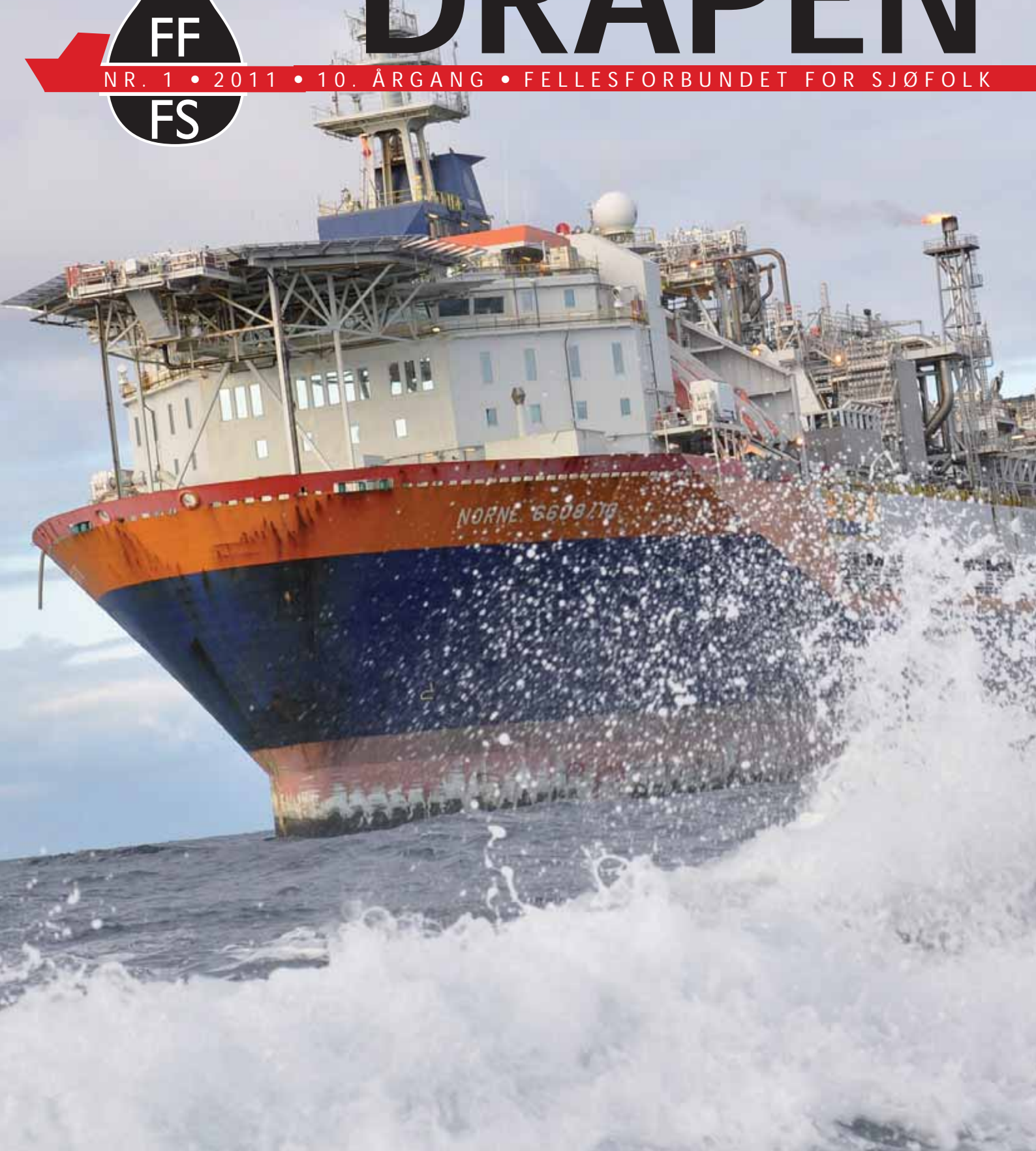




DRÅPEN

NR. 1 • 2011 • 10. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



Siste i
Sleipnersaken

Spektakulære
planetoppdagelser

Pirater, profitt
og etikk

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

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

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





Siste i Sleipnersaken | Spektakulære planetoppdagelser | Pirater, profitt og etikk

Nr. 1 april 2011 - 10. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
Anne-Mette Fjærli / Statoil

Trykk
Molvik Grafisk

INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • april 2011



Spektakulære planetoppdagelser side 14



Human factor side 22



Pirater, profitt og etikk side 24



Drivhus og Svanse side 41

Leder	side	4
Hei, hvordan har du det?	side	5
Hva får en vellykket og velrenomert lege...	side	6
Siste i Sleipner saken	side	7
Avslag fra Det Kongelige Finansdepartement	side	8-13
Spektakulære planetoppdagelser	side	14-17
“Sjøfolk kan sies opp ved fylte 62 år”	side	18
Hva er egentlig sosial dumping?	side	19
En over 150 år gammel lov	side	20-21
Human Factor	side	22
Hva med morgendagens handelsflåte?	side	23
Pirater, profitt og etikk	side	24-27
Jeg er helt enig med FFFS, vi skulle ikke vært mer enn et forbund ...	side	28
Vi har skrevet om det før, men må gjøre det igjen	side	29
Staten har tvunget oss til å ta ut en absurd tiltale	side	30-31
Landskapsarkitekten ser ikke det nyttige i det vakre	side	32
Nå må det være nok	side	33
Velkommen til våre nye hjemmesider	side	34
Rederiet er medlem i Norges Reseriforbund	side	35
Stopp en hal	side	36-39
Tanker om lov og rett	side	40
Drivhus og Svanse	side	41
Atles kommentarer	side	42
De gyldne tidene er her igjen	side	43
2554 tungtveiende argumenter	side	44-45
Leserbrev	side	46-48
Tide Sjø anket avgjørelsen i promillesaken	side	49
Hva har vi Nato og FN til?	side	50
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

*Leif R. Vervik
formann*

Kjære leser

FFFS går en spennende vår i møte, ikke mindre enn 3 rettssaker står for døren. Saker vi har tatt opp på grunn av at sjøfolk blir holdt for å være mindre viktige enn andre mennesker. Den første saken kommer opp midt i april, det er en sak om oppsigelse i sykemeldingsperiode. Den saken har vi tatt hele veien gjennom rettssystemet og opp til Høyesterett.

Sak nr. to er en sak motparten (Tide Sjø) anket videre fra tingretten, hvor de tapte, til Lagmannsretten i Bergen. Det er en sak om oppsigelse på feil grunnlag slik FFFS og Tingretten ser det.

Sak nr tre er ikke berammet enda, det er en sak vi har tatt ut mot Finansdepartementet. Vi kan ikke finne oss i at Sigbjørn Johnsen skal bestemme hvilke fagforbund vi skal ha i Norge. Vi kan heller ikke finne oss i at våre medlemmer ikke skal, på lik linje med andre, kunne trekke kontingenten fra på skatten. Det har nå gått mer en et og et halvt år siden vi søkte Finansdepartementet om dispensasjon fra Skatteloven av 1977. Etter fire avslag fra Finansdepartementet/Finansminister har vi nå vært nødt til å saksøke staten for å få likhet for loven. (les mer inne i bladet)

De av dere som har vært inne på sidene våre i det siste har sikkert lagt merke til at de er endret på. I den forbindelse ønsker vi deres tanker og meninger om saken. Det er for deg vi har sidene, derfor ønsker vi også ditt innspill, både på godt og ondt. Ærlig og objektiv kritikk setter vi pris på. Vi skal prøve å oppdatere dere med ting som er på gang så ofte det er mulig.

Endelig kan vi nå se at Scandinavian Star saken begynner å fatte interesse utover vår egen krets. Siden vi hadde vår desidert verste/uhyggeiligste forside på Dråpen noensinne, for å åpne noen øyne, forrige nummer, har enkelte sett at vi ikke har tenkt å legge vekk saken. Nå har det heldigvis begynt å skje ting, ting vi vil komme til bake til senere.

I denne utgaven av Dråpen har vi med Historien til brannsjefen i Göteborg, Ingvar Brynfors, som var leder og førstemann om bord på Scandinavian Star, av redningsmannskapene. Hans historie har aldri før vært på trykk. Det mest oppsiktsvekkende med hans historie er at han aldri har vært avhørt av norsk politi.

Til sist vil vi ønske alle våre lesere en fantastisk vår!

Leif R. Vervik

Snart kommunevalg

Hei, hvordan har du det?

Takk som spør, som fortjent tror jeg

Vi vet ikke en gang om vi har det som fortjent, og det er ikke tilfeldig at vi ikke vet, for vi blir jo fortalt at slik og slik skal det bli, før alle valg, men har det blitt slik?

Nå er vi midt i en stortingsperiode, har vi fått det slik vi ble lovd denne gangen? De som ikke er så nøye med det, svarer vel tja, de som mener at de følger med, svarer med et forsiktig nikk/rist med hodet. Opposisjonen derimot er 110 % sikre på at vi ikke har fått det slik vi ble forseilet.

De som derimot har fått lov til å bestemme og styre landet siden forrige stortingsvalg er også sikre i sin sak, de har gjort det de lovde, og mye mer. Og så får vi høre om alt det flotte de har utrettet. Opposisjonen derimot, som påstår at også de har fått med seg det meste, er selvfølgelig ikke enige, også de begynner å ramse opp alt det som er lovet, men som ikke er gjort. For å understreke det som ikke er gjort, blir syke og gamle, dårlige veier, elendige skoler/undervisning trukket frem som sannhetsbevis, og det er skremmende mye av det vi får se og høre.

I verdens rikeste land trekker pressen/opinionen frem det ene skrekkesempelet på vannstyre verre enn det andre. Gamle folk på nærmere 100 år eller mer, som blir kastet gråtende ut fra pleiehjem, eller blir nektet plass på et sådant. I andre tilfeller får vi se gråtende foreldre som ikke får hjelp av det offentlige

til medisinsk hjelp i utlandet, til seg selv eller sitt dødssyke barn, veier som dreper på grunn av dårlig standard og mye, mye mer. Listen er lang.

Har vi det som fortjent da, når vi får servert slike bilder og historier i verdens rikeste land?

Nei selvfølgelig har vi ikke det. Det vi i vår naivitet ikke forstår, er at vi med mer enn 3000 milliarder kroner på konto, ikke har råd til å hjelpe de svakeste og de som har bygget vårt, egentlige fantastiske samfunn. Vi forstår heller ikke en statsminister som kan se rett inn i TV linsen å lyve for hele nasjonen uten å blunke (ref; nyttårstalen). Når han forteller noe i de flotte talene sine, og forteller noe som ikke er riktig, eller direkte

løgn, ja da er det andre som i ettertid må stå frem og fortelle hva statsministeren egentlig mente. Sånt er forstemmende. Vi som stemmekveg fortjener sikkert noe bedre.

Politikerne som lovde gull og grønne skoger før de kom i posisjon eller fikk seg et sete på stortinget, har i alle fall sikret seg selv. Flott inntekt, førsteklasses helsetjeneste og første stikk i en fantastisk pensjon, som andre bare kan drømme om. Alt dette og mer til får de for å holde en hel nasjon for narr, å forhandle om lønnen slipper de også, den øker automatisk.

Så summa summarum har i alle fall noen fått det bra, da er det litt synd at det bare er dem som har lovd alle andre så mye bra, som får alle godene, eller kanskje de gir seg selv godene for å vise oss andre hvor usundt det egentlig er å ha det så overdådig.

Så i bunn og grunn har vi vel kanskje mye å takke de oppofrende politikerne for.

Da har vi det vel som fortjent da?

LRV



Foto: Arbeiderpartiet

Hva får en velrenommert og vellykket lege til å begå ulovligheter som det vi har sett at Dr Foss ved BRYGGEKLINIKKEN i Oslo har begått?

