



DRÅPEN

NR. 1 • 2019 • 18. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



• HAVILA OG HURTIGRUTEN PÅ KYSTRUTEN | • KØEN AV LEDIGE KADETTER ER BORTE

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



Lik oss på
Facebook

Henvendelser og spørsmål til FFFS skal gjøres via e-mail
sak@fffs.no eller info@fffs.no.

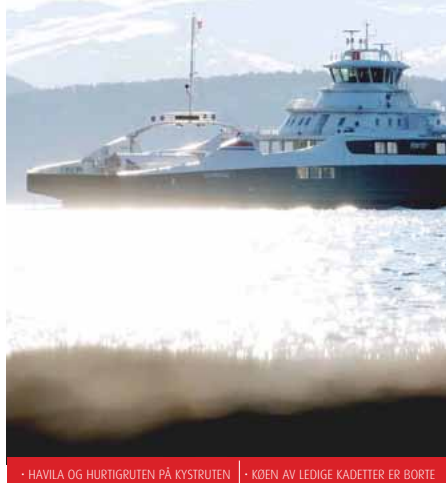
Forbundet kan ikke drive med saksbehandling gjennom Facebook-siden. Du skal ikke bruke Facebook til å utføre aktivitet som er ulovlig, villedende, ondsinnet eller diskriminerende. FFFS har ansvar for å påse at det blir opprettholdt en god og respektfull tone og adferd på vår Facebook side. Vi forholder oss blant annet til Facebook sine retningslinjer. De kan du lese her: <https://www.facebook.com/terms.php>

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
inkludert frakt.
Ta kontakt for bestilling.**





• HAVILA OG HURTIGRUTEN PÅ KYSTRUTEN | • KØEN AV LEDIGE KADETTER ER BORTE

INNHold

Dråpen nummer 1 • april 2019



Snart kan du lade batteriene på Statsraaden side 10



Bergens Mekaniske Verksteder side 12



Gulenskyss AS med ny ambulansebåt side 17



Fjord1 installerer hjertestartere i alle sine fartøy side 48

Nr. 1 april 2019 - 17. årgang

Redaktør
Atle Rusten

Adresse:
Eidsvågbacken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
MF Gløppefjord - Fjord1 ASA

Leder	side	4
Havila og Hurtigruten på kyststruten 2021	side	5
Advarsel gitt i arbeidsforhold kan nå prøves for domstol	side	6-7
Ny tid for ferge drift i Hordaland	side	8
Lovforslag om å endre skipsarbeiderloven	side	9
Snart kan du lade batteriene ombord på Statsraad Lehmkuhl	side	10
50 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra skipsfarten innen 2050	side	11
Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse	side	12-14
Litt statistikk om det maritime friluftslivet i Norge	side	15
Fra gamledager	side	16
Gulenskyss AS med ny ambulansebåt fra april 2019	side	17
Alnes Fyrstasjon	side	18
Køen av ledige kadetter er borte	side	19
Opphør av arbeidsforhold	side	20-21
Hong Kong konvesjonen skal sikre miljøvennlig opphugging av skip	side	22-23
Hurtigruten bygger om flåten til hybrid	side	24
Har man rett til å få dekket utgiftene til databriller ombord?	side	25
Marin forsøpling - et verdensproblem	side	26-29
Krav om skriftlig arbeidsavtale	side	30
Mye rødmerking i Skagerrak losoldermannndistrikt	side	31
Sjømannspensjon i dag og i fremtiden	side	32-33
Redningsselskapet og politiet inngikk beredsskapsavtale i 2018	side	34
Nye forskrifter om kontrolltiltak for sjøfolk	side	35
Sjøfartsdirektoratet V/fagnemnda	side	36-37
Leserbrev	side	38-39
Hekling og Heckling	side	40-41
Er loven om særaldersgrense for sjøfolk utgått på dato?	side	42
Kryssord	side	43
Fjord1 installerer hjertestartere i alle sine fartøy	side	48

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Harald Prytz
formann

Leder

Kjære lesere

Landsmøtet 2017 bestemte at Dråpen skal kun bli nettbasert. Trykkingen og utsendelse av Dråpen er nå en saga blått. Vi skal opprettholde Dråpen, men den er nå digitalisert. Leif Vervik sluttet i februar 2018, for å gå over i pensjon. Derfor har ikke vi klart å følge opp med de antall av Dråpen som vi har gjort tidligere. Det må vi bare beklage. Vi har fått en ny saksbehandler som heter Pernille Solem, og hun har jobbet tidligere som saksbehandler i Hordaland fylkeskommune. Der har hun også vært hovedverneombud i flere år.

Hjemmesiden vår er blitt fornyet. Url-adressen vår er fortsatt www.fff.no Siden er bedre tilpasset bruk av mobiltelefoner og nettbrett.

Når vi ser på de politikerne vi har fått etter valget, så viser det seg at de fortsetter med å forringe arbeidsplassene til sjøs. Det er mange rederier som ser til en løsning for NIS.

Det er nå registrert over 600 skip i NIS. Det er det høyeste antall siden 2008. Dette tallet er økende. Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen (H) har arvet holdningen fra sin forgjenger Monica Mæland om å avvikle arbeidsplassene til sjøfolk. Det kreves norske lønns- og arbeidsvilkår i NOR, men det kreves ikke i NIS. FFFS mener at det er på tide at politikerne må begynne å ta ansvar, og skjønne at de er valgt inn som tillitsvalgte for folket, og ikke for sine egne interesser og meninger.

Videre utover året har vi som vanlig fått mye å gjøre for våre medlemmer. Vi hadde en sak i 2018 som skulle gå for tingretten 14 og 15 mai i Bergen mot DOF. Saken omhandlet usaklig avskjed. En av meddommerne kunne ikke møte opp, så saken ble utsatt. I etterkant endte saken med forlik.

Vi hadde også en sak mot Torghatten Nord, der det var gitt en usaklig advarsel. FFFS måtte gå en lang vei med denne saken. FFFS fikk til slutt en kjennelse den 13.03.2018 fra Norges Høyesteretts ankeutvalg at saken om advarselen kunne føres for domstolene. Denne saken endte også med forlik.

Antallet over innsendte saker er omtrent slik som i fjor. Vi har mottatt utrolig mange tidskrevende saker i år. Sakene er spredt over de fleste fartsområdene, men det har vært en nedgang i saker og klager når det gjelder Offshore, men det har tatt seg opp i rederier som driver på kysten med ferger og hurtigbåter. Sakene i rederiene som driver med passasjertrafikk på kysten, viser en tendens til at lederne i HR og mannskapsavdelingene ikke setter seg inn i regelverket, men driver på med synsinger og gjøremål som strider mot skipsarbeidsloven, ISM koden og rederienes egne retningslinjer. Mye skal kvalitets-sikres, men aldri lederskapet. Så sier det mye om hvordan det egentlig står til innen den delen av det maritime yrkesfeltet.

E-post adresser: Vi har opprettet en ny e-mail for innkommende saker som er sak@fff.no. Vi oppfordrer våre medlemmer til å bruke den, og samtidig fylle ut emne feltet hva saken gjelder. For de som er medlemmer, og ikke mottar e-mail fra oss, Send inn din nye e-mail adresse.

Vi ber våre medlemmer om å sende inn endringer på adresser, e-mailer og telefon nr. så snart dere skifter dette. Det er også ønskelig at du oppdaterer oss også, når du skifter arbeidsgiver eller rederi.

FFFS ønsker alle våre lesere en god vår!

Havila og Hurtigruten på kyststruten i 2021

Det nye selskapet Havila Kystruten AS vil ta opp kampen med Hurtigruten ASA om deler av kystrutetilbudet. Hurtigruten varsler at de satser for fullt også de dagene de ikke har fått anbud. Kystruten har tidligere hatt flere aktører som slo seg sammen for mer rasjonell drift. Vil aktørene klare å drive lønnsomt eller kan dette på sikt føre til kutt av ulønnsomme havneanløp langs norskekysten?

I pressemelding fra Samferdselsdepartementet den 10. april 2018 fikk vi vite at Kystruten Bergen-Kirkenes-Bergen skal betjenes av Havila Holding AS og Hurtigruten AS fra 2021. Kystruten er delt inn i 3 rutepakker, hvorav Hurtigruten skal betjene 2 og Havila 1. Det skal være 11 skip som skal trafikkere kyststruten og Havila kommer inn med sine 4 nye skip. Kystruten vil som i dag være et transporttilbud for passasjerer lokalt og regionalt med helårlige, gjennomgående seilinger mellom 34 havner daglig på strekningen.

Mellom anløpsstedene på strekningen Tromsø-Kirkenes-Tromsø skal det også tilbys transport av gods. Kontrakten skal

gjelde fra 01.januar 2021 og i 10 år fram til 31.12.2030.

I anbudet står det at transporttjenesten skal utføres med høy sikkerhet og regularitet. Leverandøren skal tilstrebe at tjenesten gjennomføres med så lave klima- og miljøbelastninger som mulig. Kystrutetjenesten fyller en viktig transportfunksjon. Tjenesten er av stor betydning for å dekke transportbehovet for befolkningen langs kysten mellom Bergen og Kirkenes og et viktig bidrag til god vareflyt i de nordligste delene av landet. For en del av kystsamfunnene er kystruten, en bærebjelke som bidrar til å sikre transporten særlig i de tilfeller andre transportformer, ikke fungerer

tilfredsstillende. Kystrutetjenesten bidrar også til et betydelig antall arbeidsplasser i norsk maritim sektor og utdanning av norske sjøfolk.

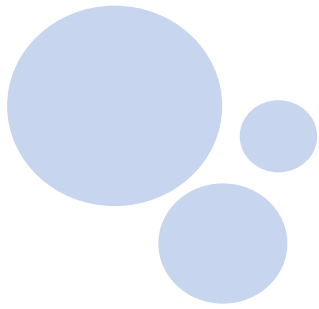
HURTIGRUTEN VARSLER DAGLIGE SEILINGER

Selv om Hurtigruten nå får konkurranse fra Havila, om transport langs strekningen Bergen-Kirkenes-Bergen varsler Hurtigruten at de satse for fullt også på de dagene de ikke har fått anbud. De to nye hybridskipene MS Roald Amundsen og MS Fritjof Nansen skal på ekspedisjonsseilinger langs norskekysten fra sommeren 2019. I tillegg vil Hurtigrutens tre største skip MS Trollfjord, MS Midnatsol og MS Finnmarken seile rene kommersielle seilinger til utvalgte havner mellom Bergen og Kirkenes. På disse seilingene som er utenom anbudet, vil de ikke kunne ta med seg lokalpassasjerer men da vil skipene bli fylt opp med reisende fra hele verden.

FFFS ønsker begge aktørene Havila og Hurtigruten lykke til langs verdens vakreste kystlinje!

Pernille Solem





Advarsel gitt i arbeidsforhold kan nå prøves for domstol

«Høyesteretts ankeutvalg legger til grunn at en tilbaketrekking/gyldigheten av advarsel må kunne anses som et rettskrav. Kjennelsen sier at søksmål må fremmes innen rimelig tid etter at advarselen er gitt for at det skal være et rettskrav.»

13.mars 2018 ble det av Høyesteretts ankeutvalg avsagt enstemmig kjennelse i en sak hvor et medlem i FFFS gikk til søksmål med krav om at advarsel gitt i arbeidsforhold skulle trekkes tilbake og kreve erstatning for dette. Advarsler er ikke regulert i skipsarbeiderloven eller arbeidsmiljøloven og denne kjennelsen er derfor av stor betydning for arbeidstakere både på sjø og land fordi den nå tar standpunkt til at advarsler nå kan prøves for domstol. Høyesteretts ankeutvalg mener at en skriftlig advarsel reguleres av rettsregler, men det gjenstår å se hvor langt domstolens prøvelseskompetanse rekker når det gjelder prøvingen av arbeidsgivers styringsrett.

Ileggelse av en skriftlig advarsel regnes som den sterkeste sanksjonen er arbeidsgiver har overfor arbeidstaker før opp-

sigelse eller avskjed, ifølge kjennelsen. Høyesterett skriver:

«Formålet med en advarsel vil regelmessig dels å være å korrigere uønsket adferd, dels å dokumentere at adferden er påtalt med tanke på senere oppfølging og eventuelt personalmessig reaksjon, herunder oppsigelse eller avskjed. Dersom det er gitt en advarsel, kan i utgangspunktet ikke arbeidstaker bli sagt opp eller avskjediget uten at noe nytt er kommet til.

Det Høyesteretts ankeutvalg mener er at det må nye kritikkverdige forhold til etter en skriftlig advarsel for at en oppsigelse eller avskjed er rettmessig.

KRAV TIL FORSVARLIG SAKSBEHANDLING

En skriftlig advarsel er «beviset» arbeidsgiver har for at det forholdet advarselen gjelder for faktisk har funnet sted. Advarselen må være basert på forsvarlig saksbehandling og at det må foreligge forsvarlig grunnlag for avgjørelsen som ikke må være vilkårlig eller basert på

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 21 54 00
Fax: (47) 55 21 54 25

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

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

Avd. kontor Sartor Senter
Straume
Tlf: (47) 56 33 20 90

utenforliggende hensyn. Ankeutvalget legger til grunn at en tilbaketrekking/gyldigheten av advarsel må kunne anses som et rettskrav. Kjennelsen sier at søksmål må fremmes innen rimelig tid etter at advarselen er gitt for at det skal være et rettskrav.

HVA GJØR DU OM DU FÅR EN SKRIFTLIG ADVARSEL?

I de fleste tilfeller så ber arbeidsgiver om din signatur for at du har mottatt den skriftlige advarselen. Det en må være klar over er at dokumentet er å anses som bindende for deg idet du signerer. Dersom du er uenig i innholdet i den skriftlige advarselen må du skrive dette når du signerer. Pass på at du får med deg kopi av den skriftlige advarselen.

KAN MAN KREVE ERSTATNING FOR EN USAKLIG ADVARSEL?

Normalt vil en advarsel ikke ha noen umiddelbar virkning for arbeidsforholdet. Kjennelsen slår fast at mer uformelle uttalelser fra arbeidsgiver, tilrettevisninger eller tilbakemeldinger fra arbeidsgiver ikke anses som sanksjoner.

Det stilles likevel visse krav til arbeidsgiver saksbehandlingen og kjennelsen sier at erstatningskrav for en usaklig advarsel anses for å være et rettskrav. Det har aldri før vært en dom der det har vært gitt erstatning for en usaklig advarsel men kjennelsen åpner nå opp for dette.

USAKLIG ADVARSEL BRUKT SOM GJENGJELDELSE

Kjennelsen slår fast at en advarsel vil kunne anses som en ulovlig gjengjeldelse, og derfor kan en også reise krav om erstatning for dette. Skipsarbeidsloven § 2-7 omhandler vern mot gjengjeldelse ved varsling og sier noe om oppreisning om erstatning:

§ 2-7 3.ledd:

«Den som er blitt utsatt for gjengjeldelse i strid med første eller andre ledd, kan kreve oppreisning uten hensyn til arbeidsgivers eller rederiets skyld. Oppreisning fastsettes til det beløp som retten finner rimelig under hensyn til partenes forhold og omstendighetene for

øvrig. Erstatning for økonomisk tap kan kreves etter alminnelige regler»

KAN MAN KREVE AV ARBEIDSGIVER AT EN ADVARSEL TREKKES TILBAKE?

