle der hvor Solen gikk ned eller skal stå opp.

Når zodiaklyset (dyrekretslyset) senhøsten år 7 f. Kr. ble betraktet i retning fra Jerusalem mot Betlehem på den aktuelle datoen, viser beregningene at det hadde form av en lyskjegle med Jupiter og Saturn øverst i kjeglen og lysstrålen vendt nedover mot Betlehem. Lyskjeglen ble steilere utover kvelden slik at lyset som så ut til å komme fra stjernen fulgte planetene i deres bevegelser og pekte ned mot det samme stedet på Jorden.

SJELDEN HENDELSE

Omtrent en gang hvert 20. år vil Jupiter ta igjen Saturn på himmelen slik at planetene står relativt nær hverandre. Samtidig beveger Jorden seg langt raskere i sin bane rundt Solen enn det disse planetene gjør. I forhold til bak-

grunnen av langt fjernere stjerner vil derfor disse planetene en gang i blant tilsynelatende stoppe opp og snu i sin bevegelse mellom stjernene.

I år 7 f.Kr. skjedde dette mens planetene stod tett sammen på himmelen. Dette første til en såkalt trippel samstilling. I alt tre ganger stod Jupiter og Saturn meget tett sammen på himmelen. Datoene ble beregnet av babylonske astronomer og er funnet på gamle leirtavler.

Datoene er etterprøvet med dagens datateknologi og stemmer forbløffende bra: 28. mai, 15. september og 12. november år 7 f.Kr. stod planetene meget tett sammen.

Bare en gang på 854 år skjer en slik trippel samstilling i stjernebildet Fiskene.

Det er tvilsomt om vi noen gang vil kunne bevise hva slags objekt Betlehemsstjernen var, men antagelig har vi kommet så nær svaret som vi kan håpe på.



Regeaften på Sjøhuså

Forrige fredag va der regeaften på De Røde Sjøhus. Show med 3 Busserulls, og spis så møje reger du vil - alt for 390 kroner... Sjøl va eg opptatt, men eg håbe der va møje folk.

Regeaften på Sjøhuså e ein tradisjon så starta tidlig på 1980-talet. Ein robåd fodle av reger, og revy/show ittepå. I de dagar va det på Sjøhuså det skjedde, det va det så va Kulturhuset i Stavanger. Alt så kunne kryba og gå av norske artistar, og mange store stjerner fra udlandet.

Løgnaslaget fekk vera med i starten. Midt på sommaren, midt i fellesferien. Ingen hadde tro på det - show om sommaren, når folk e vekkerte? Men jysse så møje folk der kom.

I 1984 fekk eg den glimrandes idéen at revyen sko starta med at Dag, Steinar og meg sko hoppa ner fra galleriet, landa på scenen, rett bag mikrofonane, og hyla igang åbningsviså. De andre va litt skeptiske, så eg tilbudte meg å visa kor enkelt det va. De hadde ikkje satt opp scenen ennå, så der va bare betonggolv, men det va jo ikkje merr enn tri meter. Så eg hopte ner, og brakk foden. Og måtte spela revy med krykker. Ein kveld fekk eg hørra at ein gammale kompís va i salen. Samen med kånå sí, og et vennepar. Itte revyen oppsøkte eg de, for å helsa og snakka litt.

- Ka syns du om showet?

- Jo, det va sikkert fint det. Reger e deiligt. Det e det besta eg får.

- Ja...

- Problemet e at eg bler altfor fort mette. Men nå har eg vært på do to gangar, og stapt fingeren i halsen, for å spy. Så nå ska eg klara ein tredje runde. Du kan jo spisa så møje du vil.

- Ja... Dokker får kosa dokker...

Reger e nokså salte, sånn at du bler tyste, og sånn at etablissemanget får selga ein del drikkevarar. Helst alkohol. Det e dette de tjene mest pengar på. Det e ikkje alltid arrangøren e så interesserte i kvaliteten på det så foregår på scenen, men tella pengar - det kan de.

Den eine sommaren trakk Løgnaslaget, i snitt, 600 personar per forestilling. Ugene ittepå spelte 3 Busserulls. De trakk 300 per forestilling. Men disse 300 drakk merr enn de 600 så kom for å se Laget. Ittepå kom Banana Airlines. De trakk 150 per forestilling. Men disse 150 drakk merr enn de 300 på Busserulls, og merr enn de 600 på Løgnaslaget... Så ka tjente de mest på?