Når en sjømann mister helseattesten mister man gjerne jobben også. Når man blir "avskiltet" i yrket sitt griper dette selvsagt dypt inn i hele livssituasjonen for sjømannen og hans familie.

Dr. Foss og hans ansatte ved BRYGGEKLINIKKEN har gjentatte ganger – gjennom mange år – urettmessig - fratatt sjøfolk HELSEATTESTEN (les; jobben).

I ett tilfelle har det lyktes oss å dokumentere at dette er et bestillingsverk fra Rederiet. I andre tilfelle er det meget sterke indikasjoner på at det samme har skjedd. Bl.a. Ved at kaptein eller mannskapskonsulent har beordret mannskap til en bestemt klinikk; BRYGGEKLINIKKEN.

Da er en UDYKTIGHETSER-KLÆRING gjerne bare minutter unna. Ja det har skjedd at den har ligget klar på forhånd. Og da har BRYGGEKLINIKKEN imøtekommet Rederiets ønsker. En stor og viktig kunde/samarbeidspartner -rederiet er tilfreds. De har fått kvittet seg med en ansatt, hurtig og uten særlig kostnad, bortsett fra konsulentonoraret til Dr. Foss.

Det skal være gode grunner til å frata noen helseattesten. En grundig

undersøkelse er en selvfølge i tillegg til andre relevante og faglig fundamenterte vurderinger. Når flere av de kjente AVSKILTINGSTILFELLENE ikke er pasienter ved BRYGGEKLINIKKEN og deres helsesituasjon da heller ikke er kjent der, er det ganske rått og umoralsk/kriminelt av Dr Foss å avskilte folk med helt fiktive vurderinger og diagnoser. Altså rent oppspinn for å imøtekomme en viktig kundes behov for å kvitte seg med ansatte raskt og billig.

Når noen er så uheldige å miste helseattesten er det en mulighet til å anke denne avgjørelsen inn for Sjøfartsdirektoratet. Dette plikter legen som foretar avskiltingen å informere pasienten om. I tillegg plikter legen å bistå med anken. Dette løser Dr Foss ved og ikke å være tilgjengelig fordi han kaller seg Floridapensjonist når det passer og så leier han seg inn til sin families klinikk som KONSULENT når det passer. Og passer gjør det når noen skal miste jobben i Rederiet, men det passer svært dårlig for KONSULENTPENSJONISTEN når noen trenger hjelp og informasjon om anke.

KJENNETEGN VED BRYGGEKLINIKKEN DR FOSS: FIKTIVE diagnoser, FALSKE medisinske vurderinger, USANNE påstander om svakheter ved pasienter, BRYTER TAUSHETSPLIKTEN uten å blunke, har TRUENDE fremferd overfor de som måtte mene seg uenig i "behandlingen" han har gir.

UHYRLIGE PÅSTANDER! HVORDAN VÅGER FFFS Å GJØRE DETTE MOT EN VEL ANSETT LEGE OG KLINIKK??

Jo dette våger vi fordi dette har rammet flere av våre medlemmer. Og et annet av våre medlemmer har samlet dokumentasjon og saker om BRYGGEKLINIKKEN og Dr Foss helt tilbake fra 90-tallet.

Denne BRYGGEKLINIKKEN er ikke bare en mulig helserisiko, den er et rett-sikkerhetsproblem for så vel pasienter som for de som er blitt presset eller lurt inn døren der av Rederiet.

FIKTIVE DIAGNOSER er dokumentert.

FALSKE MEDISINSKE VURDERINGER gitt til myndighetene er dokumentert.

USANNE PÅSTANDER om svakheter ved pasienter er dokumentert.

BRUDD PÅ TAUSHETSPLIKTEN overfor Rederiet er dokumentert.

"FIKSING" av pasientjournaler i samråd med Rederiet er dokumentert.

TRUENDE FREMFERD mot kritiske røster kan bevitnes og delvis dokumenteres

LRV

FFFS BEKLAGER

Til dere som muligens har misforstått artikkelen nederst på side 33 i Dråpen nr 4- 2010. Det er ikke en hel faksimile av et brev vi har mottatt fra Sjøfarts Direktoratet (SD). FFFS beklager at artikkelen kan misforstås.

Det vi har gjengitt i Dråpen er bare deler av en konklusjon i et brev SD har sendt Bryggeklubben i Oslo. Brevet omhandler behandlingen som et av våre medlemmer (NN i konklusjonen) fikk av Dr. Foss ved klinikken. På bakgrunn av at vi ikke ville oppgi medlemmets navn, gjenga vi bare deler av brevet konklusjon sammen med SD sin logo.

Vi beklager at det er skrevet på en slik måte at det kan misforstås.

LRV

Siste i Sleipner-saken

Justis- og politidepartementet

Sleipner-forliset 1999

Jeg viser til mine tidligere henvendelser til departementet i denne saken.

Jeg har nå i flere år forsøkt å rette søkelyset på den manglende utredning om Sleipner-forliset. Dette inkluderer også min anmeldelse på Sleipner-kommisjonen, som departementet kjenner til.

MS Sleipner var en katamaran (fartøy som flyter på to pongtonger). Altså er det pongtongene alene som er fartøyet flyteskrog. Uten pongtongene kan ikke fartøyet flyte.

Ved forliset brakk fartøyet i to i Sleipner-rapporten kalt baugseksjon og hovedseksjon. Begge disse seksjonene ble funnet og hevet – og senere hugget opp.

Etter hevingen ble det tatt bilder av både baugseksjonen og hovedseksjonen (se rapporten), og felles for begge seksjonene er at pongtongene – altså flyteskroget – mangler. Dette faktum er ikke nevnt i rapporten.

For ikke å komplisere dette ytterligere vil jeg hermed stille følgende korte spørsmål til departementet, som er ansvarlig myndighet for Sleipner-rapporten: *Hvor er Sleipners pongtonger?*

Hvis departementet ønsker en mer nøyaktig orientering om dette, vil jeg anbefale bloggen www.sleipnerforliset.blogspot.com

John N. Omark.

PS. Hele saken kan leses på denne linken: www.sleipnerforliset.blogspot.com



Ræder advokatfirma MNA
P.b. 2944 Solli
0230 OSLO

Deres ref

Vår ref
09/4332 SL HPL/KR

Dato
11.11.2010

Fradragsrett for fagforeningskontingent - Klage på avslag om dispensasjon fra hovedregelen om tilslutning til hovedsammenslutning, jf. skatteloven § 6-20 tredje ledd

Det vises til deres brev av hhv. 7. mai 2010 og 11. oktober 2010 om ovennevnte.

Vi vil innledningsvis bemerke at forvaltningsloven ikke kommer til anvendelse på departementets vedtak fattet med hjemmel i skatteloven. Ligningsloven inneholder heller ikke regler som gir klageadgang over departementets avgjørelser etter skatteloven. Det foreligger følgelig ikke klageadgang over departementets vedtak av 16. april 2010 om ikke å gi samtykke til fradragsrett for medlemskontingent til Fellesforbundet For Sjøfolk.

Departementet har likevel vurdert de nye forholdene som påberopes i klagen av 7. mai 2010, men kan ikke se at disse gir grunnlag for å omgjøre ovennevnte vedtak.

I klagen er det trukket frem at departementet synes å ha lagt til grunn at Fellesforbundet For Sjøfolk har mulighet til å bli tilsluttet en hovedsammenslutning, samtidig som det hevdes at Fellesforbundet For Sjøfolk faktisk ikke har en slik mulighet.

Etter departementets syn er forhandlingsprosesser, lønnsdannelse, ivaretagelse av arbeidstakers rettigheter og behovet for forutsigbarhet for næringsliv og arbeidsgivere best tjent med størst mulig tilknytning fra arbeidstakerne til et oversiktlig antall hovedsammenslutninger. Departementet legger derfor til grunn at anvendelse av samtykkekompetansen etter skatteloven § 6-20 tredje ledd bør begrenses til eventuelle

Postadresse
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Akersg. 40
postmottak@fin.dep.no

Telefon
22 24 90 90
Org. nr.
972 417 807

Skattelovavdelingen
Telefon 22 24 44 31/33
Telefaks 22 24 95 11


tilfeller der det etableres en ny fagforening for en yrkesgruppe som ikke er omfattet av en eksisterende fagforening, og som ikke kan bli tilsluttet en hovedsammenslutning. Dette er, så langt vi kan se, ikke tilfellet for Fellesforbundet for sjøfolk, da rammene for medlemskap i Fellesforbundet For Sjøfolk synes å være tilsvarende som for medlemskap i eksempelvis Norsk Sjømannsforbund. Dette innebærer at de yrkesgruppene som oppfyller medlemsvilkårene i Fellesforbundet For Sjøfolk, antas også å ha anledning til å bli medlem i Norsk Sjømannsforbund. Hvorvidt Fellesforbundet For Sjøfolk faktisk kan bli tilsluttet en hovedsammenslutning eller ikke, er følgelig ikke avgjørende.


Det anføres videre at nektelse av å gi samtykke til fradragsrett innebærer en alvorlig krenkelse av organisasjonsfriheten etter EMKs artikkel 11 om foreningsfrihet.

Kjernen i organisasjonsfriheten etter EMK art. 11 i denne sammenheng, er retten til å etablere og bli medlem av en fagforening. Denne friheten blir etter vår oppfatning ikke på noen relevant måte innskrenket ved den praksis som følges med hensyn til fradragsrett for medlemskontingenten. Vi kan derfor ikke se at nektelse av fradragsrett i den foreliggende situasjon kan anses å krenke organisasjonsfriheten etter EMK art. 11.

Finansdepartementet fastholder derfor vedtaket av 16. april 2010.

Med hilsen


Stig Sjøllund e.f.
ekspedisjonssjef


Hans Peter Lødrup
lovrådgiver

Som dere kan se i svaret over, mener finansdepartementet at de skal bestemme hvor arbeidstakere skal organisere seg. Det er noe departementet ikke har noe med. Det er fri fagforeningstilhørighet i Norge, det har både norsk Høyesterett og EMD avgjort.

Det at departementet legger seg opp i slike saker, viser at de ikke bryr seg om norsk og internasjonal rett. Nå blir det FFFS sin oppgave å lære dem dette. Departementet er nå stevnet for Oslo Tingrett.

Her er svaret vi har fått fra Riksadvokaten, som dere kan se er han ikke mye enige med oss, det får bli hans problem, vi lar oss ikke skremme av dette. Vi skal vise at norske lover skal tolkes ikke synes og menes om, derfor går vi til sak for å få rettferdighet også for sjøfolk.

LRV

REGJERINGSADVOKATEN

INNTATT
23 MAR 2011

Oslo, 24.03.2011
2010-0803 GOF/g

TILSVAR

TIL

OSLO TINGRETT

Sak: 11-034224TVI-Otir/07

Saksøker: Fellesforbundet for sjøfolk
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Prosessfullmektig: Advokat Erik Råd Herlofsen
Advokatfirmaet Ræder DA
Postboks 2944 Solli
0230 Oslo

Saksøkt: Staten v/Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Prosessfullmektig: Regjeringsadvokaten
v/advokat Goud Helge Homme Fjellheim
Postboks 8012 Dep
0030 Oslo

1 INNLEDING

Det vises til stevningen av 23. februar 2011 og brev fra tingretten av 1. mars 2011 der tilsvarsfristen settes til 29. mars 2011.

Jeg melder meg med dette som prosessfullmektig for saksøkte.

POSTADRESSE:
POSTBOKS 8012 DEP
0030 OSLO

TELEFON: 22 99 02 00 / 22 99 02 29
TELEFAKS: 22 99 02 50
E-POST: GOF@REGJERINGSADVOKATEN.NO

BESØKSADRESSE:
PILESTREDET 19
OSLO

REGJERINGSADVOKATEN

Saken gjelder gyldigheten av Finansdepartementets vedtak av 16. april 2010.