Dersom du får en advarsel som du mener er usaklig, eller at advarselen har fått en virkning for ditt arbeidsforhold, kan du nå påberope deg retten til å kunne kreve den tilbaketrukket eller ugyldig, med henvisning til avgjørelsen den 13.03.2018 i Høyesteretts ankeutvalg (HR-2018-492-U) i tillegg til at du kan kreve oppreisning og erstatning,

Vi i FFFS er stolte og glade for at vi nå har klart å nå frem i en så prinsipiell og viktig sak. Aldri tidligere har Høyesterett tatt stilling til om en advarsel som i denne saken kan være gjenstand for søksmål. Advarsler er heller ikke regulert i Skipsarbeiderloven eller Arbeidsmiljøloven. Det vil FFFS jobbe for å få på plass!

Av Pernille Solem



SC ASTREA

Illfoto: www.bergenships.com

Ny tid for fergedrift i Hordaland

Det finnes statlig støtte for utvikling av «grønn skipsfart» men de fleste er rettet mot private næringsaktører og ikke de fylkeskommunale. Ettersom klimamålet ikke kun er en lokal problemstilling men også nasjonal forventes det økt statlig finansiering for slike viktige miljøløft i årene som kommer.

Det grønne skiftet har nå også nådd fergedriften og Hordaland er blitt verdensledende på omlegging innen fergedrift.

«Møkstrafjord» ble satt i drift den 17.april 2018 og den skal trafikkere Austevoll-Krokeide som den første fergen som skal over på hel elektrisk drift, kan vi lese på hordaland.no. Fartøyet har plass til 130 personbiler og 399 passasjerer.

Søster fergen «Horgefjord» ble 28. juni 2018, overlevert fra Tersan Shipyard i Tyrkia til Fjord1 ASA. Den betjener ruta Krokeide-Hufthamar. Austevollsambandet. Fergene har plugin hybrid-teknologi som betyr at de har motorer i tillegg til batteri. Kaianleggene vil bli bygget om med ladesystem og det skal monteres et ladetårn på hver kai.

Når fergen legger til kai kobler ladepluggen i tårnet seg automatisk til fergen, og overfører strøm til batteriet om bord. Ladesystemet kan styres både fra land og om bord. Ved hjelp av en fortøyningsautomat skal fergen holdes i posisjon når den ligger til kai. Sambandet i Austevoll fraktet i 2017 715000 passasjerer og 370 000 kjøretøy. Neste elektriske ferge blir «Husavik», som skal inn på strekningen Husavik-Sandvikvåg.

Det ble i 2017 tildelt kontrakter på 8 fergesamband i Hordaland og med ny miljøvennlig teknologi er CO₂-kuttene på ca. 90 prosent. Fjord1 vil trafikkere 11 av fylkets 17 fergesamband. De øvrige som vant kontrakt er Wergeland AS og Boreal Sjø AS. De fleste sambandene på Vestlandet skal i årene 2019-2023 over i nye kontrakter. Det koster å kunne innfri de strenge klimakrav om CO₂-reduksjon innen 2030 og fylkeskommunene er avhengige av finansiering av de økte fergekostnadene.

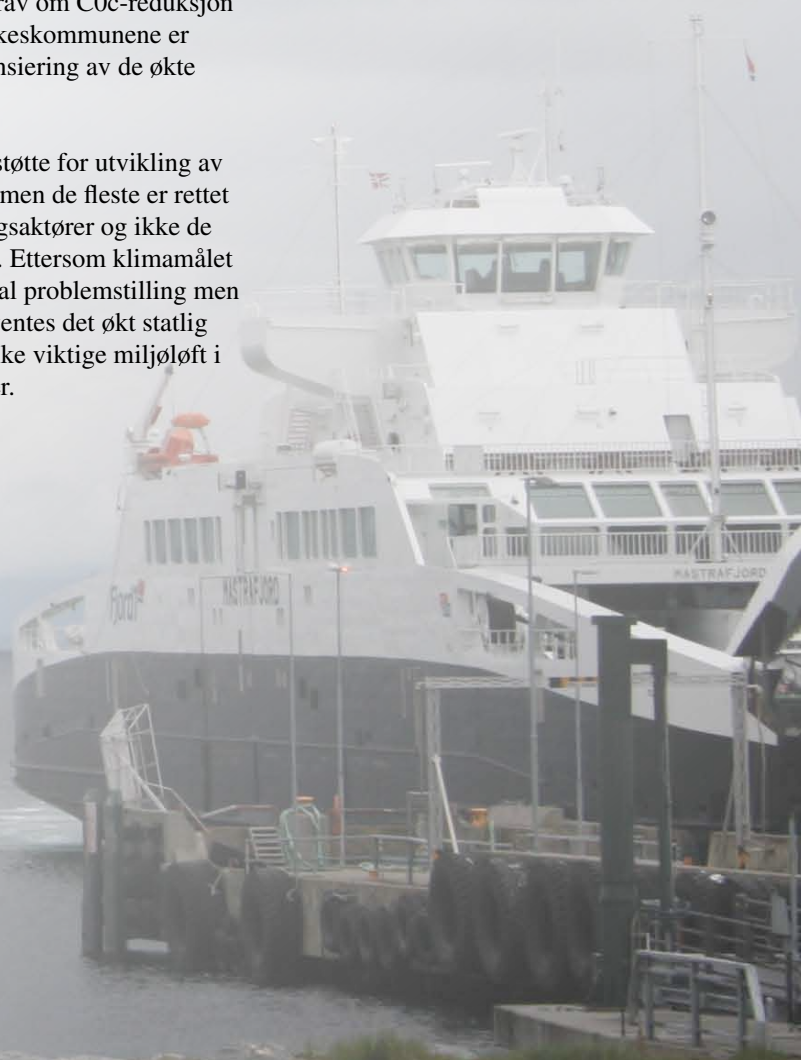
Det finnes statlig støtte for utvikling av «grønn skipsfart» men de fleste er rettet mot private næringsaktører og ikke de fylkeskommunale. Ettersom klimamålet ikke kun er en lokal problemstilling men også nasjonal forventes det økt statlig finansiering for slike viktige miljøløft i årene som kommer.

I en rapport utarbeidet i 2016 av Norconsult for Vestlandsrådet kan vi lese at det er et stort potensial for norsk innovasjon, arbeidsplasser og næringsutvikling i en sterk satsning på miljøvennlig teknologiutvikling. I pressemelding den 5.mars kan vi lese at Fjord1 har inngått kontrakt på 5 nye ferger med Havyard Design & Solutions for bygging ved Havyard Ship Technologies sitt verft i Leirvik i Sogn.

Samlet kontraktsverdi er på 800 millioner NOK. Gjennom selskapet Havila Holding er Sævik-familien hovedaksjonærer i både Havyard Group og Fjord1.

Det grønne skiftet er definitivt på full fart inn i de norske fjordene!

Pernille Solem



Lovforslag om å endre skipsarbeiderloven

«Formålet med direktivet er ifølge Nærings og fiskeridepartementet å beskytte arbeidstakernes rettigheter og interesser når virksomheten overføres til en annen arbeidsgiver. Hensikten er å sikre at arbeidsforholdene ikke endres som en følge av overdragelsen.»

I februar 2018 sendte Nærings og fiskeridepartementet ut høringsbrev om forslag til endring i Skipsarbeidsloven med bakgrunn i Direktiv 2001/23/EF som foreslås regulert i skipsarbeidsloven i et nytt kapittel 5 a om virksomhetsoverdragelse.

Det foreslåtte kapitlet angir regler om kapitlets virkeområde, samt regler om rettsvirkninger ved virksomhetsoverdragelse. I Skipsarbeidsloven ble det nemlig ikke inntatt bestemmelser om virksomhetsoverdragelse slik som en finner i arbeidsmiljøloven.

Det er også foreslått en endring i skipsarbeidsloven kapittel 11 som følge av Direktiv 2002/14/EF om informasjon og drøfting. FFFS har gitt innspill til høringen innen høringsfristen den 6.

mars 2018. Høringssvaret vårt finner du på denne lenken:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---forslag-til-endring-av-lov-om-stillingsvern-for-arbeidstakere-pa-skip/id2588842/>

I høringsnotatet pkt. 3 beskrives virksomhetsoverdragsdirektivet som et direktiv som «regulerer arbeidstakers og arbeidsavtalens stilling ved overdragelse av virksomhet. Formålet med direktivet er å beskytte arbeidstakernes rettigheter og interesser når virksomheten overføres til en annen arbeidsgiver. Hensikten er å sikre at arbeidsforholdene ikke endres som en følge av overdragelsen.»

For at det skal være en virksomhetsoverdragelse må overføringen eller fusjonen være en virksomhet eller en del av virksomhet. Overføringen av en økonomisk enhet må bevare sin identitet og enheten må også være organisert med formål om å utøve økonomisk aktivitet.

Virkeområdet for direktivet er begrenset geografisk til å gjelde innenfor det område hvor traktaten gjelder. Traktaten det her er snakk om er EU/EØS-traktaten. Det er også en forutsetning at virksomheten eller den del av virksomheten som overdras ligger innenfor EU/EØS-området.

Direktivet gjelder ikke hvis overdragelse

kun gjelder ett eller flere sjøgående skip. Overføringen av skip er i seg selv ikke en virksomhetsoverdragelse, kun hvis overføringen av skip skjer ved at en virksomhet eller en del av virksomhet overdras. Da først omfattes også arbeidstakerne på de overførte skipene.

Departementet skriver i sitt høringsnotat at de ikke ønsker å innsnevre dagens rettsstilstand eller å gi sjøfolk dårligere oppsigelsesvern enn i dag. Det som er sikkert er at det er lite rettspraksis på spørsmål om virksomhetsoverdragelse etter Skipsarbeidsloven. Nylig ble spørsmål om virksomhetsoverdragelse belyst i oppsigelsessak i Bergen Tingrett hvor ansatte i GC Rieber Shipping AS gikk til sak mot GC Rieber Shipping AS, GC Rieber Crewing AS og SOM Marine Crew 2 AS. Retten ga ikke de oppsagte ansatte medhold i saken og konkluderte med at vilkåret om overdragelse av samlet virksomhet etter skipsarbeidsloven ikke var oppfylt. I dommen står det at saken har reist spørsmål som det er lite eller ingen rettspraksis om og retten mente at saksøkte og deres partshjelper hadde god grunn til å få prøvet saken. Dommen viser behovet for klarere regler når det gjelder rettsvernet for sjøfolk. Strukturer og driftsmodeller i skipsnæringen utfordrer stillingsvernet slik denne saken viste.

Pernille Solem



Illfoto: Clipper Star - Solvangship.no



Snart kan du lade batteriene om bord på Statsraad Lehmkuhl

Enova jobber for å sørge for at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn og ser på Statsraaden som et viktig utstillingsvindu for ny teknologi

-Nå kan du snart se frem til rolige midt-dager uten duren fra dieselgeneratorene skal vi tro direktør Haakon Vatle i Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl. Det statlige selskapet Enova skrev i en pressemelding 21.02.18 at de har gitt Statsraaden 4,2 millioner i støtte til batteriprojekt som skal gjøre denne ærverdige gamle seilskuten mer miljøvennlig. Seilskipet vil få batterier om bord som

lades av skipets propell. Propellen vil fungere omtrent som en vindmølle som genererer energi som lagres på batterier. Energien vil kunne bli brukt i den daglige driften til oppvarming og matlaging. Energiproduksjonen vil variere ettersom farten på skuten ikke er konstant, men med batteri vil en kunne utnytte vinden i seilene bedre. Det er Rolls-Royce Marine som er teknologileverandøren i dette ombyggingsprosjektet. I tillegg til batteriinstallasjonen vil seilskipet blir klargjort for å kople seg til landstrøm.

Administrerende direktør Nils Kristian Nakstad i Enova sier ifølge pressemeldingen at med tanke på batterirevolusjonen til sjøs blåser det en vind over maritim sektor for tiden. Enova jobber

for å sørge for at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn og ser på Statsraaden som et viktig utstillingsvindu for ny teknologi. Klima og miljøminister Ola Elvestuen (V) som var på visitt i Bergen 21. februar 2018, sa til BT at «å få et nasjonalt symbol som Statsraad Lehmkuhl til å gå over til elektrisk drift, er viktig for å motivere andre til å gjøre det samme.» Tiden vil vise om norske sjøkrigsskolekadetter, videregående-elever og lærlinger innen maskinist- og matrosfaget tar med seg kunnskapen og erfaringene om den nye teknologien med seg videre i karrieren fra tiden om bord på Norges eldste skvær-riggete seilskip.

Pernille Solem

50 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra skipsfarten innen 2050

- Dette er en milepæl i arbeidet for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart. Dette er Paris-avtalen for skipsfarten, og det er et stort gjennombrudd at strategien inneholder en visjon om nullutslipp.

FNs sjøfartsnasjon IMO vedtok i 2018 at klimagassutslippene fra skipsfarten skal kuttes med 50 prosent innen 2050 fra nivået fra 2008. I en pressemelding skriver regjeringen at det strategien om utslippsreduksjonen har en visjon om at skipsfarten raskest mulig skal fase ut

klimagassutslippene i dette århundret. Skipsfarten står for 2,2 prosent av klimagassutslippene på verdensbasis ifølge IMO. Dersom det ikke settes inn tiltak for en reduksjon ville utslippene økt mellom 50 og 250 prosent innen 2050. I strategien er det stilt krav om at hvert skip skal benytte energien mer effektivt for å bli mer transporteffektiv. Transporteffektiviteten skal forbedres med 70 prosent innen 2050.

Norge har hatt en viktig og ledende rolle i IMOs klimaarbeid og tok i 2016 initiativet til å få på plass en slik strategi om utslippskutt. Fagdirektør Sveinung Oftedal i Klima- og miljødepartementet har ledet forhandlingene og landene som har vært med har hatt forskjellig ambisjonsnivå.

- Dette er en milepæl i arbeidet for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart. Dette er Paris-avtalen for skipsfarten, og det er et stort gjennombrudd at strategien inneholder en visjon om nullutslipp. Det er også viktig at strategien inneholder både konkrete utslippsmål og en plan for hvordan de skal oppfylles, sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen på Regjeringen.no.