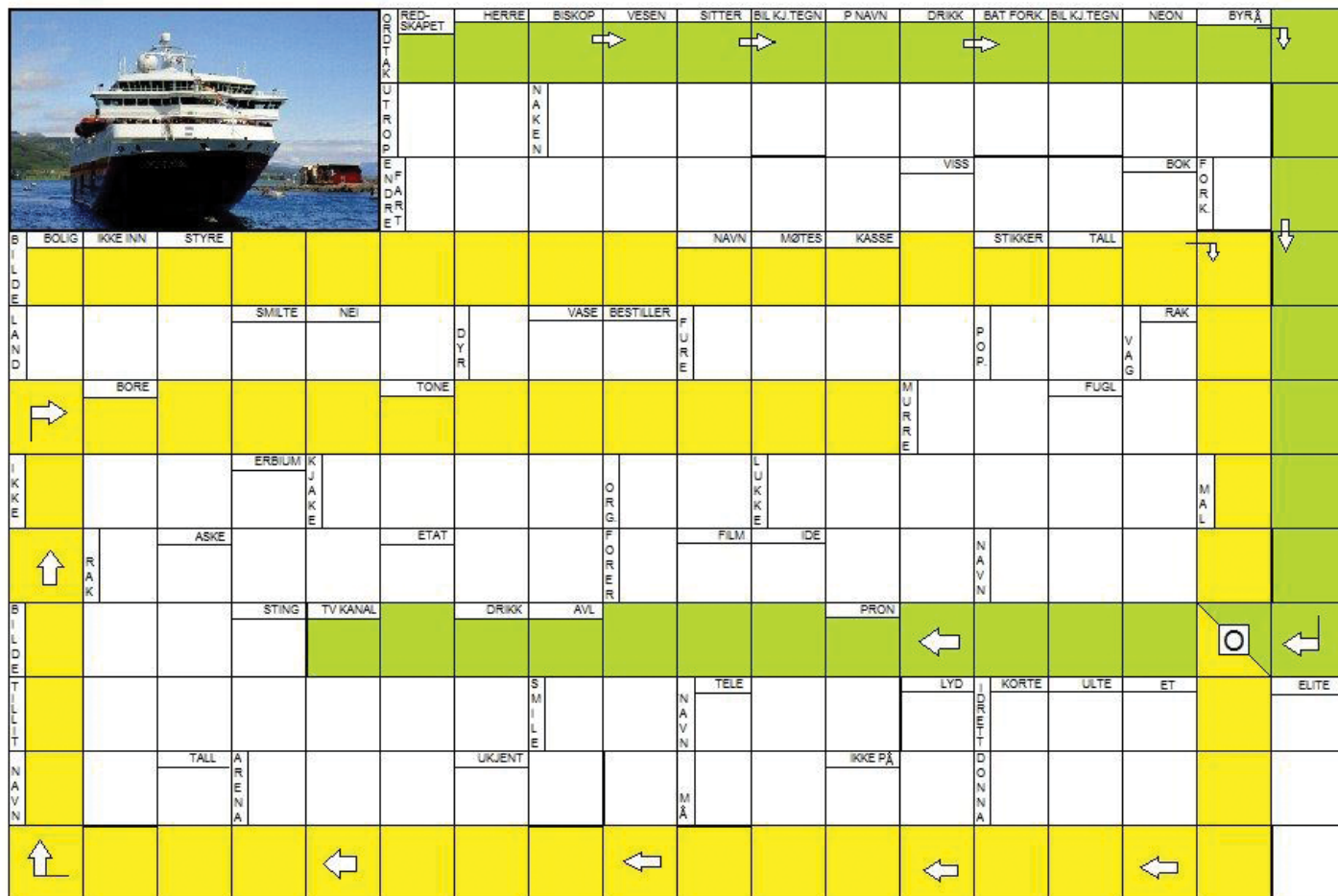
Det va sjelden Sigvart Dagsland og Bjørn Eidsvåg fekk spela på Sjøhuså... Stearinlys og te gav ikkje de store inntektane...

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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



Riktig svar sendes innen 30.03.17 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Vinnere nummer 2 2016: Nils Magne Angelvik, Brekstad - Hilde Todal, Smøla -
Siw Wulf, Tusna

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/kranfører, matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, fyrbøter, butikkmedarb, motormann, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere kr. 285,-

Lettmatros, kadett og smører kr. 260,-

Lærling kr. 50,-

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

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Din leverandør for opplæring av sjøfolk



Norsk Senter for
Offshoreutdanning

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

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