Spørsmålet i saken er om EMK artikkel 14, jf. artikkel 11, gir Fellesforbundet for sjøfolk et krav på at forbundets medlemmer skal ha fradragsrett for innbetalt fagforeningskontingent ved fastsettelsen av skattepliktig inntekt.

2 RETTSLIGE ANFØRSLER

Saksøker hevder at Finansdepartementets vedtak av 16. april 2010 er ugyldig. Det anføres at det er i strid med EMK artikkel 14, jf. artikkel 11, ikke å gi medlemmene til Fellesforbundet for sjøfolk fradragsrett for innbetalt fagforeningskontingent ved fastsettelsen av skattepliktig inntekt.

Staten mener at Finansdepartementets vedtak av 16. april 2010 er gyldig. Departementets avslag på å gi samtykke etter sktl. § 6-20 tredje ledd, er begrunnet i et ønske om størst mulig tilknytning fra arbeidstakere til et oversiktlig antall hovedsammenslutninger. Dette av hensyn til forhandlingsprosesser, lønnsdannelse, ivaretagelse av arbeidstakeres rettigheter og behovet for forutsigbarhet for næringsliv og arbeidsgivere. Departementet mener derfor at samtykket bare bør gis der det etableres en ny fagforening for en yrkesgruppe som ikke er omfattet av en eksisterende fagforening, og som ikke kan bli tilsluttet en hovedsammenslutning.

Fradraget for fagforeningskontingenten etter sktl. § 6-20 er per i dag på 3 660 kroner. Dette gir fradraget en verdi på ca. 1 000 kroner i redusert skatt.

Saksøker anfører at staten hindrer organisasjonsfriheten ved ikke å gi medlemmene i Fellesforbundet for sjøfolk krav på slikt fradrag. Etter statens syn er det en lite dekkende bruk av ordet "hindre". Alle står fritt til å melde seg inn i Fellesforbundet for sjøfolk, men medlemskapet gir altså ikke krav på et skattefradrag med en verdi på ca. 1 000 kroner.

Saksøker har ikke funnet grunn til å vise til noen avgjørelser fra EMD.

Staten vil bemerke at det foreligger en relativt omfattende praksis fra EMD knyttet til EMK artiklene 11 og 14. Høyesterettsdommer Møse har gjennomgått en rekke avgjørelser i Menneskerettigheter på side 489 flg. Gjennomgangen gir god støtte for å hevde at det å nekte medlemmene til et forbund fradragsrett for medlemskontingent ved fastsettelsen av skattepliktig inntekt med den begrunnelse departementet har gitt i den foreliggende sak, er fullt forenelig med EMK artiklene 11 og 14.

Staten viser her bl.a. til *National Union of Belgian Police v. Belgia* der EMD aksepterte at politiets fagforening, i motsetning til visse andre yrkesorganisasjoner, ikke hadde rett til å bli konsultert av myndighetene. Retten til konsultasjon er betydelig mer sentral for virksomheten til en fagforening enn krav på et skattefradrag for medlemmene for fagforeningskontingenten.

Staten kan heller ikke se at nyere avgjørelser fra EMD endrer det bildet som fremgår av den praksis som Møse har analysert. Det kan her for eksempel vises til de to siste storkammeravgjørelsene fra EMD knyttet til EMK artikkel 11, jf. *Demir v. Turkey* avsagt 12. november 2008 og *Vörður Ólafsson v. Iceland* avsagt 27. april 2010.

Den mest generelle drøftelsen av EMK artikkel 11 finner man i den tyrkiske saken, og oppsummeringen av rettstilstanden er her som følger:

REGJERINGSADVOKATEN

144. As a result of the foregoing, the evolution of case-law as to the substance of the right of association enshrined in Article 11 is marked by two guiding principles: firstly, the Court takes into consideration the totality of the measures taken by the State concerned in order to secure trade-union freedom, subject to its margin of appreciation; secondly, the Court does not accept restrictions that affect the essential elements of trade-union freedom, without which that freedom would become devoid of substance. These two principles are not contradictory but are correlated. This correlation implies that the Contracting State in question, whilst in principle being free to decide what measures it wishes to take in order to ensure compliance with Article 11, is under an obligation to take account of the elements regarded as essential by the Court's case-law.

145. From the Court's case-law as it stands, the following essential elements of the right of association can be established: the right to form and join a trade union (see, as a recent authority, *Tüm Haber Sen and Çınar*, cited above), the prohibition of closed-shop agreements (see, for example, *Sørensen and Rasmussen*, cited above) and the right for a trade union to seek to persuade the employer to hear what it has to say on behalf of its members (*Wilson, National Union of Journalists and Others*, cited above, § 44).

146. This list is not finite. On the contrary, it is subject to evolution depending on particular developments in labour relations. In this connection it is appropriate to remember that the Convention is a living instrument which must be interpreted in the light of present-day conditions, and in accordance with developments in international law, so as to reflect the increasingly high standard being required in the area of the protection of human rights, thus necessitating greater firmness in assessing breaches of the fundamental values of democratic societies. In other words, limitations to rights must be construed restrictively, in a manner which gives practical and effective protection to human rights (see, *mutatis mutandis*, *Refah Partisi (the Welfare Party) and Others v. Turkey [GC]*, nos. 41340/98, 41342/98, 41343/98 and 41344/98, § 100, ECHR 2003-II; and *Selmouni v. France [GC]*, no. 25803/94, § 101, ECHR 1999-V).

De siterte avsnittene viser at det skal mye til før artikkel 11 er overtrådt, jf. passusen " the Court does not accept restrictions that affect the essential elements of trade-union freedom, without which that freedom would become devoid of substance". Det synes ut fra dette å være nokså klart at medlemmenes fradragsrett for fagforeningskontingenten ikke er en rettighet etter artikkel 11. Det foreligger da heller ingen beskyttelse etter artikkel 14, jf. *Lautis and Others v. Italy* avsagt 18. mars 2011 hvor det i avsnitt 81 heter: " The Court, which notes that little argument has been presented in support of this complaint, reiterates that Article 14 of the Convention has no independent existence, since it has effect solely in relation to the enjoyment of the rights and freedoms safeguarded by the other substantive provisions of the Convention and its Protocols".

3 PROVOKASJONER

Saksøker har fremsatt flere provokasjoner.

REGJERINGSADVOKATEN

Departementet har så langt ikke funnet eksempler på at det er gitt samtykke etter sktl. § 6-20 tredje ledd (eller tilsvarende bestemmelse i skatteloven av 1911 § 44).

I vedtak om delegasjon av myndighet etter skatteloven av 1911 § 44 fjerde ledd av 14. november 1988 ble det også retningslinjer for utøvelsen av myndigheten.

Bilag 1: Brev av 14. november 1988 fra Finansdepartementet til Skattedirektoratet


Staten vil komme tilbake til vedtak etter sktl. § 6-20 annet ledd (og tilsvarende bestemmelse i skatteloven av 1911 § 44).

4 PÅSTAND

1. Staten v/Finansdepartementet frifinnes.
2. Staten v/Finansdepartementet tilkjennes sakens omkostninger.

Dette prosesskriv er utarbeidet i fire eksemplarer. Ett er sendt til retten, to er sendt til motpartens advokat og ett er beholdt her.

Oslo, den 24. mars 2011
REGJERINGSADVOKATEN


Goud Helge Homme Fjellheim
advokat

SPEKTAKULÆRE PLANETER

Den første planeten utenfor vårt solsystem ble oppdaget i 1992. Stadig flere planeter blir oppdaget og ved årsskiftet hadde vi passert 500. Men i februar i år ble det annonsert at forskerne hadde funnet 1235 planetkandidater med romobservatoriet Kepler. Flere av planetene er jordlignende og befinner seg i beboelig sone rundt sine moderstjerner. 2011 ser ut til å bli det store planetåret!

I mars 2009 ble Kepler sendt ut i rommet for å lete etter jordlignende planeter rundt andre stjerner. Observatoriet holder øye med mer enn 156 000 stjerner og søker etter lysendringer som tyder på at en planet passerer foran stjernen.

Sett fra Jorden kan planetene Merkur og Venus i vårt solsystem passere foran Solen og skygger da for litt av sollyset. Planeter rundt andre stjerner drukner i lyset fra moderstjernen og kan som regel ikke observeres fra Jorden. Men de kan avsløre sin eksistens fordi de trekker på moderstjernen med tyngdekraftene sine og får den til å sjangle gjennom rommet, eller de kan skygge for litt av stjernelyset.

Samtidig vil litt av stjernelyset passere gjennom planetens atmosfære og nærmest få fingeravtrykk av stoffene i atmosfæren. Ved å studere slike planetpassasjer kan vi derfor finne ut om fjerne planeter har atmosfærer som inneholder oksygen, metan eller vanddamp. Dersom det er snakk om en jordlignende planet, vil slike stoffer være svært sterke bevis for at det er liv der. Det gjør passerende planeter spesielt interessante å studere.

Kepler er spesialutrustet for å finne nettopp slike planeter, inkludert steinplaneter som Jorden.

PLANETMYLDRING

Nå begynner vi å få store oppdagelser fra Kepler. I januar ble det kunngjort

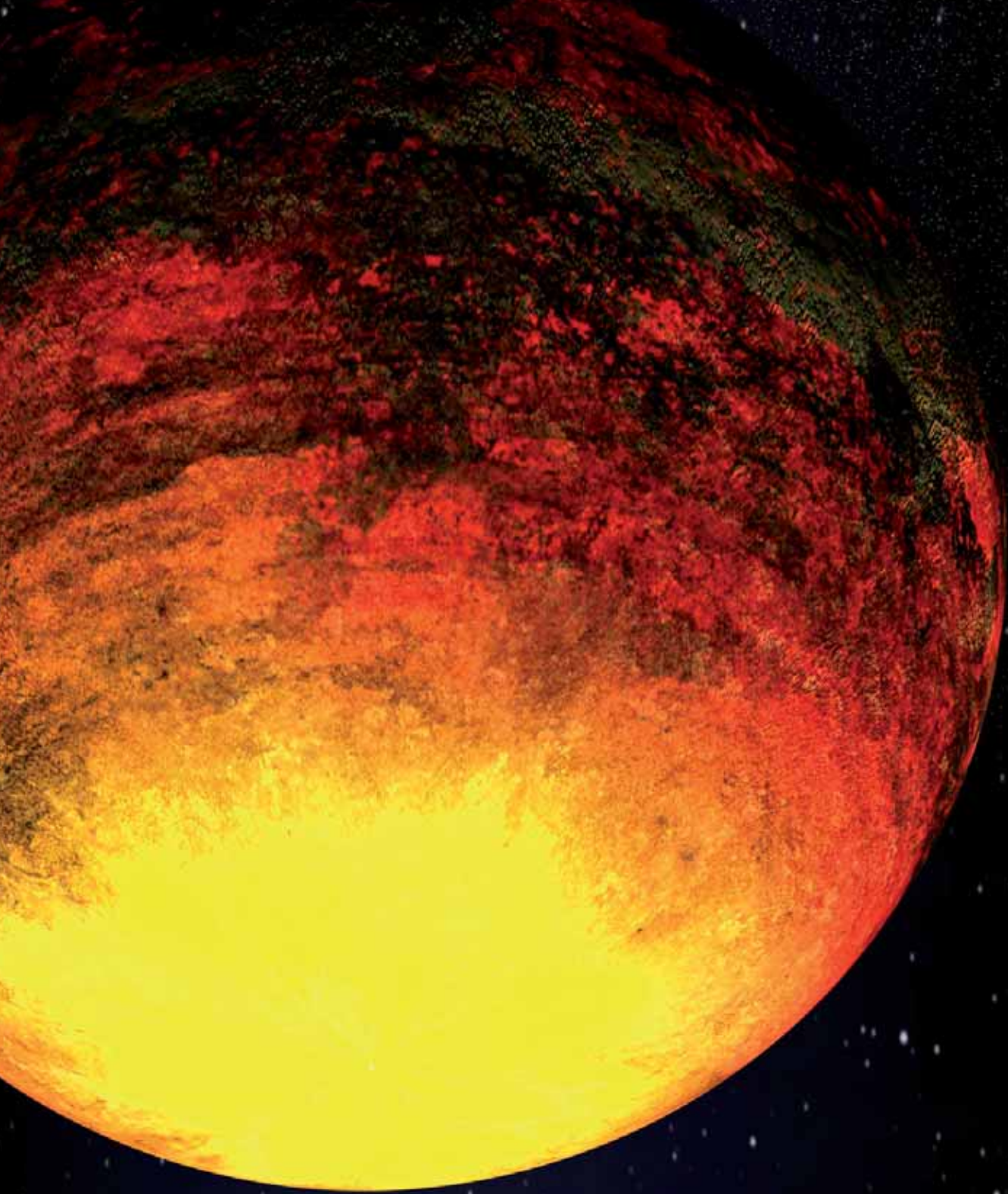
at en jordlignende planet var funnet rundt en stjerne som befinner seg 560 lysår fra Jorden. Planeten er 40 prosent større enn Jorden, men er mye tyngre. Årsaken er at den består av jern og nikkel!