Det haster med å komme i gang med dette ambisiøse klimamålet og etter et forslag fra Norge skal IMO allerede ha et ekstraordinært møte i 2018 for en rask oppfølging av strategien ifølge Regjeringen.no

Pernille Solem



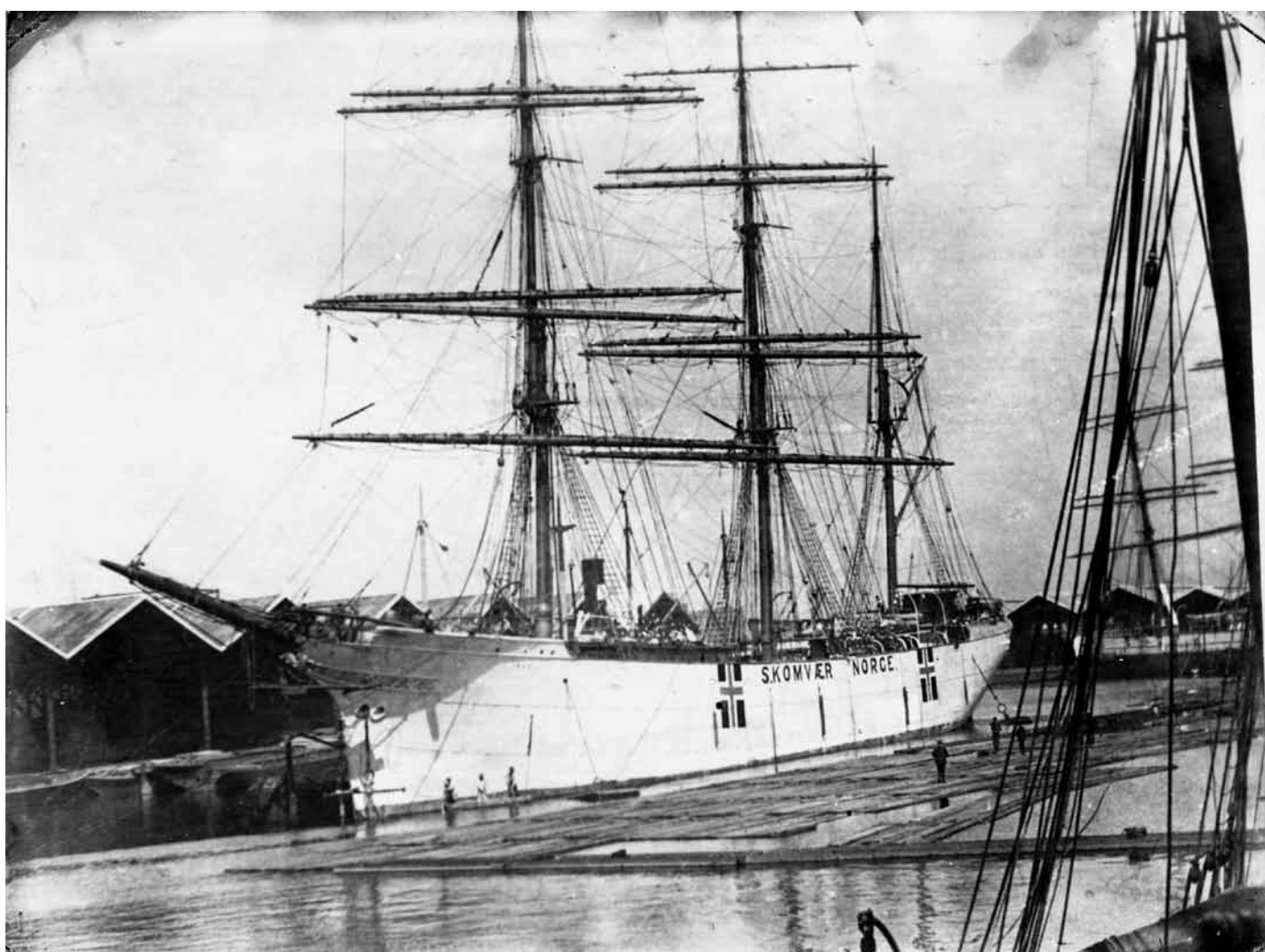
CELEBRITY ECLIPSE

Illfoto: www.bergenships.com

Bergens mekaniske verksteder

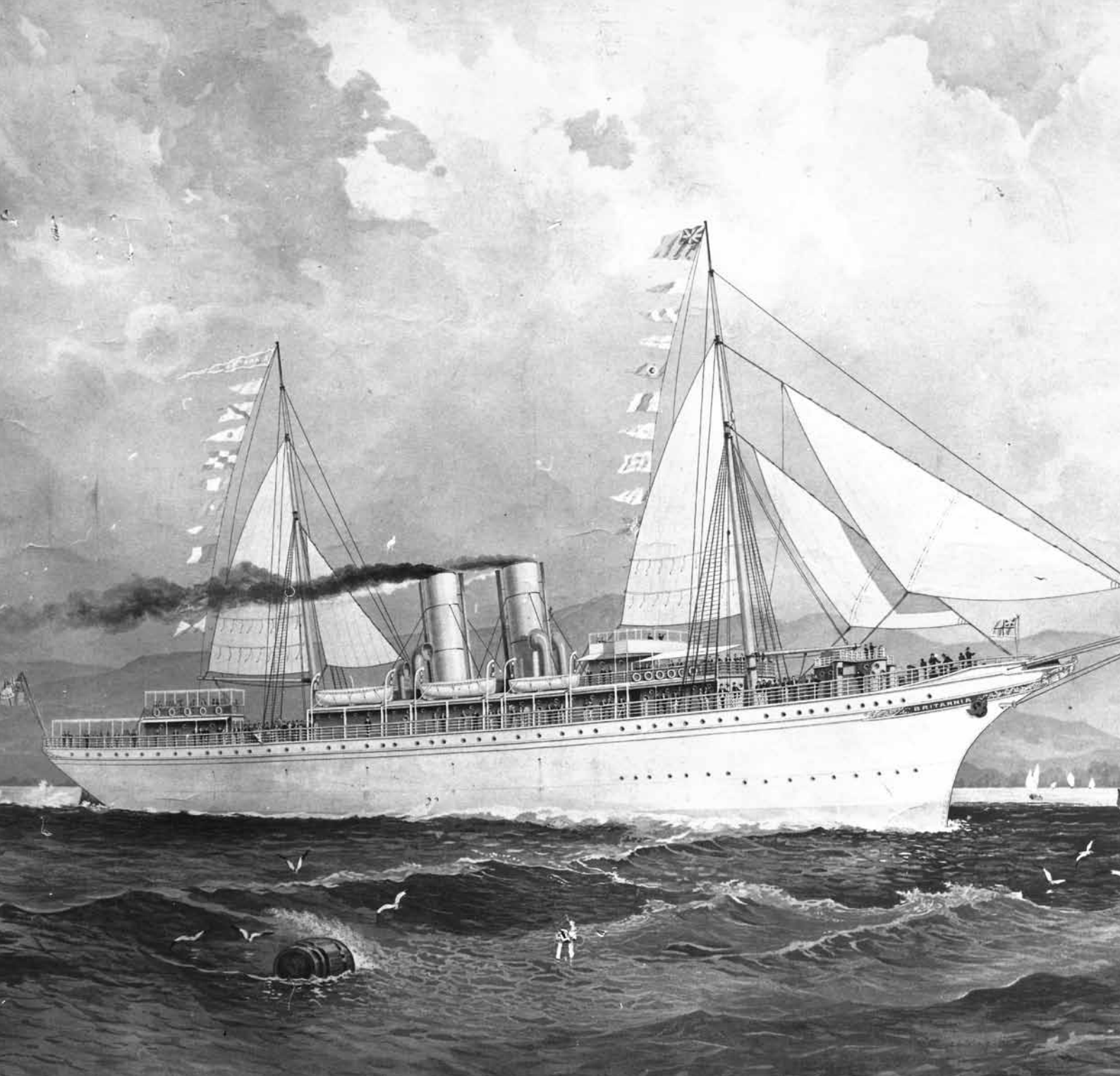
Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse

Tekst: Arild Marøy Hansen, pensjonert amanuensis ved Bergens Sjøfartsmuseum



*Bark Skomvær, her fotografert med nøytralitetsmerker, angivelig i London 1915. Skomvær fikk en brukstid på 34 år.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.*

I to tidligere artikler har vi sett på grunnleggelsen av verftet, samt en av avdelingene, skipsverftet Martens, Olsen & Co på Laksevåg. Dette verftets produksjonsutstyr ble anvendt videre, først i et avviklingsfirma, kalt Interessentskapet Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri, senere i det etablerte firmaet med samme navn. Det er noen viktige skip fra dette firmaet vi skal se nærmere på her.



D/s Britannia, bygget 1890, slik den ble fremstilt på et samtidig maleri. Foruten passasjerer, fraktet Britannia post til Storbritannia. På grunn av krav fra forsikringsselskapene, måtte dampskip på denne tiden føre en viss seilrigg. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

I Bergen var det etter 1872 hele tre tørrdokker. Den eldste var anlagt på området til Bergens mekaniske verksted i 1858. Så hadde en Georgernes Dokkompanis tørrdokk fra 1872, og Laksevåg Dokkompanis tørrdokk fra senere samme år. Denne var med sine 78 meter byens største, og var tilknyttet Laxevaag Maskin- og Jernskibsbyggeri.

Felles for tørrdokkene var at de ble benyttet til besiktigelser og reparasjons-

arbeid, som ofte var det mest lønnsomme arbeidet, og som tjente til å holde en kvalifisert arbeidsstokk mens en ventet på nybyggingskontrakter.

Etter lavkonjunktur i skipsbyggingsmarkedet i slutten av 1880-årene, ble det en oppgang i markedet helt i slutten av tiåret. På Laksevåg bygget de blant annet to fartøyer som skulle sette spor etter seg. Det var D/s Britannia for P.G. Halvorsens nye Englandslinje, og

stålbark Skomvær for rederiet J. C. og G. Knudsen i Porsgrunn, med den senere statsminister Gunnar Knudsen i ledelsen. Britannia, bygget av det nye og lettere skipsstålet istf. jern, ble overlevert i juni 1890 og var på flere måter forut for sin tid. Det målte 1555 brutto registertonn, hadde 185 lugarer, foruten en 40 fots hovedsalong, røykesalong og damesalong. Skipet var også utsmykket av norske kunstnere. Mens kjelene ble laget både i Solheimsviken og på Laksevåg, ble den



Dampfergen Bergen, også bygget på Laksevåg i 1890. Fergen gikk i passasjerfart mellom Bergen og Laksevåg frem til 1955, som var året før Puddefjordsbroen ble tatt i bruk. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

økonomiske trippel ekspansjonsmaskinen som drev skipet, kjøpt i England. Maskinen hadde en ytelse på hele 3000 hk, og kunne drive skipet i 17 knop, førte til at seilas med skipet ble en bokstavelig talt rystende opplevelse. På grunn av at en ikke på forhånd klarte å bestemme skips-skrogets svingefrekvens og maskinens omdreiningstall ved vanlig full fart, ble det sammenfall av disse, og det gjorde at opphold om bord ble en bokstavelig talt rystende opplevelse. Det var blant annet umulig å spise på vanlig måte, folk måtte sitte med dekketøy og bestikk i hendene og spise på sjømannsvis.

Dårlig økonomi linjen gjorde at skipet ble solgt, men skipet ble regnet som et teknisk og estetisk mesterverk.

DS Britannia ble snart solgt ut av landet,

havnet først i USA, til sist i Brasil, der den i 1931 i avrigget stand endte sine dager som molo i Cabo Frio ved Rio de Janeiro.

Seilskipet Skomvær kom i skyggen av Britannia. Det ble gitt navnet etter det nye fyret som ble bygget på øyen Skomvær ved Røst, i perioden 1886 – 87. Stålbarken ble levert samme år som dampskipet, som det første norskbygde stålseilskip. Den hadde en dødvektstonnasje på 2640 tonn, og viste seg å være et raskt seilskip. Den seilte strekningen Sundsvall – Freemantle på 72 døgn. Skipet seilte lykkelig alle sine dager, også under første verdenskrig. Det gikk i opplag i 1922 og endte sine dager i 1924, da det ble hugget opp ved Stavanger Skipsophugningskompani.

Felles for de to skipene vi har presentert her, er byggestedet, og at skipskonstruktøren Randulf Hansen hadde tegnet dem. Mannen var født i Bergen, hadde gått i lære hos treskipsbyggeren Annanias Dekke, og arbeidet en tid ved Raylton Dixon, Middlesborough, der han traff Daniel G. Martens og Olaf M. Olsen. Han ble skipskonstruktør ved Martens, Olsen & Co, og var høyt ansett for sine elegante skip.

I perioden 1890 – 1900 bygget Laksevågverkstedet ellers en del mindre kyst- og lokalfartøyer, slik som dampfergen Bergen, jfr. foto. Dessuten ble det bygget flere mindre lastefartøyer for bergenske rederier. Som vi skal se, ble det senere en helt annen dimensjon over skipsbyggingen her.

Litt statistikk om det maritime friluftslivet i Norge

Naturopplevelsen, frihetsfølelsen og fred og ro er viktige opplevelser har norske båtførere svart i båtlivsundersøkelsen 2018.

I båtlivsundersøkelsen 2018 kommer det frem at det finnes mer enn 900 000 fritidsbåter i Norge i 2017. Motorbåter uten overnattingsmulighet utgjør den største gruppen med 42,4 % av båtparken, liten båt utgjør 35,3 %, motorbåter med overnattingsmuligheter 17 % og seilbåter til sammen 4,3 %. Ved sesongstart i 2017

lå gjennomsnittlig antall salgsverdi for husstandens hovedbåt på kr. 129 000. Verdien av den norske hovedbåtparken er estimert til kr. 73 milliarder kroner. I sesongen 2017 brukte hver husstand i gjennomsnitt kr 12358 på båten og per dag båten var i bruk kr. 441.

Det vanligste reisemålet med fritidsbåt i 2017 var til Sverige av de som har svart at de var på utenlandstur. (77,3%). Deretter kommer Danmark med 16 %. I undersøkelsen ble folk spurt om hvor viktig eller uviktig forskjellige opplevelser var når man var på båttur. Til det hadde 84,6 % svart at det viktigste var

naturopplevelsen, deretter frihetsfølelsen (74,3 %), fred og ro (73,5 %). Service i gjestehavn og hjemmehavn scoret lavest med 22,2 % og 18,7 %.

10,6 % av båtførerne har VHF-sertifikat og 31,5 % har tatt båtførerprøven. 65,1 % bruker godkjent flyteplagg når de er om bord i båten. I 2016 omkom 27 personer ved bruk av fritidsbåt og mange ble alvorlig skadet.

Vi oppfordrer alle til å tenke sikkerhet og ønsker alle våre lesere en god båtsesong i 2019!





AUSTRALIA - del 1, "The accident"

Formiddagen gikk mot middag, og i byssa var kokken i ferd med å smake til sausen da båsen kom løpende.

"Skunda dåke, so skal de få sjå noko de aldri har sitt før."

Overstyrmann og gnisten stod ved gangveien da båsen og kokkene kom fremover dekket. På kaien, like ved gangveien, stod en gruppe aboriginere. Flest menn, men også tre kvinner, to barn og en høygravid ung jente. De veivet med armene og pekte opp på skipet. Lederen, en eldre mann med gråhvitt hår og tjafset, gulhvitt skjegg, var kledd i et lende klede av skinn og en uknappet, falmet dongeriskjorte med avrevne ermer. I hånden holdt han et langt spyd med bredt blad, og i beltet hang en bumerang og en lang jungelkniv.

Gruppen tok seg opp gangveien og stoppet foran de to offiserene. Lederen dunket spydet i dekket og forlangte bryskt å få snakke med kapteinen. Overstyrmann nikket avmålt og gav beskjed om at de øvrige måtte vente ved gangveien.

Kapteinen satt opptatt ved skrivebordet da overstyrmann banket på. Han sperret øynene opp ved synet av den innfødte. Aboriginen dunket spydet i dørken og stirret ufravendt på kapteinen mens han fremførte budskapet sitt.

Barnebarnet hans, bare sytten år gammel, var gjort gravid av en norsk sjømann ved navn Marvin Hanson, fra denne båten. "The accident," som aborigineren omtalte det, hadde skjedd for nesten ni måneder siden. Nå var fødselen nært forestående og mister Hanson skulle stå til ansvar for sine handlinger og i tillegg sørge for trygghet og oppvekst for barnet. Marvin Hanson skulle få betale prisen for å ha forledet barnebarnet hans.

Kapteinen brukte litt tid på å tenke over dette. Hendelsen hadde funnet sted før hans tid som kaptein, men skipet hadde riktignok vært i Australia i

den aktuelle perioden. Marvin Hanson, slik aboriginen uttalte navnet, kunne nok være den matros Malvin Hansen som hadde mønstret av i London i fjor høst. Han mintes vagt matrosen som en person som sikkert ikke ville følt noen synderlig skyld av å ha hatt seg med en innfødte.

"I am sorry to hear about your grandchild's condition, but mister Hansen is no longer working on board this ship. He signed off in London last september, and I have no information on his whereabouts after that."

Tvil og skuffelse stod meislet i det gamle, værbitte ansiktet. Skuffelse over at barnefaren var forduftet, samt en ørliten tvil om at kapteinen kanskje ikke fortalte hele sannheten.

"I want to see your crewlist, captain. Mister Hanson made my grandchild pregnant, and now he shall make her respectable." Han dunket spydet i dørken for å understreke alvorret.

Ved gangveien var stemningen amper. De innfødte hadde delt seg i to grupper, mennene i den ene, kvinner og barn i den andre. Den høygravide jenta lente seg trett mot rekka og holdt seg under den enorme, struttende magen. Det var tydelig at fødselen var nært forestående.

"Jaggu flaks at han er mønstret av, han som stelte i stand det der," sa kokken lavt, "de er nok ikke god å komme utfør den gjengen der, nei."

De innfødte stirret mørkt opp mot de hvite. Gnisten ble kald på ryggen, nesten skremt. Det var noe med villmenn som han ikke taklet. De var simpelt hen ikke siviliserte. Han ristet på hodet og mumlet: "Enda godt at de ikke har flere spyd med seg. Tenk å gjøre noe sånt da!"

Båsen kikket lattermildt på han: "Ho er no ikkje so stygg då, gnisten, faktisk ganske søt. Du veit, når du har vore på sjøen ei stund, ja so blir no damene finare og finare for kvar dag som går."

Gnisten himlet med øynene for å markere avsky mot slike kjetterske tanker, men svarte ikke. Like etterpå kom overstyrmann med den gamle hakk i hel. Hele følget uttrykte høylytt, jamrende skuffelse over at barnefaren ikke var ombord. Jenta begynte å strigråte og blanke tårer laget våte striper på støvete, svarte kinn.

Kokken og jeg ble stående et øyeblikk ved rekka og så etter følget som jamrende forsvant bortover kaien, før kokken drog meg i armen.

"Kom igjen second, vi har en middag å servere."

På kontoret tok kapteinen telefonen og ba stueren sørge for isbiter til aperitiffen kl. 11:30.

Dette var virkelig hot stuff.



Illustrasjon: Petter Martens - Berserk Design AS

Gulenskyss AS med ny ambulansebåt fra 1. april 2019

Gode løsninger i den nye båten skal gjøre det lettere i arbeidshverdagen for både helsepersonell og mannskap.

Ifølge Skipsrevyen har Gulenskyss AS i Eivindvik signert kontrakt om ambulansebåtdrift for Helse Fonna. Båten er tegnet av Berserk Design AS på Stord og byggekontrakt er inngått med Maritim Parter AS i Ålesund. Levering av båten som er en ambulansekatamaran skal skje i mars 2019.

Gulenskyss har fått kontrakt på drift av ambulansebåten i seks år, med opsjon på 2 år + 2 år. Båten skal gå i Sunnhordlandsbassenget fra 1.april 2019 og dette er den mest trafikkerte ambulanserekningen i Norge med omtrent 1500 årlige oppdrag. Ambulansebåten vil ha en passasjerkapasitet på 11 personer og 2

båreplasser i sykelugar. Toppfart blir 30 knop, lengde 20,4 meter og bredde 7,20 meter. Motormaskineri er en Volvo Penta IPS900. Ambulansebåten blir stasjonert i Sunde i Kvinnherad.

I prosessen har det vært stort fokus på effektiv, komfortabel og trygg pasienttransport under varierende tidevannsførhold og ved ulike kaier. Gode løsninger i den nye båten skal gjøre det lettere i arbeidshverdagen for både helsepersonell og mannskap. Skrogene har moderne linjer med lav mostand i sjøen og dette vil redusere effektbehovet på maskinen og det vil også redusere utslippene. Båten skal bygges i komposittmaterialer, noe som gir god finish, lang holdbarhet og lav vekt. Dette er den største katamaranen som bygges i komposittmaterialer ifølge områdesjef Rune Midtkanal i Maritime Partner til Skipsrevyen.

FFFS har vært i kontakt med driftsleder Daniel Olai Kvernøy. Han sier at Gulen-

skyss AS bestemte seg at de ville bygge båten i komposittmateriale hos Maritime Partner AS i Ålesund. For Gulenskyss har det ikke vært noen alternativ å bygge båten i utlandet. De fleste verft bygger aluminiumsskrogene sine i utlandet.

Grunnen til at Gulenskyss ønsker å bygge i Norge, er fordi det er her kompetansen på hurtigbåter ligger.

Pr. i dag er norske verft verdensledende på hurtigbåt. Det er viktig å opprettholde forspranget med den kompetansen som vi har Norge, og det gjør vi ikke om vi bygger våre båter i utlandet.

FFFS ønsker Gulenskyss AS som har drevet med skyssbåter siden 1971 lykke til med ambulansebåten "Rosedoktoren".

Pernille Solem og Harald Prytz



Foto: Alvhild Strandabø

ALNES FYRSTASJON

Alnes Fyrstasjon ligger på en av fire øyer i Giske kommune i Møre og Romsdal.

Det er et av landets best tilgjengelige fyr og med bro og undersjøiske tunnelforbindelser kommer en seg hit på ca. 20 minutter med bil ifra Ålesund. Fyrstasjonen ble opprettet i 1853 som et ledfyr/fiskefyr. Selve fyrbygningen er fra 1892 og fyrtårnet er fra 1937 og 22,5 meter høyt. Fyret er fredet, og fredningen omfatter foruten fyrtårnet med fyrlykten

også bolig og uthus samt et område rundt fyrstasjonen. Fyret ble automatisert og avfolket i 1982. Det er Kystdirektoratet som eier fyrtårnet mens de øvrige bygningene eies av Giske kommune. Kilde: Riksantikvaren).

«Fyrstasjonene forteller om en spesiell og svært viktig del av norsk historie.

Satsingen på utbyggingen av fyrvesenet er en av de største i den norske stats historie, og utbyggingen av fyrstasjonene har bidratt til å utvikle Norge til den sjø-

fartsnasjon vi har vært og fremdeles er.»
kilde: kystverket.no

I oktober 2016 sto det nye opplevelses-senteret på Alnes fyr klart. Senteret er åpnet hele året med kafé og kunstgalleri, selskapslokaler og kurs og konferanser. I sommerhalvåret er Alnes et populært reisemål for turister og det er ikke vanskelig å forstå.

Fyret ligger på «en gresskledd sandtange i et storslagent kulturlandskap kan vi lese i forvaltningsplanen for Alnes fyrstasjon.

Køen av ledige kadetter er borte

«Dersom det er ønskelig at det rekrutteres inn norske sjøfolk i fremtiden må forholdene legges til rette for kadettene slik at de kan ha gode arbeids og levevilkår»

Den nasjonale kadettdatabasen er en database hvor studenter som legger seg inn regnes for å være søkende til kadettplass. Det kreves et 3-årig studieløp på maritim høyskole eller 2-årig fagskole og krav om fartstid som kadett for å få det maritime offisers-sertifikatet innen nautikk eller maskin.

I 2015 sto 90 elever uten opplæringsplass og i 2016 var dette tallet økt til hele 160 kadetter uten plass. Når studentene er ferdige med den maritime høyskolen

eller fagskolen må det 6 – 12 måneder seilingstid for å kunne få sertifikat. Uten dette sertifikatet får en ikke tjeneste i et fartøy. Fordi at det har vært lange ventelister på å få praksisplass har dette ført til at flere ikke har kunnet fullføre sin maritime utdanning. Nå har trenden snudd, og «det finnes ikke kadetter å oppdrive», mener sjef for Maritimt kompetansesenter Tor Egil Fjelde ifølge sysla.no Siden 2017 har 346 kadetter fått jobb på dekk og 173 i maskin kan vi også lese.

I dag får rederiene et opplæringstilskudd fra Stiftelsen Norsk Maritime Kompetanse som en godtgjørelse til kadettene. På bakgrunn av krisen som var i 2015 med lange ventelister ble det laget en avtale for kadettene som besto i at rederne ikke behøvde å utbetale lønn til kadettene om bord, men kun betale for kost, losji og forsikring. Daglig leder i

Maritimt Kompetansesenter Oddmund Nystad mener kadettavtalen må fjernes og oppfordrer rederiene til å betale levedig lønn for kadettene sine. Utbetaling til kadettene er et sted mellom 7000 og 10 000 når de er om bord.

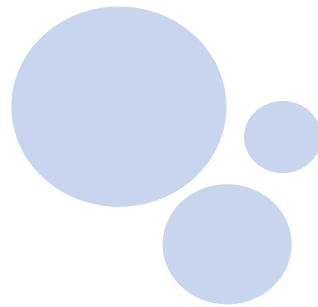
Hurtigruten tok inn flest kadetter i 2017, til sammen 28. De øvrige andre som ligger i toppsjiktet er DOF, Solstad Farstad, Eidesvik, Østensjø, Fjord1, Norled og Boreal.

Dersom det er ønskelig at det rekrutteres inn norske sjøfolk i fremtiden må forholdene legges til rette for kadettene slik at de kan ha gode arbeids og levevilkår. Ellers vil man søke seg til andre yrker.

Pernille Solem



Illfoto: Far Saga - Eirik Ask www.bergenships.com



Opphør av arbeidsforhold

FFFS har hatt en del saker hvor arbeidstakere har fått oppsigelsesvarsel uten at formkravene i Skipsarbeidsloven er oppfylt. Noen blir kalt inn til drøftelsesmøte etter Skipsarbeidsloven § 5-1 uten at de blir opplyst om at tillitsvalgt kan være med. I enkelte saker har arbeidsgiver unnlatt å kalle inn til drøftelsesmøte før oppsigelse er gitt til arbeidstaker.

FFFS er gjerne med å bistå medlemmene i oppsigelsessaker og det er derfor viktig at du kontakter oss snarest om du får en innkalling til såkalt § 5-1 møte. Det løper nemlig frister om å reise krav om forhandling etter § 6-1 innen 2 uker etter at oppsigelsen fant sted. Vi har tatt for oss deler av Kapittel 5 i Skipsarbeidsloven, hvis du ønsker å lese hele lovteksten kan du finne den på: www.lovdatab.no:

§ 5-1. DRØFTING FØR BESLUTNING OM OPPSIGELSE

(1) Før arbeidsgiver fatter beslutning om oppsigelse, skal spørsmålet så langt det er praktisk mulig drøftes med arbeidstaker og med arbeidstakers tillitsvalgte, med mindre arbeidstaker selv ikke ønsker det. Både grunnlaget for oppsigelsen og eventuell utvelgelse mellom flere arbeidstakere av hvem som skal sies opp, skal drøftes.

(2) Vurderer arbeidsgiver å gå til oppsigelse av minst ti arbeidstakere uten at oppsigelsene er begrunnet i de enkelte arbeidstakers forhold, skal det innledes drøftelser med arbeidstakernes tillitsvalgte. Drøftelsene skal omhandle

muligheten for å unngå oppsigelser eller redusere antallet, og tiltak for å minske skadevirkningene av oppsigelsene for arbeidstakerne. Arbeidsgiver skal så tidlig som mulig gi tillitsvalgte relevante opplysninger skriftlig

§ 5-2. OPPSIGELSESFRISTER

(1) Den gjensidige oppsigelsesfristen er én måned. For skipsfører er den gjensidige fristen likevel tre måneder. Oppsigelsesfristen regnes fra dato til dato.

(2) Har arbeidstaker vært ansatt i minst fem år sammenhengende i virksomheten når oppsigelsen gis, er den gjensidige oppsigelsesfristen minst to måneder. Har arbeidsforholdet vart i minst ti år sammenhengende, er den gjensidige oppsigelsesfristen minst tre måneder.

(3) Er arbeidstaker skriftlig ansatt med en bestemt prøvetid, er den gjensidige oppsigelsesfristen 14 dager.

(4) Arbeidstaker som er permittert uten lønn i forbindelse med driftsinnskrenking eller driftsstans, kan si opp arbeidsavtalen med en frist på 14 dager regnet

fra den dag oppsigelsen blir mottatt av arbeidsgiver.

(5) Dersom skipet har gått tapt ved sjøulykke eller blitt umulig å reparere og dette gjør det nødvendig å avslutte arbeidsforholdet, er arbeidsgiverens oppsigelsesfrist én måned. For oppsigelse av skipsfører er oppsigelsesfristen likevel tre måneder

(6) Oppsigelsesfristene i første, annet og tredje ledd kan fravikes ved skriftlig avtale. Kortere frister kan likevel bare avtales i tariffavtale eller etter at oppsigelse har funnet sted. En avtalt oppsigelsesfrist kan uansett ikke være kortere for arbeidsgiver enn for arbeidstaker

§ 5-3 FORMKRAV VED OPPSIGELSE:

(1) Oppsigelsen skal skje skriftlig.
(2) Oppsigelse fra arbeidsgivers side skal leveres til arbeidstaker personlig eller sendes i rekommandert brev til arbeidstakers oppgitte adresse. Er arbeidstaker i arbeid om bord, skal oppsigelsen hvis mulig leveres arbeidstaker personlig. Oppsigelsen skal anses for å ha funnet sted når den er kommet frem til arbeidstaker.

(3) Oppsigelsen skal inneholde opplysninger om:

- a. arbeidstakers rett til å kreve forhandling og reise søksmål etter §§ 6-1 og 6-2,
- b. arbeidstakers rett til å fortsette i stillingen etter § 5-10,

info@fffs.no – www.fffs.no

c. de frister som gjelder for å kreve forhandling, reise søksmål og for krav om å fortsette i stillingen,

d. fortrinnsrett etter § 3-6, dersom oppsigelsen er begrunnet i virksomhetens forhold,

e. hvem som er arbeidsgiver og rett sak-søkt i en eventuell tvist

(4) Dersom arbeidstakeren krever det, skal arbeidsgiver skriftlig oppgi de om-

stendigheter som påberopes som grunn for oppsigelsen.