I tillegg farer den rundt moderstjernen sin i et rasende tempo. Planeten bruker bare 0,84 døgn på et omløp – det betyr at året på denne planeten varer 0,84 jordiske døgn! I tillegg er planeten mer enn 20 ganger nærmere sin stjerne enn Merkurs avstand fra Solen. Dermed er det syvende varmt på planeten – rundt 1600 grader Celsius og metallet er delvis flytende.

Men i begynnelsen av februar kom kunngjøringen om at det var funnet et kompakt planetsystem med 6 planeter. Selv den ytterste av planetene er nærmere moderstjernen sin enn avstanden fra Solen til Venus.

Men mange flere planeter og planetkandidater var oppdaget. Faktisk hele 1235! Av disse er 68 omtrent på størrelse med Jorden, 288 er såkalte super-jordkloder (opptil dobbelt så store som Jorden), 662 er på størrelse med Neptun, 165 er på størrelse med Jupiter og 19 er større enn Jupiter. Av de 54 planetene som er funnet i den beboelige sonen rundt moderstjernene sine er fem jordlignende. I den beboelige sonen er det mellom 0 og 100 grader slik at vann kan forekomme i flytende form.

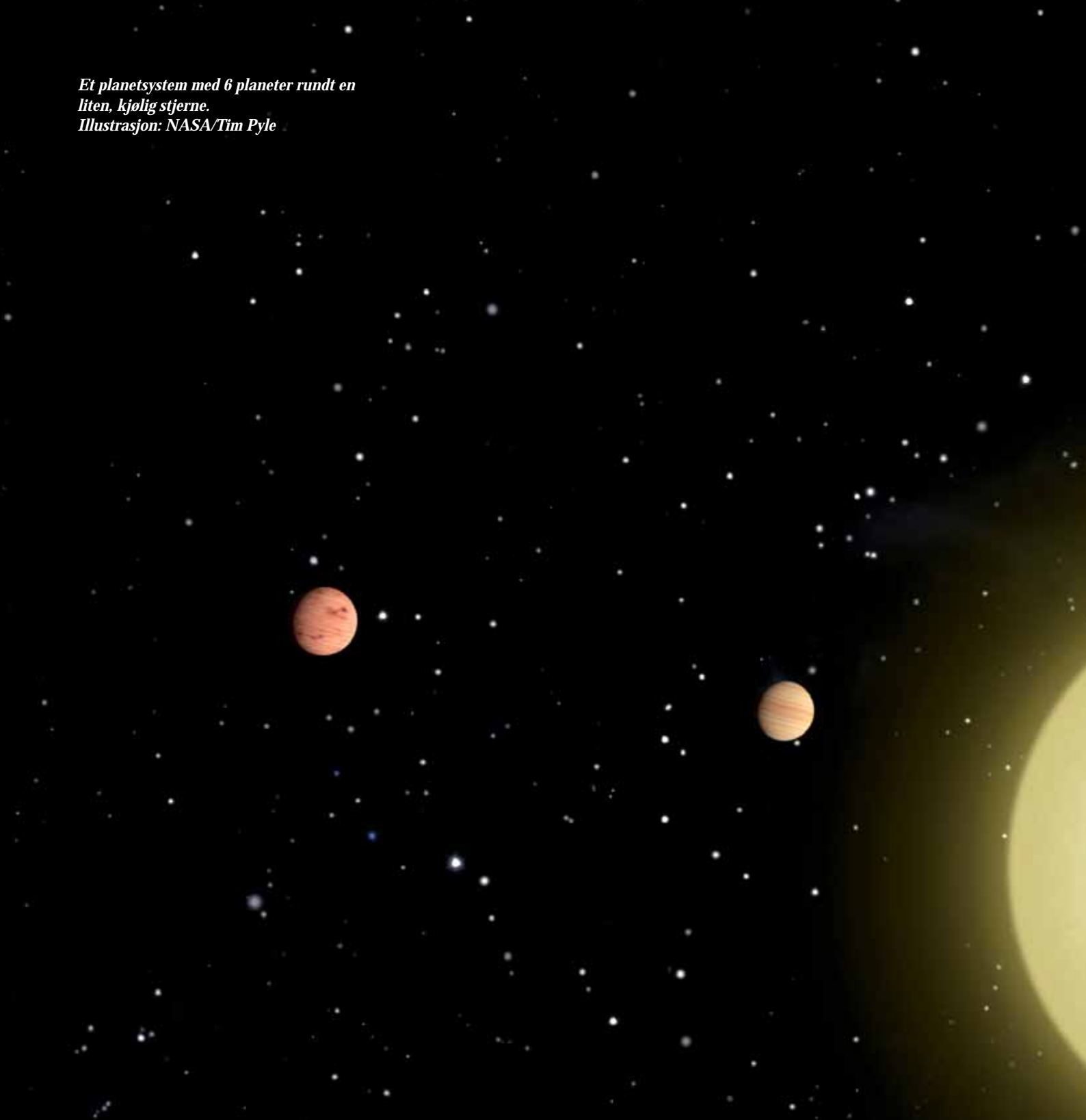
PLANETOPPDAGELSER



*Planeten Kepler-10b består trolig av metall og holder
formidable 1600 grader Celsius.*

Illustrasjon: NASA/Kepler Mission/Dana Berry

*Et planetsystem med 6 planeter rundt en liten, kjølig stjerne.
Illustrasjon: NASA/Tim Pyle*



*Tenkt utsikt fra den solsvitte planeten Kepler-10b mot den svært sollignende moderstjernen. Avstanden er under en 20.-del av avstanden mellom Merkur og Solen i vårt solsystem.
Illustrasjon: NASA/Kepler Mission/Dana Berry*



*Midnattssolformørkelsen 1. juni slik den vil fortone seg fra Tromsø-området.
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard*



Oppdagelsene vil bli fulgt opp med observasjoner med teleskoper på bakken og svært mange spennende funn kan ventes å bli gjort i løpet av 2011. Vil vi til og med finne liv?

FORMØRKELSER

Vi er inne i en periode med en lang rekke store himmelbegivenheter. Det begynte med en måne- og en solformørkelse rundt jul og nyttår. Det har fulgt på med en rekordtynn nymåne som kunne observeres 5. mars og på forsommeren kommer neste runde begivenheter:

1. juni får vi den første midnattssolformørkelsen i Norge siden år 2000. Den kan sees fra Midt- og Nord-Norge, samt på Spitsbergen.

En oversikt over lokale forhold finnes her: <http://www.bangirommet.no/begivenheter/tider010611.html>

På www.astroevents.no finnes informasjon om alle de kommende begivenhetene og hvordan disse best kan oppleves.

Det er viktig å skaffe seg solformørkelsesbriller til denne begivenheten og til den helt unike og historiske Venus-passasjen i juni neste år. Aktiviteten på Solen har også tiltatt kraftig i det siste og en rekke flekker har vært mulig å se med det blotte øye ved hjelp av solformørkelsesbriller.

På www.astroevents.no kan man finne ut hvordan briller kan skaffes og det er dessuten informasjon om en DVD som beskriver de kommende fenomenene, samt et spesialhefte som gir lokale omstendigheter og observasjonsforhold.

Bare to uker etter solformørkelsen får Sør-Norge se deler av en usedvanlig stor måneformørkelse. Totaliteten varer i hele en time og 40 minutter, men ikke alt dette kan sees i Norge. Til gjengjeld gjør Månens lave høyde på himmelen at fenomenet vil bli spesielt vakkert og imponerende, se mer på www.astroevents.no.

KNUT JØRGEN RØED ØDEGAARD

Radio Nordkapp skriver på sine nettsider 14.02:

SJØFOLK KAN SIES OPP

I et brev til statsministeren krever Norsk Sjøoffisersforbund at også deres medlemmer må få lov å jobbe etter fylte 62 år.

Statsministeren sa i sin nyttårstale:
–vi vil ha et arbeidsliv med plass for alle.

Sjøoffisersforbundet har bedt administrasjonsdepartementet fjerne rederienes mulighet til å si opp mannskaper etter fylte 62 år.

Den samme reglen er nå fjernet for de som jobber på flyterigger, men ikke for de som er om bord i fartøyer.

I brevet til statsministeren skriver Norges Sjøoffisersforbund at det er mange medlemmer som synes det er urimelig at de kan sies opp ene og alene fordi de er 62 år.

Det er i dag et skrikende behov etter sjøoffiserer nasjonalt og internasjonalt.”
<http://turl.no/esn>

NÅR DE ER 62 ÅR

18.02.10 avsa Høyesterett dom i 62 års -saken, HR-2010-00303-A(sak nr. 2009/1594).

Da hadde FFFS gått hele den lange veien fra Tingretten via Lagmannsretten til Høyesterett, og vi tapte i hver eneste rettsinstans. Kravet var at sjøfolkene skulle få stå i arbeid etter fylte 62 år. Nå er saken sendt til menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg, EMD.

Vårt spørsmål er, hvor var NSOF da vi hadde behov dem?

Ikke var de interesserte tilhørere i noen av retts sakene, de støttet heller ikke FFFS sitt krav om likhet for loven. De eneste som skrev om saken var NSF, i fellesbladet Loggen som de deler med NSOF og DNMF. De skrev på en slik måte at det kunne oppfattes som om det var de som førte saken på vegne av et av sine egne medlemmer. Sannheten er at de hadde nektet å ta saken opp på vegne det medlemmet, som senere meldte seg inn i FFFS. Vi førte saken på vegne av henne og en person til.

DNMF og NSOF, på lik linje med NSF, glimret med sitt fravær i hver av rettsinstansene. Nå når de vet at Høyesterett har avgjort at § 19 i Sjømannsloven gir rederne rett til å si opp arbeidstakere ved fylte 62 år, skriver de brev til statsministeren, vel vitende om at han ikke kan gjøre noe. Dette er ikke alvorlig ment fra NSOF, dette er spill for galleriet. Dette er å kaste blå i øynene på sjøfolkene generelt og sine egne medlemmer spesielt. NSOF tjener like mye på utenlandske sjøfolk, så hvorfor ha norske som klager? De er ikke opptatt av å gjøre noe for medlemmer som har passert 62 år.

Vi er takknemlig overfor Radio Nordkapp som plukket opp historien, slik at vi kunne få kommentere den. Når NSOF nå har sluppet katten ut av sekken, hva sekstioårssaken angår, regner vi også med både moralsk og økonomisk støtte i saken som står foran oss i Strasbourg. Om de gjør det, ja da skal vi også tro på innholdet i brevet til statsministeren.