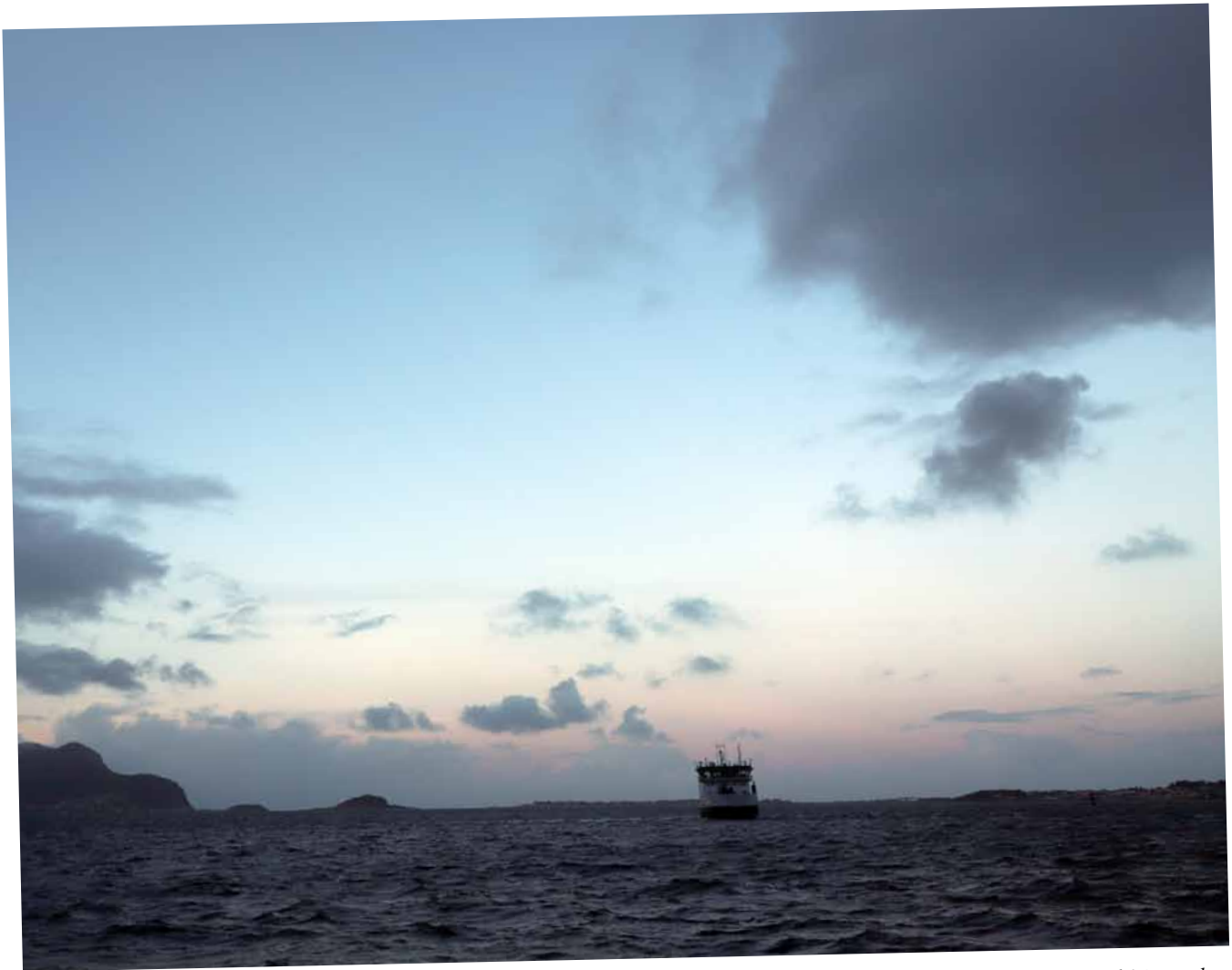
§ 5-4 VIRKNINGER AV FORMFEIL VED OPPSIGELSE:

(1) Dersom arbeidsgivers oppsigelse ikke er gitt skriftlig eller ikke inneholder opplysninger som nevnt i § 5-3 tredje ledd og arbeidstaker går til søksmål innen fire måneder etter at oppsigelsen fant sted, skal oppsigelsen kjønnnes ugyldig, med mindre det er åpenbart urimelig

(2) Er oppsigelsen mangelfull, kan arbeidstakeren kreve erstatning. Dette gjelder selv om arbeidstakeren ikke krever dom for ugyldighet eller slik dom ikke blir avsagt, jf. første ledd. Erstatningen fastsettes i samsvar med § 5-11 annet ledd.

FFFS er til for å bistå medlemmer i alle typer saker som er relevant i arbeidssammenheng!

Pernille Solem



OV RYVINGEN

Illfoto: Olav Helge Matvik/Kystverket

info@fffs.no – www.fffs.no

Hong Kong-konvensjonen skal sikre miljøvennlig opphugging av skip



Foto: Jon Ingemundsen - aftenbladet.no

«Om Hong Kong-konvensjonen hadde trådt i kraft ville det vært større sannsynlighet at skip ikke blir sendt til ulovlig opphugging. Kanskje hadde skip som «Harrier» kunne vært hugget opp i godkjente norske gjenvinningsanlegg istedenfor et risikofylt transportoppdrag til Tyrkia.»

Norge som første nasjon i verden tiltrådte Hong Kong-konvensjonen i juni 2013. Ifølge IMO's nettside imo.org (International Maritime Organization) har Belgia, Kongo, Danmark, Frankrike og Panama ratifisert konvensjonen.

Minimum 15 medlemsland som har minst 40 % av IMO's medlemstønna-
se må ha tiltrådt konvensjonen for at
konvensjonen skal tre i kraft. Dette betyr
at det vil få virkning for alle skip over
500 bruttotonn registrert i flaggstater
som har tiltrådt konvensjonen, samt alle
opphuggingsverft i stater som har tiltrådt
konvensjonen.

HVA ER HONG KONG- KONVENSJONEN?

Konvensjonen stiller krav til skip,
gjenvinningsanlegg og gjenvinningsland.
Før et skip blir sendt til gjenvinning skal
det utarbeides en skipsgjenvinningsplan.
Planen skal utarbeides av gjenvinnings-
anlegget, men det blir også et krav om at
det fra skipes side må foreligge nødven-
digg informasjon under gjenvinningspro-
sessen. Det skal føres inventarliste over
alle farlige stoffer og materialer som
finnes på skipet, mengde og lokalitet
om bord på skipet. I tillegg skal skip ha
sertifikater hvor de oppfyller kravene i
konvensjonen både når det er i drift og
når det hugges opp, kan vi lese på

[https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/
sikker-og-miljomessig-forsvarlig-gjen-
vinning-av-skip/](https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/sikker-og-miljomessig-forsvarlig-gjenvinning-av-skip/).

I EU finnes det en skipsgjenvinnings-
forordning som bygger på Hong Kong-
konvensjonen. Det stilles krav til skip
flagget i EU land men også for skip fra
andre lands flagg som anløper EU-
havner. Det er et krav til disse om å ha
en inventarliste over farlige stoffer samt
en samsvaringserklæring fra flaggstaten.
For nye skip trådte denne forordningen
inn den 31.12.2018. For skip som al-
lerede eksisterer, og skip som er flagget
utenfor EU trer bestemmelsene inn først
31.12.2020.

Det vil bli kun godkjente anlegg som kan
brukes til gjenvinning av EU-flaggete
skip og det er EU-medlemsstatene selv
som står for godkjenningen. Det vil bli
forbudt med å gjenvinne skip mens det
ligger på stranden, såkalt «beaching».

Dette er per i dag lov ifølge Hong Kong-
konvensjonen.

I Norge er det i dag et krav om avfall
skal behandles på en miljømessig god
måte og farlig avfall er omfattet av
avfallstransportforordningen. Skip som
skal gjenvinnes blir i dag regnet som av-
fall og det kreve myndighetenes tillatelse
i både eksport og importlandet når det

forekommer grensekryssende transport
av farlig avfall. Avfallstransportforord-
ningen samordner EU-regelverket med
OECD-beslutninger og Basel-konven-
sjonen og det betyr at skip innen OECD
ikke kan eksporteres for gjenvinning til
de store gjenvinningslandene som Kina,
India, Bangladesh, Pakistan. Unntaket
er Tyrkia som er et OECD-land.

Om Hong Kong-konvensjonen hadde
trådt i kraft ville det vært større sannsyn-
lighet at skip ikke blir sendt til ulov-
lig opphugging. Et eksempel er skipet
«Harrier», som en antok var på vei til
Pakistan for ulovlig opphugging.

Norske myndigheter tok arrest i skipet
etter at det viste store feil og mangler da
det fikk motorstopp utenfor Jærkysten i
februar 2017. Nå har Norsk Gjenvinning
søkt miljødirektoratet om samtykke til å
eksportere skipet til opphugging i Tyrkia
etter at det ble inngått avtale om lovlig
opphugging og resirkulering

(Kilde: Nrk.no/ Rogaland 20.04.18).

Pernille Solem.



Hurtigruten bygger om flåten til hybrid

Det grønne skiftet er på full fart inn i sjøfarten og nylig har Hurtigruten inngått kontrakt med Rolls Royce Bergen om å oppgradere sine 6 skip med opsjon på 3 til. Oppgraderingen skjer som følge av miljøkravene som ble satt i forbindelse anbudet langs Kystruten Bergen-Kirkenes. Skipene vil bli bygget om slik at de kan gå på LNG-drivstoff og de nyutviklede gassmotorene støttes av batteripakker. Skipene må være oppgradert innen den nye avtalen om kystruten som trer i kraft 1.januar 2021.

I en pressemelding skriver Hurtigrutens konsernsjef Daniel Skjeldam at «dette er en investering i fremtiden, og en historisk dag for oss, for miljøet og for hele norskekysten. Kombinasjonen av batteripakker og de mest miljøvennlige og effektive gassmotorene på markedet vil gi en enorm miljøgevinst». Per i dag er det ingen av skipene til Hurtigruten som bruker tungolje og dette rederiet jobber for å få til et internasjonalt forbud mot den type drivstoff.

Ved bruk av LNG vil luftkvaliteten bli bedre i havner som ikke har landstrøm og det må jo bli bedre luftkvalitet i våre trange fjorder skal vi tro. Vi håper at alle cruiseskip som skal inn i de norske fjordene også vil bli miljøvennlige og at det blir stilt strenge miljøkrav for å kunne seile i våre farvann i tiden som kommer.



Ilfoto: Pål Are Lilleheim/Kystverket

Har man rett til å få dekket kostnadene til databriller om bord?

Nesten hver femte brillebruker kan ha rett til databriller, og dette skal rederiet betale for. For FFFS ser det ut til at det ennå finnes rederier som ikke kjenner til ordningen. For de som kjenner til reglene, så strides det om hvor mange timer om dagen, man skal jobbe på PC for å få rett til og få dem dekket av arbeidsgiver.

I forskriften om organisering, ledelse og medvirkning, som er fastsatt av Arbeidsdepartementet, er det tatt opp undersøkelse av arbeidstakers syn, ved arbeid ved dataskjerm. På hjemmesiden til Arbeidstilsynet kan man lese om den ensformige belastningen ved PC-skjermbruk, og den kan føre til plager blant annet i skuldre, nakke, hode, øvre del av ryggen, over- og underarm og håndledd.

For å ha krav på databriller kreves det at den ansatte jevnlig, og som en betydelig del av arbeidet, jobber ved en dataskjerm. Men hva som menes med jevnlig, er ikke klart definert. Det er ennå uklart i enkelte rederier om hvem som har krav til å få databriller.

Man finner en del opplysninger om dette på nettsiden til arbeidstilsynet.

<https://www.arbeidstilsynet.no/tema/ergonomi/arbeid-ved-dataskjerm/>

Regelverket er hentet fra: Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-06-1355>

§ 14-4. Undersøkelse av arbeidstakers syn ved arbeid ved dataskjerm

Arbeidstakerne som jevnlig og som en betydelig del av sitt arbeid arbeider ved dataskjerm, skal få tilbud om undersøkelse av øyne og syn foretatt av en person med nødvendige kvalifikasjoner:

- før de begynner arbeid ved dataskjermen,

- om nødvendig med jevne mellomrom i tiden deretter og

- dersom de får synsproblemer som kan skyldes arbeidet ved dataskjermen.

Arbeidstakerne skal ha rett til undersøkelse hos øyespesialist dersom utfallet av undersøkelsen og prøvene nevnt i første ledd gjør det nødvendig.

Dersom utfallet av prøven eller undersøkelsen gjør det nødvendig, og dersom vanlige synskorrigerende hjelpemidler ikke kan benyttes, skal arbeidstakerne få spesielle synskorrigerende hjelpemidler som egner seg for vedkommende arbeid.

Utgifter til spesielle synskorrigerende hjelpemidler skal dekkes av arbeidsgiver.

Er du usikker på om du har rett? Ta gjerne kontakt med oss og vi kan hjelpe deg.

Harald Prytz



Marin forsopling – et verdensproblem



Skjermdump: wwf.no

Marin forsopling utgjør en betydelig miljørisiko for marine økosystemer over hele kloden. Hvert år tilføres havet 8 millioner tonn plast og annet avfall som er tungt nedbrytbart og dette kan true alt liv i havet hvis ikke mengden reduseres. Det antas at omtrent 15 prosent av avfallet flyter på havet, 15 prosent ligger på strendene og 70 prosent synker og blir liggende igjen på havets bunn. I Norge er plastavfall fra fiskerisektoren og forbrukere de viktigste kildene til marin forsopling kan vi lese på miljødirektoratet.no.

Langs norskekysten er mellom 70 og 90 prosent av søppelet plast, og mye av dette havner her via kyststrømmen fra Europa. Plast brytes sakte ned i havet av bølger, UV-stråler og vær og vind. Plast som er mindre enn 5 mm kalls for mikroplast. Plasten kan spre miljøgifter og når plasten blir spist, kan miljøgifter frigjøres og konsentrasjonen av miljøgiftene mangedobles. Plastpartikler forveksles ofte med mat og dette kan gi

indre skader, forgiftning, fordøyelsesproblemer, falsk metthetsfølelse og avmagring. Visste du at det er avdekket at det finnes mikroplast i blåskjell langs hele norskekysten? Ifølge miljødirektoratet, no inneholder 4 av 5 undersøkte skjell plastartikler. Dessuten er det rapportert at mikroplast har innvirkning på fordøyelsen hos sjøfugl, marine pattedyr, skilpadder og fisk og virvelløse dyr. Det antas at 99 prosent av alle sjøfuglarter

vil ha plast i fordøyelsessystemet innen 2050 kan vi lese på

https://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/marin_forsopling/.

«Forskning viser at 98 prosent av sjøfuglarten havhest i Norge har plast i magesekken. Snittantallet for innholdet var 46 plastbiter per individ. Virvelløse dyr som muslinger kan beholde plast i tarmsystemet sitt i mer enn 48 dager. Av fisk er det gjort få studier i Norge, men 27 prosent av torsk i havnebassenget i Bergen har plast i magen. Sjøpattedyr, som gåsenebbhvalen som døde utenfor Sotra i 2017, kan ha over 30 plastposer i magen. Også små dyreplankton har vist seg å ha små plastbiter i magesekken sin.» Kilde: wwf.no

Miljødirektoratet som er vår forurensningsmyndighet jobber med ulike tiltak for å forebygge og bekjempe marin forsopling. I statsbudsjettet for 2018 ble det bevilget 65 millioner kroner i

tiltak mot marin forsopling og det kom inn søknader langt mer enn det ble gitt tilskudd til. I statsbudsjettet for 2019 foreslo regjeringen en økning på 25 millioner kroner. Årlig bidrar over 20.000 frivillige med å rydde søppel via den ideelle organisasjonen Hold Norge Rent. Den store strandryddeuken i 2019 starter mandag 29.april og varer frem til søndag 05.mai. Norge er også med i en Nordisk strandryddedag sammen med Finland, Danmark, Færøyene, Grønland, Island, Sverige og Åland.

En ivrig hobbyfisker André Pedersen og de tre barna sine tok en tur ut i skjærgården ved Ramsøy og i løpet av noen timer

hadde de samlet inn en full fritidsbåt. Det er flott at flere og flere engasjerer seg i å rydde i skjærgården. Dette er noe som alle kan bidra med.

WWF Verdens naturfond har utarbeidet 11 punkter for å bekjempe marin forsopling:

1. Avfallshåndtering, resirkulering og gjenbruk

Bransjene som er ansvarlige for det store tilsiget av søppel fra industrien, både landindustri og næringsvirksomhet på havet og ved kysten, må følges opp med egne bransjeavtaler og produsentansvars-

ordninger der det gis retningslinjer for håndtering, innsamling og gjenbruk av avfall og ødelagt utstyr. Det må vies et enda større arbeid på avfallshåndtering og resirkulering fra landbasert aktivitet, da hovedmengden av søppel i havet stammer herfra. Dette vil også inkludere arbeid som forbedring av avfallshåndtering ved rekreasjonsområder fra kommunens side.

2. Kartlegging, overvåking og forskning på marin forsopling

WWF Verdens naturfond mener at regjeringens arbeid på marin forsopling bør tydeliggjøre behovet for både å kartlegge og overvåke, samt forske mer



Foto: André Pedersen, Ramsøy på Askøy.



Skjermdump: wwfn.no

på negative effekter forårsaket av marin forøpling. Vi mener at en nasjonal, systematisk kartlegging av opphavet til det marine søppelet i norske havområder må iverksettes, og en kontinuerlig overvåking av problemet må initieres. Et tettere samarbeid med næringsaktører som opererer i norske havområder bør prioriteres.

3. Internasjonalt ansvar

WWF Verdens naturfond mener regjeringen må sørge for å etablere en internasjonal avtale mot marin forøpling som skal sikre kartlegging av kilder til havsøppel, mer markedsansvar for å hindre ny forøpling og opplysningsarbeid. En slik avtale må også styrke avfallshåndteringen globalt, fokusere på avfallsminimering og øke graden av resirkulering i samfunnet generelt. Norge må også styrke bistandsprogrammet som ble lansert i stortingsmeldingen "Hav i utviklings- og utenrikspolitikken"

ytterligere, og sørge for at programmet videreføres.

4. Varsling ved tap av fiskeutstyr

WWF Verdens naturfond mener at for å få bukt med problemet med "spøkelsesfiske" bør det inkluderes et krav om innmelding til Fiskeridirektoratet ved tap av fiskeredskap over en viss størrelse. Kravet bør gjelde for både kommersielle og ikke-kommersielle aktører, inkludert fritidsfiske. Det bør inngås en bransjeavtale med fiskeri- og oppdrettsnæringen for resirkulering- og avfallshåndtering av brukt redskap.

5. Merking av utstyr

Et nasjonalt krav til tydelig merking av alle redskaper slik at tapt utstyr kan spores, og bli bekreftet hentet opp. Regjeringen må klargjøre at tap av utstyr kan gi grunnlag for at eier blir ilagt miljøerstatning, jf §74 i naturmangfoldloven.

Kravet skal gjelde både kommersielle og ikke-kommersielle aktører, inkludert fritidsfiske.

6. "Fishing for litter"

WWF Verdens naturfond mener at ordningen «Fishing for Litter», som ble innført, bør styrkes og oppskaleres til å innebefatte alle norske fiskefartøyer. I alle havner med fiskemottak bør det også opprettes godkjente avfallsmottak for søppel innsamlet av fiskerinæringen.

7. Erstatte oljebasert plast

WWF Verdens naturfond mener at det bør tas et initiativ for å erstatte dagens oljebaserte plast med plast fra andre kilder eller andre materialer. Fossil plast er kilde til klimautslipp og bidrar til marin forøpling.

8. Økt bevissthet

WWF Verdens naturfond mener at det fremdeles er nødvendig med økt bevisst-

info@fffs.no – www.fffs.no

het om problemet blant næringsaktører og forbrukere. Nasjonale og internasjonale informasjonskampanjer om kostnadene ved, effektene av og kildene til marin forøpling bør initieres gjennom arbeid i regjeringen.

9. Midler til opprydding

Det er behov for økt innsats for sokning etter tapte fiskeredsaker og opprydding av annen marin forøpling. Mye av oppryddingsarbeidet strander imidlertid grunnet mangel på økonomiske midler. Det bør bevilges mer penger over statsbudsjettet for midler til lokale organisasjoner, dykkeklubber m.m. som vil gjøre en innsats for opprydding. Strandryddeorganisasjoner som Hold Norge Rent bør også sikres finansielt, siden strandryd-

ding har vist seg å være en av de mest effektive formene for opprydding når først søppel har havnet i havet. Det bør minimums sikres 100 millioner kroner årlig over statsbudsjettet til oppryddingsarbeid i norske farvann fra og med 2018.

10. Utfase bruk av gummigranulat på idrettsarenaer

Nyere studier viser at så mye som 1.500 tonn med gummigranulat fra oppmalte bildekk forsvinner fra kunstgressbaner i Norge hvert år, og er med det nest største kilde til mikroplast nasjonalt. Gummien i granulaten inneholder potensielt en rekke miljøgifter som er skadelig for miljøet, i tillegg til å være direkte skadelig for dyr og leveområder på grunn av sitt plastinnhold. WWF mener derfor at regjeringen

bør starte et nasjonalt arbeid for å fase ut bruk av gummigranulat på norske idrettsarenaer.

11. Innføre en vrakpantordning for kasserte fritidsbåter

5.000 båter blir hvert år kassert i Norge. Bare 20 prosent av båtneierne gjenvinner disse. Gamle, forlatte båter er et økende problem for naturen. Mange av båtneierne inneholder skadelige miljøgifter og annet farlig avfall (inkludert større mengder plast), og er både lokalt og regionalt i mange områder en betydelig forurensningskilde i havet.

Pernille Solem



Krav om skriftlig arbeidsavtale

§ 3-1 i Skipsarbeidsloven

Vi har mange tilfeller hvor arbeidstakerne har spørsmål som knytter seg til arbeidsforholdet og det er derfor viktig å vite at arbeidsavtalen er det dokumentet som viser hvordan arbeidsforholdet er regulert mellom arbeidstaker og arbeidsgiver.

Det skal inngås skriftlig arbeidsavtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.

) Den skal inneholde opplysninger om forhold av vesentlig betydning i arbeidsforholdet.

Etter § 3-1 første ledd annet punktum skal arbeidsavtalen inneholde opplysninger av vesentlig betydning for arbeidsforholdet. Hva avtalen skal inneholde, er nærmere regulert av forskrift **19. august 2013 nr. 1000 om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv.** § 2 første ledd, som fastsetter:

«Arbeidsavtalen skal inneholde opplysninger om

a) arbeidstakerens fulle navn, bosted, nasjonalitet, fødested og fødselsnummer eller, dersom arbeidstakeren ikke har fødselsnummer, fødselsår og dato,

b) arbeidsgiverens navn og adresse,

c) fartøyets navn når det gjelder tjeneste på ett fartøy,

d) arbeidstakerens stilling,

e) det som måtte være avtalt om

i. ansettelse med rett og plikt til å tjenestegjøre på flere fartøy,

ii. ansettelse for et bestemt tidsrom,

iii. ansettelse for en bestemt reise,

iv. arbeid av forbigående varighet,

v. eventuell prøvetid,

vi. gjensidig oppsigelsesfrist,

vii. eventuell tidligste oppsigelsesdato,

viii. eventuelt sted for fratredelse ved arbeidsforholdets opphør.

f) tariffavtale som vil komme til anvendelse på forholdet eller, dersom slik tariffavtale ikke foreligger, avtalt månedslønn og overtidsbetaling pr. time,

g) den dag lønnen skal løpe fra, samt hvor lang tid reisen forutsettes å ta hvis lønnen er fastsatt for en bestemt reise,

h) omfanget av årlig ferie med lønn, eller eventuelt formelen som er benyttet for å beregne den,

i) sykepenger og trygdeytelser som arbeidsgiveren skal sørge for at arbeidstakeren er dekket av,

j) arbeidstakerens rett til hjemreise,

k) eventuelt andre arbeidsvilkår,

l) sted og dato for arbeidsavtalens inngåelse.»

Etter forskriften § 2 annet ledd skal arbeidsavtalen undertegnes av arbeidstakeren og arbeidsgiveren eller den arbeidsgiveren gir fullmakt, og avta-

lepartene skal ha hver sin original av arbeidsavtalen.

Dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, skal arbeidsgiveren i forbindelse med inngåelsen av arbeidsavtalen skriftlig informere arbeidstakeren om hvem rederiet er. Er det ved avtaleinngåelsen ikke klart hvem rederiet er, skal arbeidsgiveren informere arbeidstakeren skriftlig så snart arbeidsgiveren vet hvem rederiet er, se forskriften § 2 tredje ledd.

I den tidligere sjømannsloven § 3 nr.

1 annet ledd var det uttrykkelig sagt at arbeidstakeren hadde rett og plikt til å tjenestegjøre på ethvert av rederiets skip med mindre annet var skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale. Selv om skipsarbeidsloven ikke inneholder noen tilsvarende bestemmelse, er det også etter denne adgang til å avtale at ansettelsesforholdet skal være knyttet til et bestemt skip, se Prop. 115 L (2012-2013). s. 128. Dette er reflektert i den ovenfor omtalte forskrift om arbeidsavtale og lønnsoppgave mv. § 2 første ledd bokstav e punkt i.

Om du ikke har en skriftlig arbeidsavtale eller har du spørsmål knyttet til denne er vi behjelpelig med å svare deg!

Pernille Solem



Mye rødmerking i Skagerrak Losoldermannsdistrikt

FFFS har fått noen henvendelser fra våre medlemmer om at der er mange røde soner ved kysten av Lindesnes.

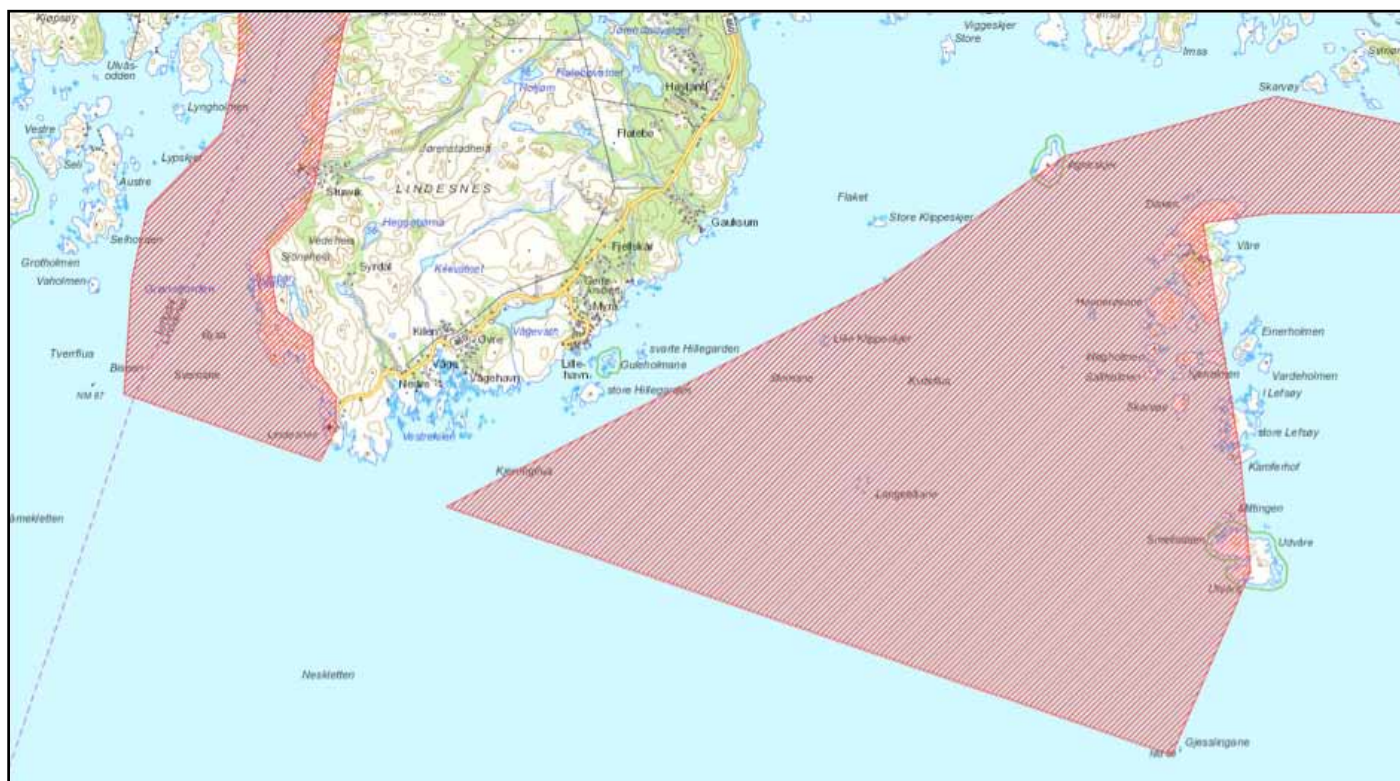
FFFS har vært i kontakt med Losoldermann når det gjelder seilingsområdet ved Lindesnes. Vi får ofte spørsmål om «de forbudte sonene», og mange mener det er litt langt å seile ut fra kysten rundt Lindesnes.

Det gjelder spesielt når det er dårlig vær, for det er losplikt i området mellom Gjeslingene og Udvåre. Losoldermann Geir Eikeland sier at det er en sak som må fremmes til kystverkets hovedkontor.

Navigatørene reagerer på grunnlinjen, og hvordan den er plassert. Losoldermann bemerker. Det de hadde merket seg, når grunnlinjen ble satt, at folk tynner seg opp etter land. Han ser faktisk at de seilende har et poeng. Men det her er basert på hvordan grunnlinjen er formet der nede, og så tvinger de seg opp mot Gjeslingene, og så holder de seg så tett mot land, som de kan. De ville ha gått innenfor Udvåre hvis de kunne ha gjort det.

Losoldermann anbefaler oss til å sende en skriftlig henvendelse til Kystverket. FFFS anbefaler våre lesere og beskrive problemstillingen, og den utfordringen det gir for dere, og så sende det til info@fffs.no

FFFS mottar gjerne informasjon og redegjørelser om problemstillinger på andre områder også. Men vi vil gjøre dere oppmerksom på at slike saker, er det ingen snarlig, eller enkel løsning på. Når vi har flere slike saker vil vi fremme disse til kystverkets hovedkontor.



Sjømannspensjon i dag og i fremtiden

I NOU 2014 :17 som er en utredning som omhandler «pensjonsordning for arbeidstakere til sjøs» reiser en rekke problemstillinger knyttet til en mulig overgang til ny fremtidig pensjonsordning. Dagens pensjonsordning er ikke tilpasset pensjonsreformen fra 2011.

Målet med den nye ordningen er at den skal være mer fleksibel og moderne. FFFS har vært i kontakt med Arbeids og Sosialdepartementet den 14.mars 2019 og fått til svar at et lovforslag til ny pensjonsordning for arbeidstakere til sjøs skal sendes på høring forhåpentligvis før påske. En tar sikte på at loven skal tre i kraft fra 01.01.2020. Lovforslaget tar utgangspunkt i NOU-utredningen fra 2014 får vi opplyst fra departementet.

Hvordan er sjømannspensjonen i dag, hva er hovedtrekkene i pensjonsreformen fra 2011, og hva kan en vente seg i den nye pensjonsordningen som skal komme? Dette vil vi forsøke å gi dere nærmere svar på her.

Sjømannspensjonen slik den er i dag Norske statsborgere uavhengig av bosted, som tjenestegjør på skip, omfattes av pensjonstrygden for sjømenn.

Ordningen kan også omfatte personer med fast bopel i Norge meldt til folkekregisteret, EU/EØS-borgere uansett bosted (fra 01.01.1994), flyktninger og statsløse innenfor EU/EØS (tidligst fra 01.01.1994), tredjelands statsborgere bosatt i et annet nordisk land (tidligst fra 1.9.2004).