LRV



Illfoto: Colorline.no

Hva er egentlig sosial dumping?

I følge enkelte redere er det i alle fall ikke det de driver med. Vi har likevel mistanker om at de snakker litt rømslig, usant og svevende om temaet.

I fjor sommer flagget blant annet NOR-LINES (NL) ut til FAS (Færøyene). I følge ledelsen i NL driver de ikke med sosial dumping, selvom de ansetter filippinere til å gjøre samme jobben som nordmennene gjorde før, bare filippinerne hyres til en mye lavere sats. En sats på under halve hyra av det nordmennene hadde, det kan man ikke komme fra.

Så hva er **da** sosial dumping?

Uansett hva NL påstår, så er det de bedriver sosial dumping i våre øyne.

Sosial dumping defineres av LO som følger:

Sosial dumping er når utenlandske arbeidstakere som utfører arbeid i Norge får vesentlig dårlige lønns- og arbeids-

vilkår enn norske arbeidstakere som utfører de samme jobbene.

JOBBER FOR 7 KRONER TIMEN I VIETNAM

Karmsund Maritime Offshore Supply (KAMOS), som har hovedkontor i Kopervik, har åpnet nytt maskineringsverksted i Vietnam. Timelønna i Vietnam ligger på syv kroner i timen, skriver Radio Haugaland på sine sider.

Linjene over mener vi er et godt eksempel på det motsatte av sosial dumping. Som vi kan se ansetter ikke KAMOS vietnamesere til å jobbe for luselønn i Norge (noe som i alle tilfeller hadde vært forbudt), men reiser til Vietnam og bygger opp arbeidsplasser der, med lokale avtaler og lønninger. Dette mener vi er rett og riktig. Ikke å flagge arbeidsplassene vekk fra Norge, men å etablere nye der det er behov. De konkurrerer heller ikke med seg selv her hjemme.

Så får heller lokale fagforbund kjempe for rettferdige forhold der de er, slik vi arbeider her.

Når vi påstår at NL driver sosial dumping i norske farvann, er det ikke bare på grunn av kynisme, men på grunn av at vi har et lovverk som tillater det. På land er det, som alle vet, forbudt å diskriminere, men innefor vårt arbeidsfelt er det fullt tillatt. Her er det "wild west tilstander", og rederne kan gjøre som de ønsker.

Her er det FFFS og dere seilende av alle kategorier, kommer inn i bildet.

Det å sitte i messa og være tøff og snakke med den høyeste stemmen hjelper ingen, om stemmen ikke bærer lenger en til messedøren. Hva med å gå sammen i et forbund som vil stoppe uvesenet?

Om vi ikke snarest mulig innser at det snart er slutt på den tiden vi har til rådighet for å redde arbeidsplassene, er toget gått. En og en blir stemmene våre så spinkle at de blir som musepiss i havet, det er ingen som hører oss. Sammen, derimot, kan vi snakke med en stemme kraftig nok til å skremme fanden på flat mark.

Vi har verktøyet og mulighetene men er vi er så redde at vi ikke tør å bruke det?

Har vi virkelig blitt så hjernevasket at vi ikke innser faren med splitt og hersk taktikken vi har blitt pådyttet i alle år? Vi er alle sjøfolk og trenger derfor bare et forbund for de seilende.

Hvorfor skal styrmenn og kapteiner sitte på en holme, og maskinister og underordnede på hver sine, uten å kunne samarbeide? Er det ikke snart på tide å erkjenne at vi er om bord på samme båt? Som sjøfolk vet vi at det ikke nytter å ro i utakt, slik er det også når det gjelder sjøfartspolitikken, vi må ro i takt.

FFFS er rede til å ta oppgaven sammen med dere her og nå.

LRV

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



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

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

Advokatfirma Ræder DA

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



En over 150 år gammel lov gjør at norske rederier kan flagge ut til Færøyene, erstatte det norske mannskapet med billig, utenlandsk arbeidskraft - og fremdeles operere som før langs norskekysten

Vilde Helljesen i NRK

1858 Apr 16 DANMARK, ISLAND Stockholm

II C Deklarasjon angående kystfarten.

Översættelse

Da Hans Majestæt Kongen av Danmarks regjering har foreslaaet for Hans Majestæt Kongen av Sveriges og Norges regjering at tilstede svenske og norske skibe, som maaler over 15 læster, at drive kystfart mellem danske havner fra den dag av, da danske skibe av samme drægtighet maatte bli tilstedt at nyte godt av en lignende fordel i de Forenede Kongeriker Sveriges og Norges havner, og da Hans Majestæt Kongen av Sveriges og Norges regjering er gaat ind paa dette forslag, er undertegnede, behørig bemyndiget av sine respektive regjeringer, bliit enig om at indta i en deklaration følgende bestemmelser:

1. Fra 1. juli av skal seil- eller dampskibe, tilhørende den ene av de to kontraherende parters undersaatter og av en drægtighet efter maalebrevet av over 15 læster, kunne drive kystfart mellem havner, som er beliggende i den anden av de to høie kontraherende parters stater og besiddelser.

2. Seil- eller dampskibe, hvis drægtighet efter de maaleregler, der gjælder i det land, som fartøierne tilhører, ikke overstiger 15 læster, men som efter de i det andet land fastsatte maalingsforskrifter maatte naa op til denne drægtighet, skal ha adgang til at underkaste sig en ny maaling i dette sidste land for at faa fastslaat sin ret til at delta i kystfarten.

3. Fartøier av en drægtighet, som efter de foregaaende artikler berettiger dem til at delta i kystfarten, skal i de

to høie kontraherende parters respektive stater og besiddelser med hensyn til alt, som angaar skibsfart og handelsforetagender, nyte den samme behandling, som landets egne fartøier nu nyter eller kommer til at nyte, og de skal i enhver henseende likestilles med disse fartøier.

4. Enhver begunstigelse, som i Hans Majestæt Kongen av Danmarks stater eller besiddelser i fremtiden maatte bli tilstaaet en tredje magts baater eller skibe, maalende 15 læster eller derunder, skal i og med denne omstændighet ogsaa være tilstaaet baater og skibe av samme drægtighet tilhørende Hans Majestæt Kongen av Sveriges og Norges undersaatter, og saadan fuldkommen gjensidighet skal i dette tilfælde likeledes iagttages til gunst for danske fartøier av samme drægtighet i svenske og norske havner.

5. Begge de høie kontraherende parter forbeholder sig uttrykkelig ret til med seks maaneders varsel at opsi nærværende overenskomst, hvorved det dog er forutsætningen, at hvis den mellem dem den 2. november 1826 avsluttede handels- og sjøfartstraktat skulde træde ut av kraft, skal de i nærværende deklaration indeholde bestemmelser ikke længer gyldig fra det tidspunkt av, da den nævnte traktat maatte ophøre at være i kraft.

Til bekræftelse herav har de undertegnede underskrevet denne deklaration i to eksemplarer og paaført den sine segl.

Utfærdiget i Stockholm den 16. april 1858.

Dette er loven rederne benytter seg av når de flagger skip fra Norge til FAS (Færøyene). Som vi vet er det ikke anledning for skip registrert i NIS å gå med last mellom norske havner, men med ovenstående lov i hende kan man omgå loven om sosial dumping.



Foto: www.bergenships.no – Eirik Ask

Som man kan se i loven, er det ikke store båten som skal til for å oppfylle kriteriene.

1 lest (kommerselest) er det samme som 2,05 tonn.

En lov som er undertegnet for mer en 150 år siden og på toppen av det hele undertegnet i en tid da Norge ikke hadde lov til å signere selv. Dette er en lov som er vedtatt over hodene på våre forfedre, og som kun en del smarte foretningsadvokater kjente til, advokater som er godt betalt for at andre skal spare penger i form av skatter og avgifter.

Det er et paradoks at enkelte betaler hundretusener av kroner til advokater for å spare et tilsvarende beløp i hyrer, skatter og avgifter. Har enkelte redere fått moralallergi?

Vi vet ikke hva vi ellers skal kalle denne

aversjonen de har imot å delta i spleiselaget til Jens. Eller kanskje er det slik at Jens mener at de som har råd til det, ikke skal delta i spleiselaget?

Det kan jo være en av grunnene til at han ikke har tatt initiativ til å få gjort noe med denne loven.

Det som gjør meg fortvilet er at enkelte redere er så grådige at de gladelig bruker hundretusener av kroner på dyre advokater, og ikke bryr seg om andre menneskers ve og vel. De ansatte sjøfolkene som i årevis har stått last og brast med rederiet blir sparket, fordi ledelsen ønsker større profitt til aksjonærene, og seg selv.

Når man så på toppen av det hele bruker en 150 år gammel antikvarisk lov til støtte for sitt syn, ja da er det vel moralsk riktig også?

Vår eminente (i egne øyne) justisminister har i alle fall ikke foretatt seg noe, han er vel for opptatt med andre og viktigere saker, til at han har hatt tid til å se på denne antikviteten av en lov. En lov som er med på å ødelegge norske arbeidsplasser.

Slik vi har forstått det, er det vist ingen ting å gjøre med denne loven, **om ikke et eller flere av landene tar et initiativ til å bli kvitt den.**

Det mener vi hadde vært en passelig oppgave for justisdepartementet. Slik loven fungerer i dag er det kun kyniske redere som har glede av den.

LRV

Gå inn på linken under og les selv. tinyurl.com/2d7x8jm

info@fffs.no – www.fffs.no

Human factor

Intuisjon



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Intuisjon er noe alle mennesker har og den generelle regelen er at kvinner har mer av den, enn menn. Men hva er dette fenomenet vi kaller intuisjon? Kanskje et mer vanlig begrep er magefølelse.

Det er forsket en del på dette og spesielt i forbindelse med det å ta beslutninger. I tilfeller hvor vi er i tvil og en beslutning må komme raskt kan vi bestemme oss ut fra det vi "føler" er riktig å gjøre. I mange tilfeller vil en slik beslutning være korrekt fordi mange års erfaring gjør oss i stand til å "fange opp" ting som ikke kan forklares, men gjør at vi får en "følelse" av at ting er riktig eller galt.

Intuisjon kan være et problem også fordi det ikke er et konsept man kan dokumentere eller påvise i hvilke situasjoner det vil være riktig å lytte til den.

De fleste har opplevd dette fenomenet ved at de for eksempel setter seg i bilen og har en merkelig følelse av at ting ikke er slik de burde være, uten å kunne sette fingeren på hva det er. Det er nok til at du vil undersøke litt mer før turen, og når du går ut av bilen, oppdager du at det ene hjulet mangler en hjulmutter.

Når vi arbeider intens med å løse et problem fordi det er lite tid, for eksempel å feilsøke i et elektrisk system, er sjansen stor for å kjøre seg fast og det ender med at man gir opp. I en slik situasjon vil stress hemme oss i å tenke klart.

Litt senere når du gjør noe helt annet, kommer løsningen plutselig og tilsyne-

latende helt av seg selv. Da kan du gå tilbake og korrigere problemet.

Selv om magefølelsen kan være sterk må vi ikke glemme å tenke. I situasjoner hvor vi er presset og tiden er knapp kan det lett oppstå forhastede beslutninger basert på magefølelsen, som ikke fungerer under slike forhold. Dette skjedde i 1984 da et amerikansk krigsskip skjøt ned et Iransk passasjerfly og 290 mennesker ble drept.

Intuisjon er en bra ting og den kan hjelpe oss i gitte situasjoner. Erfaring gjør at vi bygger opp dette som et redskap, men vi må ikke komme i en situasjon hvor vi under press stoler på magefølelsen. Da kan vi risikere at beslutningene vi tar blir grunnleggende feil og vi kan bidra til en katastrofe i stedet for å hindre den.