Pensjonstrygden for sjømenn (PTS) ble etablert som offentlig pliktig pensjons-

ordning ved lov av 3.desember 1948. Ordningen gir ytelse fra fylte 60 år til folketrygdens pensjonsalder som er 67 år og administreres av PTS som er en offentlig virksomhet under Arbeids- og Sosialdepartementet.

En må ikke være fast ansatt om bord for å omfattes av pensjonstrygden for sjømenn. Midlertidige ansatte og vikarer skal også betale premie på lik linje som faste ansatte og omfattes derfor også av trygden.

Staten har et garantiansvar som betyr at de dekker ordningens pensjonsforpliktelser om det skulle vise seg at ordningen går med underskudd. Ordningen finansieres ved inntekter (avgifter) fra sjøfolk og rederier skal dekke løpende utgifter til pensjon og administrasjon.

I lov om pensjonstrygd for sjømenn av 1948, er det bestemt at arbeidstakeren og rederiet skal betale avgift (premie) til trygden, og det er Pensjonstrygden for Sjømenn som krever inn dette. Om du vil studere dette nærmere har PTS har laget et hovedrundskriv som omhandler disse bestemmelsene og her er lenken på deres nettside:

<https://2nwsbtpz2qa3oh6aa212fg2t-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/01/Hovedrundskriv-av-30.11.2017.pdf>

FARTSTID

For å få rett til sjømannspensjon etter dagens ordning, må en normalt ha minst 150 farts måneder opparbeidet. Om en ikke fyller minstekravet på 150 farts måneder være visse typer ekstern fartstid være til hjelp for å oppfylle kravet:

- Premieuker i pensjonstrygden for fiskere.
- Tjenestetid i annen offentlig tjenestepensjonsordning (f.eks. Statens Pensjonskasse) som gjelder opptjening på skip

- Vernepliktstjeneste avsluttet før 1981 dersom avtjeningen tok til innen 6 måneder etter utløpet av pensjongivende tjeneste eller maritim skolegang
- Tjeneste på øvrige EU/EØS-lands skip etter EØS-avtalens bestemmelser

PENSJONSALDER

Som hovedregel er pensjonsalderen for sjømenn 60 år. En forutsetning for å ha rett til pensjon ved fylte 60 år er at en har minst 120 farts måneder etter at en har fylt 40 år.

For å få rett til sjømannspensjon før en har fylt 62 år er det slik at en må ha sluttet å jobbe til sjøs. En kan heller ikke i den pensjongivende perioden før fylte 62 samtidig motta lønn, feriepenger, fritidskompensasjon eller sykepenger fra folketrygden for sykdom i perioden.

HVOR STOR BLIR SJØMANNSPENSJONEN ETTER GJELDENE ORDNING?

Årlig pensjonsutbetaling beregnes ved å gange antall farts måneder med de gjeldende pensjonssatsene til enhver tid. Det er etter dagens ordning ulike satser for fartstid som overordnet eller underordnet. Maksimalt kan du få pensjonsopptjening for 360 farts måneder, og utav de måneder som gir best opptjening.

HOVEDTREKKENE I PENSJONSREFORMEN FRA 2011

I pensjonsreformen fra 2011 var det en viktig målsetting å sikre et fremtidig bærekraftig pensjonssystem og reformen ble vedtatt med bred politisk oppslutning. Pensjonsreformen ble innført i 2011. Her er de viktigste punktene i reformen listet opp ift folketrygden, i offentlig og privat sektor: (artikkel i Dagens Næringsliv 08.11.16)

Folketrygden

- Alleårsopptjening – alle år i arbeid teller
- Frikopling mellom pensjon og avgang

fra arbeidslivet

- Fleksibelt og nøytralt uttak av pensjon fra 62 år
 - Levealderjustering - pensjonen deles ut på antall år ditt årskull er ventet å leve
- Privat sektor
- Tjenstepensjonssystemet er tilpasset den nye folketrygden
 - AFP er gjort om fra en tidligpensjonsordning til et påslag til den nye folketrygden

Offentlig sektor

- Tjenstepensjonen er i stor grad videreført som en ytelsesbasert bruttoordning
- AFP er fortsatt en tidligpensjonsordning

Kilde: NAV

SJØMANNSPENSJONEN SLIK DEN ER FORESLÅTT I NOU: 2014 17:

Den foreslåtte sjømannspensjonsmodellen er at den skal tilpasses pensjonsreformen av 2011 og tjenstepensjonsordningen

gen i privat sektor. Dette er foreslått:

- Fleksibelt valg av pensjonsuttak
- Tidligste oppstartstidspunkt er 62 år
- Senest mulig uttak ved 70 år
- Valgfri utbetalingslengde. Minste periode 5 år. Lengste periode til fylte 80 år.

- Arbeidsgiverpremie som i dag der arbeidsgiver betaler inn 3,3 % av all lønn.
- Arbeidstaker skal betale en gitt prosent av inntekt.
- Dagens skille mellom overordnet og underordnet forsvinner mht. pensjonsavsetning.
- Alle med samlet opptjening på 3 år eller mer vil få rett til pensjon.

- Utbetalingsstørrelsen vil da avhenge av hvor stor pensjonsbeholdningen er ved uttak, og hvor lang periode medlemmet ønsker å motta pensjonen.

- Ny modell innebærer at en kan arbeide ved siden av uten reduksjon av pensjonen.

- Ny ordning innebærer rett til opptjening frem til fylte 70 år.

Det er tenkt at det skal være en lang overgangsordning. De som allerede er fylt 50 år skal fortsette på dagens ordning, mens den nye loven skal gjelde for de som er under 50 år, eller som begynner i tjeneste etter at ny lov trer i kraft.

Du kan lese mer om sjømannspensjon på Pensjonstrygden for sjømenn sine sider: <https://www.pts.no/medlem/pensjon/> Vil du vite mer om hva sjømannspensjonsutvalget har foreslått i ny pensjonsordning? Da kan du lese dette her: NOU 2014:17

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2014-17/id2354670/>



FRONT SHANGHAI

Illfoto: frontline.com

Redningsselskapet og politiet inngikk beredskapsavtale i 2018

I RSMagasinet nr 1/2019 kan vi lese om redningstjenesten i Norge som baserer seg på samarbeid mellom de forskjellige aktørene som Kystvakten, Røde Kors, ambulanse, politi og Redningsselskapet.

Politidirektoratet og Redningsselskapet har inngått avtale der politiet nå får

tilgang til å bruke alle Redningsselskapet sine 50 redningsskøyter til sine oppdrag. «Erfaringene etter 22.juli 2011 har vist viktigheten av samhandling mellom ressursene,» uttaler generalsekretær i Redningsselskapet Rikke Lind.

(www.redningsselskapet.no.)

Avtalen trådte i kraft 1.februar i 2018. Med denne avtalen er beredskapsvevnen til politiet styrket og politiet kan nå i akutte situasjoner rekvirere redningsskøyter i alle politidistriktene. 76 prosent av alle sjøoppdragene til Hovedrednings-

sentralene ble utført av Redningsselskapet i 2017.

Med denne avtalen blir politiet mer mobil til sjøs og forhåpentligvis blir responstiden redusert ved politioperative aksjoner. Dersom det ikke finnes politibåter tilgjengelig, kan politiet sine tjenestemenn få hjelp til transport via denne avtalen. Avtalen gjelder i tre år med muligheter til en forlengelse kan vi lese i RSMagaisnet.

Pernille Solem



Illfoto: Redningsselskapet • RS Hans Herman Horn



Advokat Per Magnus Falnes

Ny forskrift om kontrolltiltak for sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre en forskrift om kontrolltiltak for arbeidstakere under skipsarbeidsloven.

Ved ikrafttredelse av ny lov om personopplysninger ble det fastsatt nye forskrifter om henholdsvis *kameraovervåking* av arbeidstakere og om *innsyn i e-post* og annet elektronisk lagret materiale. Samtidig ble personopplysningsforskriften opphevet. Disse nye forskriftene er hjemlet i arbeidsmiljøloven, og denne loven omfatter blant annet ikke sjøfart, fangst og fiske. Som følge av dette har det oppstått et skille i personvernet for arbeidstakere på land og til sjøs. Utkastet til ny forskrift om

kontrolltiltak for sjøfolk er ment å bøyte på dette.

Det mest hensiktsmessige ville ha vært at arbeidsmiljølovens forskrifter også ble gjort gjeldende for sjøfolk. Nåværende ordning fører til «dobbelte forskrifter» som regulerer samme formål. Fremtidige endringer i forskriftene vil også på nytt kunne føre til at sjøfolk blir glemt, om de ikke er regulert av hoved-forskriftene. Det vil kunne være uheldig. Forslaget til ny forskrift er harmonisert med arbeidsmiljølovens forskrifter, som også viderefører gjeldende rett og i stor grad tar sin ordlyd fra de reglene forskriftene erstatter. Forslaget er en videreføring av det som var gjeldende rett før 2. juli 2018. Dette støtter synet om at man burde hatt en forskrift, og ikke to som i

utgangspunktet er likelydende. I høringsrunden har Sjøfartsdirektoratet vurdert alternativet om en forskrift under begge lover, men er kommet til at det er mest hensiktsmessig for næringen å kunne operere innenfor det sjøfartsspesifikke regelverket så langt det er mulig, og minst mulig måtte forholde seg til henvisninger til annet norsk regelverk.

At det kommer en forskrift er uansett bra. De enkelte bestemmelsene i forskriften er harmonisert med arbeidsmiljølovens forskrifter om *kameraovervåking* av arbeidstakere og om *innsyn i e-post* og annet elektronisk lagret materiale. Personvernet skal være like bra, enten man arbeider på land eller sjø.

Sjøfartsdirektoratet v/Fagnemnda

Hvem er det som skal avgjøre om en sjømann er helsemessig skikket til sjøtjeneste? Er det rederiet eller sjømannslegen? Skal det avgjøres etter helseforskriftene eller kun etter rederiets uttalelser?

FFFS har fått en sak der et medlem har fått et vedtak av fagnemnda om Helseattest med begrensning. Sjømannen hadde vært syk under et halvt år. Da sjømannen hadde vært hos sjømannslegen første gangen, ville legen gi sjømannen en udyktighetserklæring.

Sjømannslegen gjorde den feilen at det ble satt ett kryss for permanent udyktig, istedenfor midlertidig. Rederiet Boreal mente at sjømannen kom for tidlig i tjeneste, etter at sjømannen hadde fått en permanent udyktighetserklæring. Rederiet ba sjømannen til å gå til ny sjømannslege, men fikk kontrabeskjed fra rederiet om at det ville bli sendt klage fra rederiet på sjømannslegen til Sjøfartsdirektoratet.

Rederiet sendte klage til fagnemnda. Både rederiet og fagnemnda er orientert av sjømannslegen om at krysset var satt på feil plass. FFFS mente og mener at dette er kjernen i selve saken, uten at dette har blitt vektlagt i vurderingen av saken.

Her ble det altså fattet et vedtak med begrensninger stikk i strid med sjømannslegens vedtak og andre legers vurderinger. Vedtaket er signert av leder for fagnemnda for sjøfolk, en representant for Sjøfartsdirektoratet og en fra Norsk Sjøoffisersforbund.

Vi stiller spørsmål ved vurderingen Fagnemnda har gjort i denne saken og presenterer her hva de sier. For oss er denne setningen veldig merkelig. Fagnemnda skriver: «Fagnemnda utelukker ikke at det er korrekt at arbeidstakeren

er skikket til arbeid som navigatør, og har ingen grunnlag for å si at sjømannslegens vedtak er galt.»

Her bør alarmklokken ringe! Hva er dette for en formulering? Altså: Sjømannen kan være frisk og at sjømannslegen sitt vedtak kan være riktig? Videre står det i vedtaket:

«Hvilken dokumentasjon som legges til grunn for å vurdere om han er helsemessig skikket uten begrensninger for arbeid som navigatør, finner fagnemnda likevel å være mangelfull.»

«Leder i fagnemnda har lest gjennom sakspapirene og finner at arbeidstakerens arbeidsevne er for dårlig dokumentert til at det kan fattes ett vedtak i saken på ett selvstendig grunnlag. Dokumentasjon på arbeidsevne kan kun fremskaffes ved utprøving i arbeid som navigatør om bord under supervisjon, over noe tid. Ut fra helseopplysningene som er vedlagt saken, er det ingen grunn til å tro at det vil innebære en sikkerhetsrisiko. Verken for han selv, for de øvrige om bord eller for en sikker drift av fartøyet som navigatør under supervisjon i en periode for å få kartlagt og dokumentert hans arbeidsevne.»

Fagnemndas vedtak: «Fagnemnda opphever sjømannslegens vedtak om ubegrenset helseerklæring og fatter et foreløpig vedtak om helseerklæring på visse vilkår.

Fagnemnda avslutter med: Etter forvaltningslovens § 28, tredje ledd, jf. Forskriftens § 14 annet ledd, er fagnemndas

vedtak endelig og kan ikke påklages videre.»

FFFS har mottatt alle papirer som fagnemnda tok sin avgjørelse etter, og vil påstå at vedtaket er satt etter uriktige opplysninger fra rederiet. Verken sjømannslegen, fastlegen eller de som har behandlet sjømannen under sykeperiode er ikke blitt tatt til etterretning i saken. Fagnemnda mener at om legene sier, at sjømannen er frisk, så kan de ikke godta dette, fordi at legene har ikke kommet med en konklusjon om at sjømannen er frisk, så det holder ikke at sjømannslegen har utstedt en helseattest etter forskriftene til Sjøfartsdirektoratet.

FFFS har vært i kontakt med lederen av fagnemndas leder på telefon. Svaret vi fikk er som følgende.

«Men vi hadde jo fått det skriftlig fra arbeidsgiveren, så vi måtte bare forholde oss til det. Og så også, så var det litt vanskelig da, si hva som var rett eller galt. For vi hadde ikke dokumentasjon på arbeidsevne. En arbeidskonflikt kan jo påvirke en mentalt. Så det er viktig at man får dokumentasjon på at han er ikke er psykisk påvirket, og kanskje mer enn at bare sjømannslegen sier det. Det stod det bare at han er frisk. Men hva bygger man det på? Altså så må de dokumentere det at han ikke har noen mentale, eller noen psykiske utfordringer, nå etter den belastningen.

Og kanskje kan man vurdere om at han også skal gå til en psykolog. Eller at sjømannslegen som sier at han er helt frisk, og at legen forteller, eller hva er det legen ser, men ikke bare konkluderer. Men at sjømannslegen forteller meg om hva bygger legen den konklusjonen på.

FFFS har vært i kontakt med lege Ingvard Wilhelmsen som er professor

emeritus ved Universitetet i Bergen, spesialist i indremedisin og psykiatri. *Generelt kan jeg si at det ikke er mulig å dokumentere at en person er frisk. Det er en konklusjon man trekker på bakgrunn av at man ikke har påvist sykdom, men det er alltid kun en antagelse, man kan jo ikke undersøke alt hos alle. Man kan imidlertid vanligvis dokumentere det om noen er syk, men det behøver ikke bety at de er sykemeldt og ikke kan jobbe. Mange kreftpasienter jobber, selv om de altså har en alvorlig sykdom. Hvis en person ikke er sykemeldt kan han vanligvis jobbe fullt.*

I denne saken mener FFFS at fagnemnda har fattet ett vedtak mot helseforskriften, og har heller ikke brukt skjønn i saken? Fagnemnda sier også at en kan gjennomføre en slik arbeidsutprøving med avklaring i ett møte med arbeidstaker, arbeidsgiver, fastlege og NAV. Fagnemnda ber om at sjømannslegen tar insinativ til å etablere ett slikt avklaringsmøte.