Illfoto: Lokoja, bwgas.com

Hva med morgendagens handelsflåte?

Illfoto: Front Shanghai, Frontline lid

Trangsynt norsk sjøfartspolitikk har ført til den situasjonen vi har i dag. Alle vet hva Norge levde av før oljen ble funnet, det samme skal vi leve av når det er slutt på oljen. Den norske handelsflåten fraktet og frakter varer av alle slag fra og til over hele verden. Det skal den fortsette med etter at den siste olje er hentet ut av kontinentalsokkelens skattkiste.

Uansett gode ønsker og støttende politikk, vil handelsflåten aldri komme opp i samme sysselsetting som før, men det kan gjøres mye for at den situasjonen vi har i dag forbedres. Det er et paradoks at verdens femte største merkantile flåte er norsk, og at nordmenn bare sysselsetter brøkdeler av arbeidsplassene om bord. Resten er besatt av utenlandske sjøfolk. Dette er kortsiktig og ødeleggende politikk.

Alle vet at oljen før eller senere kommer til å ta slutt og da må vi ha andre ben å stå på. Om vi ikke begynner å tenke langsiktig nå, har vi ingen mulighet senere. Vi har fremdeles en del meget dyktige sjøfolk igjen, disse må vi trekke veksler på. Den kompetansen de besitter må ikke mistes, yngre sjøfolk må få

overført denne kunnskapen. Og en ting er sikkert; varetransport vil foregå så lenge det finnes folk som vil handle.

Det er i dag vi må begynne å tilrettelegge fremtiden, betingelser som staten i dag mener er for dyre, vil garantert vise seg å ha vært billig om noen år, om det viser seg at alle norske sjøfolk har blitt sendt i land for godt. Skulle det vise seg nødvendig, vil det sikkert svare seg for A/S Norge å støtte næringen med subsidier. Vi kan ikke forstå annet en at ledig arbeidskraft blir dyrere en subsidierte stillinger til sjøs. Arbeidsplasser som blir skattepliktige, og i tillegg vil seile inn utenlandsk kapital for å betale det det koster.

I dag er vi på femteplass i verden med hensyn til størrelsen av den norske flåten, vi har vært på tredje plass. Om vi trekker i samme retning og samarbeider med næringen og politikerne, kan vi sikkert klare å øke den norske andelen av fraktbefordringen både hjemme og ute. Forutsetningen er at vi som sjøfolk er i stand til å tenke helhetlig og uttale oss som enige sjøfolk.

Vi vil aldri klare komme i en slik situasjon at vi ikke trenger utlendinger i handelsflåten, derfor må vi heller ikke sage av den grenen, men de utlendingene vi skal ha, skal behandles med respekt og på samme vilkår som norske sjøfolk.

Slik Norge har opptrådt de siste tiårene, med hensyn til press på andre land

som undertrykker sine egne borgere, er noe de må fortsette med. Norge kan ikke hevde at andre skal oppføre seg anstendig samtidig med at de tillater at utlendinger på norskeide båter blir behandlet som annenrangs borgere. Det blir de i dag.

Norske arbeidsplasser til sjøs kan sikres og det kan bli flere om vi blir enige, det er mye opp til oss selv. Enighet er et annet ord for samarbeid og styrke.

Fremtiden er ikke så svart som det kan se ut som.

I det siste har vi vært vitner til den ene utflaggingen etter det andre, men heldigvis er det også lyspunkter. Bergens Tidene skriver 31.01.11 om at det er stor mangel på norske ungdommer som vil til sjøs. Leder av opplæringskontoret for Vest Agder, Rogaland og Hordaland, Øyvind Bårdsen, sier til avisen at rederiene på Sør-Vestlandet øker tallet på lærlinger med 25. Fra høsten har rederiene meldt inn ca 200 nye læreplasser. Samtidig tar også forsvaret inn ca. 60 lærlinger. Til høsten vil det totalt være behov for ca 250 læreplasser, sier Bårdsen

Dette er en positiv utvikling, vi får bare håpe at den fortsetter.

Dette viser med all tydelighet at behovet for norske maritime tjenester er til stede, og at vår kompetanse som sjøfolk er god og etterspurt.

LRV

Pirater, profitt og etikk



Maritim riskanalyse for piratvirksomhet

av: Kaptein Jarle Johansen er sertifisert risk manager. Var selv kidnappet av pirater og satt en uke i Nigerias jungel som fange i 2006.

Dette er til dem som skulle falle for fristelsen til å si, som Stolt-Nielsen så kynisk gjorde i DN nylig, hvor han uttalte at enkelte sjøfolk sikkert vil bli drept, om man begynner med summariske henrettelser av pirater til sjøs. "Men man kan ikke lage omelett uten å knuse egg", som han sa. Det er vel heldigvis ikke mange som tenker i de baner idet vi sier og skriver 2011, men noen er det nok.

Internasjonale konvensjoner som Norge og de fleste maritime nasjoner i verden har ratifisert, setter krav om risiko analyse før enhver farlig operasjon, som kan true sjøfolks liv og helse, kan iverksettes. Konvensjoner er faktisk laget med kun dette ene for øyet (SOLAS = Safety Of Life At Sea). Skipet har ikke liv, lasten har ikke liv, bare mennesker har liv, etter konvensjonens definisjon. Risk analysen er pålagt både etter internasjonale SOLAS konvensjonen (Kap. IX; ISM koden - IMO resolusjon A.741(18)) og etter flere andre flaggstat lover.

ISM: "1.2.2 Safety management objectives:



– Establish safeguards against all identified risks".

Å identifisere og vurdere å etablere barrierer er risk management, risiko analyse.

I olje- og gassvirksomheten på norsk sokkel er dette hjemlet ennå mer konkret og direkte enn i SOLAS (shipping) i

- Rammeforskriften fra 2001 med veiledning.
- Styringsforskriften fra 2001 med veiledning.
- Gjeldende NORSOK Z-013 fra 2001 og utkast til ny NORSOK Z-013 fra 2009.

Jfr. Styringsforskriften § 13 spesielt. Tilsvarende § 4 & 5 i revidert 2010 Styringsforskrift.
<http://lovdata.no/for/sf/md/xd-20100429-0611.html#4>

Både i en kvalitativ og en kvantitativ risk analyse skal forekomstene og frekvensen

av alle tidligere hendelser i området inn som en faktor i riskberegningene, for å avdekke risikobildet. Med alt det som har skjedd til nå i Somalisk og Nigeriansk farvann, er sannsynlighetsberegningene for risiken med denne operasjonen dømt til å komme ut med negativt fortegn, så lenge en ikke kan regne med noe akseptkriterie dårligere enn intet liv å tape. Det er ikke lov i en risikoanalyse å ha et akseptkriterie som ALARP- prinsippet (As Low As Reasonable Possible). Risiko-akseptkriterie for liv er alltid nødt til å være 0 -null-, ifølge internasjonale konvensjoner. Også all sunn fornuft tilsier at en ikke kan innkalkulere X antall liv tapt i noen som helst moralsk og etisk forsvarlig forretningsaktivitet.

Så vi forstår at det er ikke mye slingrinnsmonn å gå på i det kvantitative regnestykkets variabler.

Risiko-reduserende tiltak: Vil våpen ombord kunne redusere risiken som et tiltak?

Noen vil si ja, andre vil si nei, idet for eksempel piratene kan få tak i større våpen, for eksempel varmesøkende håndholdte raketter fra det internasjonale markedet (de mangler ikke penger) og senke hele skipet med mann og mus, om de blir skutt tilbake på. Da har de som svarte ja på våpen som riskreduserende tiltak tatt helt feil i forutsetningene for sin risk analyse, og den blir verdiløs.

Deres korrektive tiltak har gjort risken større. NORSOK Z-013 krever forøvrig dokumentering av forutsetninger og premisser som er lagt til grunn i analysen.

Er der andre tiltak som er brukbare? For eksempel å holde seg helt unna området? Selvfølgelig er dette et aktuelt tiltak om menneskeliv går foran kommersielle hensyn.

En av måtene en kan lære på om ikke ved grundig risikoanalyse, er på den harde måten:

- Rettsalen når det svir økonomisk, som følge av neglisjering av å ivareta mannskapets sikkerhet etter SOLAS, for eksempel.

Forsikringen blir sansynligvis veldig dyr for å forsikre seg mot slike hendelser, for er det noe forsikringsselskapene er dyktig til så er det risk analysering og sannsynlighetsberegning for å trygge sin egen eksistens og sikre seg mot for mye og for store utbetalinger.

En kan ikke si at en ikke visste at det var en farlig operasjon å gå inn i området, så lenge det er utbrodert i alle verdens medier hvilken følger disse farlige operasjoner har; nemlig at følgene av å gå inn i disse områder i det hele tatt, er noe som setter mannskapets sikkerhet i fare. Ingen kan lenger være uvitende om dette faremomentet. En kan dermed konkludere med at det er en bevisst og villet handling om en gjør det uten noen som helst form for risikoanalyse.

I en rettsal vil denne bevisste handling komme inn som en skjerpene faktor ved at rederiet visste dette, og sendte skip og mannskap inn allikevel.

SOLAS er ikke laget for verken å beskytte skip eller verdenshandel, men ene og alene liv og helse for mennesker til sjøs.

Dette vil således svi på bunnlinjen, når et helt skipsmannskaps familier har ordnet seg med noen sultne advokater, kanskje i en amerikansk rettsal, fordi de har mistet sine forsørgere, pluss for tort og svie. Rederiet vil mest sannsynlig gå konkurs som følge av dette, idet forsikringsselskapene nok har sikret seg mot utbetaling så lenge den forsikrede skipsreder har brutt internasjonale konvensjoner eller nasjonale lover om risiko analyse.

Som alltid lønner det seg å være forberedt og å ha planlagt for alle eventualiteter. Det er faktisk hva et sikkerhetsstyringssystem dreier seg om, men dette er vanskelig å forstå når de fleste bare har kopiert noen manualer som står og støver ned i bokhyllene ombord, uten at noen fatter meningen og hensikten bak dem.

Der er måter å komme klar av dette på, men en må faktisk være så grundig at om slike hendelser oppstår, så vil en kunne dokumentere at alt som er i menneskelig makt å gjøre, er utredet og implementert av tiltak. Ingen kostnader kan være spart for å sikre liv og helse for mannskapene. Er dette gjort og uønskede hendelser likevel skjer så er det hva en i maritim



Illfoto: Berge Nice – BW GAS

terminologi kaller en "act of god" - altså noe ingen kan klandres for. Oppskriften for de seriøse er altså å sørge for at en på alle slags vis, sørger for å være i den uangripelige posisjon, vaksinert for senere kritikk, ved at en vurderer risiko seriøst, og implementerer de risiko-reducerende tiltak, og eller bestemmer seg for å ikke utføre operasjonen i det hele tatt, dvs å holde seg unna området til risikoen er borte.

Toppledelsen kan ha sterke personlige føringar for å maksimere fortjeneste eller andre nøkkelindikatorer. Det kan gjøre at en løper unødig stor risiko i situasjoner der sikkerheten blir ansett for å være i konflikt med andre av bedriftens mål. *)

*) [Rasmussen, Rasmussen, J. (1994). *Risk management, adaptation, and design for safety. Fra N.E. Sahlin (Red.) og B. Brehmer (Red.), Future Risk and Risk Management. Kluwer.*]

Det er et veldig langt stykke fra 'act of god' til dem som med Stolt-Nielsen strategi, bevisst og med vilje om konsekvensene av sine handlinger, uten noen form for risikoanalyse, sender mennesker inn i den visse død og/eller helsefarlige situasjoner, for i praksis er det hva som

blir utfallet av denne politikk.

Det er faktisk ikke bare FORBUDT, men også KRIMINELT å bevisst sende sjøfolk inn i farlige situasjoner, om en skal ta de internasjonale konvensjoner ad notam.

Det å ha sendt sitt mannskap med fare for liv og helse, kanskje i noen tilfeller i døden, uten risikoanalyse som pålagt ved lov eller konvensjon, gjør det altså kriminelt, og dette vil ikke se noe særlig bra ut i en rettsak om erstatning, det vil ikke se bra ut i noen som helst "social responsibility" sammenheng, eller som "brand protection", så vil nok dette rederi være ødelagt, for evig og alltid, av og ikke være sitt ansvar bevisst i å ivareta mannskapets sikkerhet.

Først når dette blir klinkende klart for alle parter, at verdenshandelen blir skadelidende, uten en kan ofre sjømenn i en politisk konflikt, så vil saken måtte løses ved at alle blir enig i å stanse piratene på stranden, og gjøre noe med årsaken de protesterer mot, istedenfor å sammenligne sjømenn med egg som kan knuses for å lage omelett. En kynisme ikke noen seriøse kan være bekjent av, om det er norske eller utenlandske sjømenn som skal være eggene.

DEL II

Rederiets P&I forsikringsvaliditet i piratutsatte farvann

Undertegnede som skrev kronikken "Maritim riskanalyse for piratvirksomhet" publisert i Sunnmørsposten, Haugesund og BT for en tid siden, vil her kort i denne del II belyse mulige konsekvenser for rederiets P&I (Protection & Indemnity) forsikring for de forhold som kronikken omhandler, om følgene for P&I forsikringens validitet, om ikke de lov- og konvensjonspålagte (SOLAS) krav om riskanalyse for farlige operasjoner utføres før sjøfolk, norske som utenlandske, sendes inn i farlige piratutsatte områder.

Det er nok fremdeles en fordel med sjøfolk som kan sitt fag, og tenker selv, og ikke bare lyder enhver usaklig og ulovlig ordre fra landorganisasjonen av tildels useriøse elementer.

Kunnskapsrike sjøfolk, the human factor og humankapitalen, som bidrar til å holde sitt rederi ute av trøbbel burde vært mer etterspurt enn de som ofte velges av lydlighet og lavkostvurderinger.

Det bør kanskje interessere skipsredere som Stolt-Nielsen at verdens største P&I



Illfoto: Front Century – Frontline LTD

klubber SKULD og GARD er informert om, og har lest min kronikk ved min oversendelse til samme. De som ikke har gjort risiko vurdering som påbudt etter lov og konvensjon (SOLAS) kan kanskje en dag befinne seg i en situasjon hvor P&I forsikringen ikke gjelder ved slike hendelser, som følge av at noen ikke følger pålagte krav om risiko vurderinger før farlige operasjoner, som å gå inn i pirat utsatte farvann iverettes, for dermed å sette mannskapets sikkerhet og helse i fare.

Les det med liten skrift i P&I vilkårene, er denne forfatters oppfordring, om en ikke ønsker å dekke regningen for erstatning for tapte menneskeliv selv. Non-conformity med lov- og konvensjonskrav (SOLAS) om risk analyse er jo et fantastisk instrument for forsikringselskapene for å nekte utbetaling.

Seriøse P&I klubber kan ikke med integritet og ære i behold la være å straffe sine medlemmer for brudd på internasjonale lover og regler. Da vil enkelte av medlemmenes useriøsitet smitte over på P&I klubbene og dens seriøse medlemmer også.

De legale implikasjoner med å operere skip i farvann med piratvirksomhet er udiskuterbare, hjemlet som de er i SOLAS (ISM-koden, § 1.2.2 for shipping – identifisere og etablere barrierer mot alle risikoer for fare for liv og helse) og Styringsforeskriften av 2001, jfr. § 13 spes. (olje- og offshore). § 4 & 5 i revierte 2010 utgaven av Forskriften..

Oljeselskapene vil nok også komme med lignende krav, idet etisk forretningsførsel hos sine tjenesteleverandører er noe de fleste, ihvertfall Statoil, er svært opptatt av.

”Selskapet krever en høy etisk standard av alle som opptrer på vegne av oss og vi vil opprettholde en åpen dialog om etiske spørsmål, både internt og eksternt.

Vi forventer også at våre samarbeidspartnere skal ha en høy etisk standard som er i samsvar med vår.

Våre verdier; Modig, Åpen, Tett på, Omtenksum, er kjernen i vårt styrings-system og motiverer oss til innsats og gode prestasjoner. De veileder oss i hvordan vi driver virksomheten og samarbeider internt og eksternt.”

Fra Statoils hjemmeside om etikk og verdier

Det kunne blitt bedre markert for de seriøse, om de useriøse forsvinner, og markedet overlates til de seriøse som tar sikkerheten og etikken på alvor. Det bør ikke premieres å flagge til sub-standard registre, siden samme SOLAS gjelder også der.

De useriøse vil gå ned helt av seg selv, i kraft av sine egne undermåls holdninger, manglende etiske prinsipper og tvilsomme praksis på alle områder ha som følge av dette. De vil være sine egne verste fiender, og kommer til å grunnstøte før eller siden, - helt på egen hånd.

I kapittelet 'Risk management, adaptation, and design for safety', Rasmussen, J. (1994), N.E. Sahlin (Red.) og B. Brehmer (Red.), i boken 'Future Risk and Risk Management' (Kluwer), påpekes det at 80% av ulykkene skyldes menneskelige feil, og at toppledelsen ofte kan ha sterke personlige føringer for å maksimere fortjeneste eller andre nøkkelindikatorer. Det kan gjøre at en løper unødig stor risiko i situasjoner der sikkerheten blir ansett for å være i konflikt med andre av bedriftens mål.

En glemmer ofte at den viktigste nøkkelindikator til sjøs ved lov er bevaring av helse og liv: Her må en etisk grunnholdning til, og ikke bare en forretningsmessig.

På mange måter blir sikkerhetsstyrings-systemene og lovene ofte lest omtrent som Fanden leser Bibelen. En går etter bokstaven, uten å forstå ånden. En gjør

tingene en skal gjøre som en mekanisk øvelse.

Hvor jeg kommer fra er profitten og pietismen begge en del av vår kultur. Selvd er kan enkelte ha glemt at søk først Guds rettferdighet, utbre den, og alt annet (profitten) skal bli gitt deg som følge av det, heter det (Matt 6.33). Det betyr at en først og fremst prøver å ivareta menneskene, mer enn profitten – og klarer en dette, så vil profitten følge som en naturlig konsekvens av det første, og aldri motsatt. De som prioriterer motsatt skal falle på sin egen manglende 'rettferdighet', sies det.

Suksess følger ofte en høyere etikk, enn hva menneskene anser som etisk riktig, som ikke følger nødvendigvis hva de tror de setter mest pris på (profitten). Paradoxet er at de ofte må gjøre det motsatte, bruker penger på mannskapssikkerhet, prioriterer riktig for menneskene og ikke for døde ting som skip og penger, for at den langsiktige profitten skal være sikret. Investerer på fjellgrunn.

Katten er herved ute av sekken, og kan vanskelig puttes tilbake. Det legale rammeverket for å ivareta sjøfolks sikkerhet er på plass. Det gjenstår bare å følge det.

Jeg håper at Norge, som alltid, også vil kollektivt være i front for dette neste steg i den maritime tradisjonen og evolusjonen.

Etterlysning!

Har du, eller noen du kjenner, vært utsatt for pirater? Om du eller de har, bør du/de ta kontakt med oss, det kan være at du/de har krav på (mer)erstatning.

Du trenger ikke nødvendigvis å ha blitt kidnappet, det holder om du/de bare har vært i en situasjon der pirater var innblandet. Ta kontakt med oss og vi vil viderefremidle kontakten til rette vedkommende.

LRV

“JEG ER HELT ENIG MED FFFS, VI SKULLE IKKE VÆRT MER ENN ET FORBUND. JEG VET OGSÅ AT MITT FORBUND IKKE ARBEIDER FOR MEG SLIK DE SIER, MEN JEG KAN IKKE MELDE MEG INN TIL DERE ENDA, JEG VIL VENDE TIL NESTE ÅR”

(SITAT FRA TELEFONSAMTALE MED LRV 25.01.11)

Dette er et argument vi hører stadig vekk. Til nå er det ingen som har en god forklaring på hvorfor de vil vente til neste år med å melde seg inn i FFFS.

Mange er enige i at det hadde vært best med bare et forbund for sjøfolk, mange er også redd for at neste år er det utlendlinger som har overtatt jobbene deres. De har alle fått med seg hva som har skjedd med norske arbeidsplasser til sjøs de siste 40 årene, men å gjøre noe for å forandre på tingene, ser det ikke ut for at de tør. Hvilke garantier er det de ønsker fra FFFS for å gjøre det de sier at de har mest lyst til, nemlig å bytte forbund til FFFS?

Min avdøde svigermor brukte å si at; ”jeg har å by men ikke å nøde”. Det samme er det med oss, vi har noe å tilby men ikke å nøde. Sjøfolkene får dømme oss på det vi gjør, vi er for tiden en vaktbikkje som ser etter at ting foregår etter loven, og at ingen blir utsatt for ulovligheter. De siste tre årene har vi fått igjennom tre forskjellige ankesaker til Høyesterett. En har vi vunnet frem med, tvangstrekkssaken, en har vi tapt, 62 års-saken, men den er anket til EMD så siste ord er ikke sagt siden saken ikke er ferdig behandlet i rettssystemet.

Den foreløpig siste anken til Høyesterett, avskjedigelse i sykemeldingsperioden, gikk igjennom Høyesteretts kjære-

målsutvalg den 11. januar i år, og saken kommer opp i Høyesterett 14. april. I tillegg har vi drøssevis av andre saker, vi har saker i lavere rettsinstanser, og vi har saker som vi etter en del arbeid løser selv, uten hjelp av advokater.

En annen ting vi byr på er respekt, vi svarer på alle henvendelser, våre medlemmer har betalt for en vare, og den har de krav på. Vi tilbyr dem å arbeide for at de skal kunne føle seg trygge i sitt arbeid. FFFS er ikke en interesseorganisasjon for en spesiell gruppe sjøfolk, vi tilbyr alle sjøfolk tilhørighet og trygghet i et og samme forbund.

Videre tilbyr vi medbestemmelsesrett for alle medlemmer, Vi tilbyr et gennomsiktig system, der alle medlemmer får informasjon om hva forbundet til enhver tid arbeider med. Likeledes har medlemmene krav på å få vite hvordan økonomien forvaltes. Vi arbeider også med å få på plass avtalerett med de forskjellige rederiforbund, selv om dette ser ut til å trekke noe ut i tid.

FFFS krever ingenting av medlemmene, men har mye å tilby.

LRV

Vi har skrevet om det før, men må gjøre det igjen

Om det laveste tilbudet alltid skal vinne frem i alle anbudsrundene (ser vi konturene av kartellvirksomhet?), må det nødvendigvis også gå ut over sikkerheten for de fergereisende, og ikke minst arbeidet til de ansatte.

Vi får stadig vekk bekymringsmeldinger fra medlemmer som ser at det blir mindre og mindre mannskaper om bord i fergene som trafikkerer kysten. Fergesom er bygget for en minimumsbemanning på et visst antall mannskaper, blir hele tiden nedbemannet. Er dette med Sjøfartsdirektoratets (SD) velsignelse?

Er det bare å sende et brev til SD og si at; ”fra dato slik eller sånn, setter vi ned bemanningen med en eller flere mann. Det er ikke nødvendig med så stor bemanning som i dag, slik vårt rederi ser det”. Hva er da hensikten med SD om de bare er sandpåstrøere? Har ikke de en tilsynsoppgave, er det ikke de som fastsetter bemanningen? Er det tilfeldig, eller har det blitt mer av dette etter at det kom en politiker på toppen av SD?