Sjømannslegen og fastlegen vil ikke følge opp dette, fordi at arbeidstakeren er frisk. NAV har ingen hjemmel i sitt regelverk til å følge opp dette fra fagnemnda.

FFFS har sendt inn krav om omgjøring av vedtaket, for å få fagnemnda til å se på saken på nytt. FFFS kan ikke akseptere at fagnemnda setter ett vedtak på en frisk arbeidstaker, med å behandle sjømannen som syk, mot helseforskriftene bare for å tekkes ett rederi!

Søknad om dispensasjon fra helsekrav eller klage på sjømannslegens vedtak. <https://www.sdir.no/sjofart/sjofolk/helse/sjofolks-helse/soknad-om-dispensasjon-fra-helsekrav-eller-klage-pa-sjomannslegens-vedtak/>



ERIK BYE

*Illfoto: Torgeir Are Sortehaug
Redningsselskapet*



Leserbrev



Hva skjer med farledsbevisssystemet for tiden?

Nå har folk som har hatt farledsbevis for hele kysten siden ordningen ble innført i 1995, begynt å få innskrenkinger på sine fartsområder. Dette var ikke intensjonen for få år tilbake. Da het det, at dem som ble tildelt farledsbevis ved introduseringen av denne ordningen. Det var at de skulle få beholde sine uinnskrenkede farledsbevis for hele kysten, så lenge dem var i arbeid på kysten.

Dette er nå tydelig vis i ferd med å bli innskrenket. Det heter at man i mellom fornyingsdatoene, må ha minst en seiling for å opprettholde området. Nå heter det at man skal ha los en gang for å få tilbake farledsbeviset for det området man har tapt om man ikke var der i foregående farledsbevis periode.

Dette med å ha los bare en gang er ikke akseptabelt. Dette blir for store kostnader i tillegg til vår lønnskostnad. En norsk kaptein koster rederiet kr 4 000.- mer per dag enn en Russisk kaptein. Hvordan kan denne nye regel harmonere i praksis med Kystverkets uansvarlige og ville utstedelse av farledsbevis over en lav sko til all verdens individer.

Eks. Jeg hadde med en styrmann fra Mo i Rana til Feistein. Han hadde gått på farledsbevis kadett kurs. Jeg har gått på Farledsbevis assessor kurs. Etter endt tur Mo - Feistein skulle jeg evaluere turen og utstede klasse 3 farledsbevis for strekningen, med de begrensninger jeg mente måttet pålegges. Under innføringen i Safe Sea Net farledsbevis seksjonen om dette hadde jeg kontakt med Kystverkets Farledsbevis avdeling.

Denne Farledsbevis avdelingen mente til min store overraskelse at det skulle være OK om han fikk farledsbevis klasse 3 for strekningen Lødingen til Feistein med alle innenfor liggende fjorder. Riktig nok med de begrensninger, som jeg assessor mente han måtte pålegges.

Hvordan rimer dette med at folk med over 25 års erfaring på kysten skal få begrensninger i sitt farledsbevis.

Videre vil jeg anmode om at det igjen åpnes for farledsbevis seilas i Grønsfjorden og Farvannet mellom Udvåre og Gjeslingene i nærheten av Lindesnes.

Det er noe uforståelige usakligheter at overnevnte begrensninger er satt i verk.
Rett øst for Lindesnes.

Se kystinfo.no

Frustrert Navigator.



Vi trenger våre navigatører

Jeg vil gjerne ta opp en problemstilling som har oppstått i offshore bransjen. Det er rederier som nå forsøker å redusere mannskapet om bord i offshore båter ved å sette første maskinist, og elektriker som DP operatører. Målet er, i første omgang, å kvitte seg med minst en styrmann. Sikkerhetsbemanningen blir opprettholdt, men maskinisten eller elektrikeren må da være på broa under DP operasjoner. Det er allerede på gang, og folk har allerede vært på kurs, så dette er alvor.

Personlig finner jeg dette skandaløst, men det er ingen regler som tilsier at det ikke kan gjennomføres. Det går nok ikke i Nordsjøen, foreløpig, men for båter i internasjonal fart, lar det seg nok gjennomføre, såfremt hviletiden opprettholdes.

Er det noen andre medlemmer som har hørt om dette, og har gjort seg opp tanker rundt problemstillingen? Kan-skje noen som har erfart det allerede?

Hilsen en som ikke er tilfreds med endringen.



Hekling og

Hekling er ein form for hånarheit, kor du med tråd/garn lage masker med ei heklenål.

Heckling er någe heilt aent. Det er et ord så ikkje fins på norsk, for akkorat nå. For me trengje dette ordet. Heckling er et engelsk ord, og det handle om mishagsyttringar fra salen. Tilrob, udskjelling, plaging. hetsing av den/de så har ordet og opptre.

Oxford English Dictionary definere det som: "Å avbryda med spottande eller aggressive kommentarar og skjellsord." Som artist er eg snart ferdige med årets julahordsesong. 15 julabord, ogja, eg har opplevd heckhng. Kvert år. Merr for, men det forekomme ennå.

800/0 av de så hekle er mannfolk, 20/0 er damer. 96/0 av de så hekle er minst halvfolde, 60% er drita, og 45/0 av de vil dagen itte på ikkje huska ka de har gjort. Adle har opplevd heckling. Ein eller to i salen, så gjerna ikkje fylge med på ka så skjer på scenen, men som heller vil bruga kvelden på å slenga slibrige kommentarar. Vanligvis er det pinligt for oss artistan og, ikkje minst, sykt pinligt for de i salen så ønske å kosa seg og fylga med på det så foregår. Ein hecklar kan odelegga ein heile forestilling.

Korfor hekle de? Det kan skyldas at artisten/aktorane ikkje gjør ein gode nok jobb, at forestillingen ikkje engasjere. Dess flerne så heide, dess merr sannsynligt er det at nettopp dette er årsagen.

Det kan skyldas mangel på lide véd. Det å snakka høgt og tydeligt i mobiltelefon, midt onna ein forestilling, må defineras som heckling.

Vanligvis skyldes hekking et saftigt alkoholinntag. Hecklaren er ikkje eingang i stand te å fylga med, og

vil heler laga "show" og ble midtpunktet sjøl. Någen innbille seg at de hjelpe komikaren, at de gjør forestillingen lognare med kommentarane sine. Eg har någen gangar invitert hecklaren opp på scenen, gitt han mikrofonen, og sagt: "Siden du er såjysla byen så ska du få fem minutt heilt aleina. vær så god." Så har eg gått av scenen. Dette blir sjelden løye, men det kan ble ekstremt pinligt for han så står med mikrofonen og ska prova seg i et heilt nytt yrke. Der er mindre heckling enn for. Eg tror folk nå drikk oftare, men at de sjeldnare er drita når de går påjula-bord, standup eller revy Pluss det faktum at eg, og andre, nå forlange å få opptre tidligt på kvelden. Det er dødfodt å opptre på etjula-bord klokka halv tolv på kvelden.

Kordan stoppa heckling? Det vanliga er å prova og parkera hecklaren. Få han te å holda kjeften. Då må du få han te er skjemmast, og det mest vanliga er ein kjappe kommentar så drite han ud og får han te å forstå at han sjøl er i ferd med å drita seg ud. Men du må ver litt varsomme, du må ikkje dreba han heilt, t det går ove. Samtidig gjør du då hecklaren muligheten te å fortsetta, og odelegga forestillingen din. Pluss at dette kan folas som ein litt feige udvei; det er du så ska ver sjefen, det er ditt show

Ofta blir de andre tilskuarane så irriterte at de ber hecklaren om å holda kjeft. Någen få gangar har eg opplevd at artisten gjør opp, går av scenen og avslutte heile forestillingen. Dette har eg sogar opplevd med profesjonelle artistar så har hatt dette som levebrød i 20-30-40 år. Hvis hecklaren ikkje gjør seg, og ittevert blir umulige å ovese, då må artisten prova å ta kverken på han, ved å drita han ud. Men det kan ver farligt. Det hecklerane ofta har te felles er at de er sorpe

hecklíng

drita, og at de derfor ikkje helt vett ka de gjør. At de på ein måte trengje beskyttelse mod seg sjøl. Men hvis verken salen eller hetjeninga gjør någe bler det ein slags "kamp" mydlå artisten og hecklaren om kem så ska ha showet og kem så ska ver sjef. Hvis artisten ska inna må han ofta rer nokså roffe. Eg ska gje deg någen eksempler på heciderstoppare. Någen komme du te å līga, någen komme du te å synas e for stygge. Någen går direkte te hecklaren, någen går te publikum, om hecklaren:

Te publikum:

"For 2000 år síden va det et mirakel å få et esel te å snakka. Nå e det et mirakel å få de te å holda kjeft."

"forskjellen på ein komikar og et rauhål e tydeligvis omtrent átta meter."

"Fram te nå har eg vært sterke modstandar av dodsstraff."

"Jaja. Det e altså ikkje adle alkoholikare så ønske å ver anonyme."

"Han har ein frikveld. Og det har familien hans ôg."

"E det ikkje utrolig at et så svært håve kan ver så tomt?"

"Slapp av, folkens, han ska snart hjem. De må bare få reingjor buret hans fysts."

"Sånn bler det når sysken får barn samen."

Direkte te hecklaren:

"Du må panta håvet ditt — det e tomt."

"Ka tid slapp du ud?"

"Eg får betalt for å ver ein klovn. Ka e din unnskyldning?"

"Nå må du gå hjem te guttarommet ditt."

"På ein skala fra ein te tí så e du et rauhål."

"Eg va akkorat lige deg då eg drakk for fystsste gang."

"Har du ikkje hjelmen på deg i dag?"

"Det e farligt å drikk sprit på tomt håve."

"Det e veldigt trist at far din ikkje hadde råd te kondomer."

"Ska me bytta plass? Du komme opp her og prova å 'er byen, så sette eg meg på plassen din og oppføre meg som et rauhål."

"Du ser ud som et puslespel så mangle någen brikker."

"E familien din lykkelige, eller bor du hemma ennå?"

"Du må spara litt på pusten, te du komme hjem og ska blåsa opp dokkå."

"Du minne meg om éi klokka. Et gjokur."

Er loven om særaldersgrense for sjøfolk utgått på dato?

«Et viktig utgangspunkt for utvalgets vurdering er den overordnede målsettingen om å holde flere i arbeid lenger.»

Vi har nylig fått inn en konkret problemstilling i en sak der en sjømann ikke var klar over særaldersgrensen på 63 år og ikke heller at han var statsansatt og mener han kan stå til han fyller 70 år.

Da Skipsarbeidsloven kom i 2013 kom det en viktig endring i loven. Grensen for å kunne si opp arbeidstaker grunnet alder (§5 -12) ble endret fra fylte 62 år til 70. «Lavere aldersgrense kan følge av annet grunnlag når grensen er saklig grunnet og ikke uforholdsmessig inngripende, jfr. § 10-3 annet ledd:

«2) Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles, er ikke i strid med forbudet mot indirekte diskriminering, diskriminering på grunn av alder eller diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.» 2) Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles, er ikke

i strid med forbudet mot indirekte diskriminering, diskriminering på grunn av alder eller diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.

I NOU 2012:18 «Rett om bord» side 160, som er forarbeidene til Skipsarbeidsloven står det bl.a. følgende om opphør av arbeidsforhold grunnet alder: «Et viktig utgangspunkt for utvalgets vurdering er den overordnede målsettingen om å holde flere i arbeid lenger.»

«Slik utvalget ser det, er det naturlig å vurdere en harmonisering med arbeidsmiljøloven, både når det gjelder selve aldersgrensen og bestemmelsens utforming for øvrig.

Utvalget vil innledningsvis peke på den nære sammenhengen mellom sjømannslovens aldersgrense på 62 år og pensjonsvilkårene for sjøfolk. De fleste arbeidstakere på skip har rett til pensjon fra 60 år i henhold til sjømannspensjonstrygdloven § 4 nr. 2. Denne pensjonsretten, kombinert med sjml. § 19 nr. 1 sjette ledd. Har ført til at mange virksomheter innenfor NHO Sjøfart praktiserer bedriftsinterne ordninger med automatisk avgang ved fylte 62 år. Flere av de tariffbestemte ordningene med tilleggspensjon løper fra 60 til 67 år. »

Utvalget kom jo fram til at det ikke var

grunnlag for å ha en generelt lavere aldersgrense i skipsfarten enn i arbeidslivet for øvrig. Og loven ble som sagt endret.

I disse dager er det på trappende et lovforslag om endring av Lov om pensjon for arbeidstakere til sjøs (Sjømannspensjonen). Det forventes en sjømannspensjonslov som forhåpentlig vil medføre en mer fleksibel og moderne pensjon i tråd med pensjonsreformen fra 2011.

Det finnes i dag noen unntak for statsansatte sjøfolk når det gjelder særaldersgrense. Det er en egen lov om aldersgrenser for offentlige tjenestemenn (aldersgrenseloven) fra 1956. Er du overenskomstlønnnet sjømann og ansatt i staten er det ulike særaldersgrenser. I det året en oppnår særalder eks. fyller 63 år, er en pliktig å gå av. En blir ikke oppsagt. FFFS mener at denne loven er gått ut på dato og trenger en harmonisering i lys av den samfunnsutviklingen som skjer. Vi mener at sjømannen bør kunne velge selv å være yrkesaktiv så lenge en opprettholder nødvendige sertifikater og innehar nødvendige helseattester.

Hvorfor skal en være pliktig å gå av, er det ikke tilstrekkelig at en kan kunne velge selv?

Pernille Solem



av Hugo Evald Dahl

[illegible]

NAVN:

ADRESSE:

Dråpen 01/19 **43**

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. 330,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 320,-
Matros, kranfører, kokk, rep, tømmermenn, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, fyrbøter, butikkmedarb, motormann, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 300,-
Lettmatros og smører	kr. 275,-
Lærlinger og kadetter	kr. 75,-
Medlemmer av FFFS som har kommet i økonomisk uføre, som følge av nedsatt helse eller inntekt, kan søke om redusert kontingent. Dette gjelder også for skoleelever og militære. Pensjonister og støttemedlemskap - valgfritt beløp. Satser og endringer ble enstemmig vedtatt på landsmøtet 13.10. 2017.	

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?

SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



Cicilie, Stig og Monica

Fjord1 installerer hjertestartere i alle sine fartøy

Fjord1 investerer i hjertestartere i hele sin flåte som består av over 60 fartøy.

Med denne investeringen kan vi lese på Fjord1.no at de er den første aktøren i den maritime næringen som tilbyr hjertestartere om bord i fartøyene, selv om det per i dag ikke er noe formelt krav om at det skal være det. Fjord1 skriver at de ønsker å være forberedt på hver krisesituasjon som kan oppstå om bord og de ansatte øver rutinemessig på førstehjelp.

Det er selskapet Nordic Fire & Safety AS som har levert hjertestarterne og de legger også til rette for opplæring og ettersyn av hjertestarterne om bord.

Foruten hjertestartere på alle fartøyene får også Fjord1 slike på sine tre administrasjonskontor. En hjertestarter kan være det hjelpemiddelet som skiller mellom liv og død, og dette synes vi i FFFS er et veldig godt HMS-tiltak.

Pernille Solem