Når SD får en henvendelse fra et rederi, viser de bare til lover og paragrafer, de svarer ikke med klart ja eller nei. Det blir noe ullent og konsistensløst, og overlatt til det enkelte rederi selv å tolke. I tilfeller der det er tale om de reisendes sikkerhet, er det uforståelig at direktoratet overlater til rederiet selv å bestemme. Alle vet jo hva rederiet gjør, de overlater ansvaret til kapteinene, da vet vi hva som skjer. Kapteinene har ikke noe valg, om de ikke gjør det rederiet ønsker, er de uten jobb umiddelbart. Mannskapsendringer nedover går ikke bare ut over de gjenværende mannskaper, det går i aller høyeste grad også utover de reisende. De får ikke den servi-

cen de betaler får, de får heller ikke den tryggheten rederiet er pålagt dem å håndheve. Det å redusere bemanningen med en mann, er en dramatisk handling når det i utgangspunktet er for liten bemanning som det er. Spør heller mannskapet, det er de som vet hvor skoen trykker. Det rare er at mannskapet aldri blir konsultert i slike tilfeller. De får bare beskjed om at fra en bestemt dato blir de en person mindre til å bemanne fergen. Om de da er så freidige at de sier i fra til rederiet om at dette bærer galt av sted, blir de enten oversett eller truet til å holde kjeft. I et tilfelle fikk skipperen beskjed om at hvis han ikke følte seg komfortabel med situasjonen, måtte han bare fortøye fergen. Om han hadde gjort det vet vi hva som hadde skjedd. Han hadde vært arbeidsløs med det sammen fergen var fast. Så mye hører rederiene på sine ansatte. At nedbemanning også betyr at noen mister jobben sin er underordnet rederiets mål. Målet er tydeligvis å gjøre jobben så enkel og billig som mulig. Det forstår også vi, det vi ikke forstår er at rederiet tar sjansen på å tjene litt mer penger, for en så stor risiko. Det kan nemlig bli veldig dyrt for aksjonærene å måtte utbetale store erstatninger, på grunn av at de går med fergesom så lav bemanning at de ikke makter å utføre alle oppgavene de er

pålagt, av folk som i mange tilfeller ikke aner hva de driver med.

Det må få konsekvenser når mannskapene på de fergene dette går ut over, er så bekymret som de er. De er ikke bekymret for egen sikkerhet, men andres. Som de sier til oss; ”vi skal nok alltid klare og karre oss til land, men hva med dem som ikke er fysisk like bra stilt som oss?” Det har blitt så tøffe dager på jobb, at mange gruer seg til å gå på jobb etter avspasering. Skulle noe skje, og det kan bevises at det var for lav bemanning, da skal de ansvarlige vite at det skal bli oppvask, med følger.

LRV



ER DU INTERESSERT I HELSE OG VELVÆREREISE TIL ATOMSKETOPlice, SLOVENIA?

Du kan velge mellom 5 eller 8 dagers guidet gruppereise fra 20.april 2011. Pris for 8 dagers opphold pr pers. i dobbelt rom og halv pensjon 649 Euro pluss turistgebyr.

Tillegg for enkeltrom 26 Euro pr dag. Reiseomkostninger med fly t/r Oslo-Zagreb og buss Zagreb- Atomske Toplice kommer i tillegg.

Julija P.Lande
www.kjernehelsetitt.no
Mobil 45264680

Staten har tvunget oss til å ta ut en helt absurd tiltale

FFFS, med støtte fra Luftfartens Funksjonærforening, er blitt nødt til å ta ut tiltale mot staten for at den skal bli demokratisk i praksis, ikke bare på papiret.

Norge, som i alle henseender ser på seg selv som et av verdens mest demokratiske samfunn, synser i behandlingen av arbeidstakere. En type arbeidstakere blir belønnet med at de kan trekke kontingentutgiftene fra på skatten, en annen type lønsmottakere blir straffet med at de blir nektet samme praksis.

Er man lønsmottaker og organisert i en fellesorganisasjon som for eksempel LO/YS, blir man belønnet. Om man er "ulydig" og ikke ønsker slik tilhørighet, men vil være tilknyttet et politisk uavhengig fagforbund, blir man altså straffet. Slik er dagens virkelighet i Norge. Finansdepartementet har ved fire anledninger avslått våre søknader om likebehandling, den siste sendte vi i form av et prosessvarsel som sier at om vi ikke får

de samme rettigheter som andre lønsmottakere, går vi til sak. Som respons på det siste avslaget, ble stevningen sendt. Anken vi sendte til Kongen i statsråd kom aldri frem til adressaten, kongen fikk aldri sett den, finansdepartementet svarte også på kongens post.

For å vise hva vi snakker om har vi tatt inn Skatteloven av 1977. Legg spesielt merke til det som er med uthevet skrift.

§ 6-20. Fagforeningskontingent

(1) Det gis fradrag for kontingent til landsomfattende arbeidstakerorganisasjon som har forhandlingsrett etter lov om offentlige tjenestetvister eller har inngått tariffavtale på vegne av medlemmene. Det samme gjelder kontingent til Norges Fiskarlag.

(2) Departementet kan bestemme at kontingent til enkelte organisasjoner skal kunne trekkes fra selv om vedkommende organisasjon ikke er landsomfattende.

(3) Kontingent til arbeidstakerorganisasjon opprettet etter 1. juli 1977 kan bare kreves fratrukket når organisasjo-

nen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Departementet kan samtykke i at også kontingent til annen organisasjon som er opprettet etter det nevnte tidspunkt, kan føres til fradrag.

(4) Fradrag er betinget av at skattyter er lønnskaker eller aktiv fisker og betaler slik kontingent. Fradrag kan samlet gis med inntil 3.660 kroner eller med en forholdsmessig del av dette beløpet når fradragsberettiget kontingent er betalt for bare en del av året.

(5) Innbefatter kontingent som nevnt i første ledd forsikringspremie, kommer også denne delen av kontingenten til fradrag innenfor beløpsgrensen i fjerde ledd i den utstrekning premien ikke overstiger grenser som fastsettes av departementet

Slik vi leser ovenstående lov, er det ingen skikkelig formulert lov i våre øyne. Det er en anvisning til den til enhver tid sittende finansminister, å tolke eller å synse noe om. I tillegg har man her en mulighet til å utøve makt over noen



direkte. Av de som har fått dispensasjon fra loven er blant annet disse, om alle er så veldig landsomfattende skal vi ikke si, men det er FFFS

Norsk Hydros merkantile sentralforening, Helgedagsreservenets forening (Oslo sporveier), Scandinavian Association of Flight Engineers og Veritas funksjonærforening

Et av argumentene finansministeren bruker, er at vi ikke er tilsluttet noen hovedorganisasjon, på lik linje med mange andre forbund. Likevel har flere andre uavhengige forbund fått dispensasjon fra loven. Resultatet av en slik holdning kan bli at alle uavhengige forbund danner en ny hovedorganisasjon. Da har han ingen argumenter igjen for å nekte oss de samme fordeler andre forbund har. Men først skal han få rettens dom, enten den er norsk eller fra EU- domstolen. Når saken kommer opp for retten er i skrivende stund ikke fastsatt, vi kommer tilbake til datoen senere. Det vi er opptatt

av nå, er å forberede oss best mulig. Vi finner oss rett og slett ikke i at noen skal synse om hvem som skal ha økonomiske fordeler i form av skattefradrag av sitt medlemskap i fagforbundet sitt. Enten har man rett til å trekke kontingenten av på skatten, eller så har man det ikke. Enten man er finansminister eller sjømann så skal man behandles likt etter loven. Vi har ikke noen kong Salomo eller Jørgen hattemaker i Norge, det har statsminister Jens Stoltenberg gjentatt til det kjedsommelige i forbindelse med Maria Amelie-saken. Loven er lik for alle. FFFS m/flere er så enige med Jens Stoltenberg om at vi nå tar hans finansminister til retten for å understreke Stoltenbergs egne ord. Loven er lik for alle. At finansministeren går i mot sin egen sjef får bli en sak dem i mellom, men at han mener at det ikke er bruk for FFFS, det er noe helt annet. For det første skal ikke en finansminister bry seg om hvilke fagforbund vi har i Norge, han skal heller ikke begi seg inn på områder han ikke

har noen som helst forutseneringer for å ha noen meninger om. Så vidt vi vet har han like mye like mye rede på fagforeningsarbeid som vi har på statsfinanser. Som dere kan lese av vedlagt svarbrev og fra DN 22. januar i år, mener han og finansdepartementet at det ikke er behov for FFFS, eller som Johnsen sier "det nye forbundet". Han og hans eget departement har tydeligvis ikke fått med seg at FFFS har vunnet over NSF og de andre sjømannsforbundene i Høyesterett. Heller ikke at vi har vår tredje sak inne for Høyesterett. Saker andre forbund kunne ha ordnet opp i for flere tiår siden. Kanskje dette er takk for sist, siden vi var så frekk at vi turde å utfordre LO, og vinne. Vel, som han muligens ser, er også vi takknemlige, nå saksøker vi staten ved hans eget departement.

LRV



Illfoto: Front Ardenne –Frontline LTD

Landskapsarkitekten ser ikke det nyttige i det vakre

Kystdirektøren (les; landskapsarkitekten) ønsker ikke å skade naturen på Stadtlandet. Kan det være grunnen til at det ikke blir skipstunnel?

Vi har våre mistanker om hvorfor det ikke blir bygget skipstunnel gjennom Stadtlandet, men vi hadde ikke i vår vildeste fantasi trodd at det var en landskapsarkitekt som hadde det siste ordet. Det nærmeste en slik person har vært bølger er vel i en potetåker.

Det er sikkert riktig at Kirsti L. Slotsvik er en dyktig leder, og at det er grunnen til at hun fikk jobben som Kystdirektør, men jeg hadde følt meg mye tryggere om hun hadde hatt erfaring fra det miljøet hun skal styre; kysten og skipsfarten langs den.

Når erfarne sjøfolk som har hatt sitt utkomme på skip i kystfart i tiår etter tiår mener at det hadde vært mye tryggere med en tunnel gjennom staden, så tror jeg mer på dem enn landskapsarkitek-

tens argumenter. Selv om min erfaring med staden ikke er så veldig stor, har jeg selv opplevd hvor dramatisk det kan være der. Gamla på Staden er ikke noe hyggelig bekjentskap i dårlig vær, hun ble nesten min og mine skipskameraters skjebnemøte en stormfull dag for flere år siden.

De fleste som har seilt en tid langs kysten har sine skrekkopplevelser på staden. Ingen av dem forstår kystdirektørens forklaring for ikke å bygge tunnel. Hun påstår nemlig at været ikke er så ille. Hun er født og oppvokst i Ålesund, og så hevder hun at været ved Stadt ikke er så gale. Man kan lure på om hun har sovet hele oppveksten.

En annen ting hun har sovet seg fra er advarslene om at været skal bli mye verre i fremtiden, med mye mer ekstremvær. Kanskje hun har andre kontakter enn oss andre?

Departementet har vært aktiv i utredningsprosessen, og lagt føringer på utredningen.

Kan man lese i: *Konseptvalutgreiing Stad skipstunnel*
(<http://tinyurl.com/478l3lx>)

Er dette et bestillingsverk fra Fiskeri- og kystdepartementet? Det kan se slik ut. Først går man inn for bygging (valgår?), siden ser man i lommeboken og ser at man trenger en godt underbygget utredning for motsatt synsvinkel, og når den foreligger sier man nei. Når man ser på utredningen og alle som har deltatt der, ser man fort at den ikke har vært gratis, men litt billigere enn tunnel er den nok. En krone her og en krone der... Som man vet, penger er viktigere enn menneskeliv for enkelte.

Vi tror at kystverket helt har sett bort fra det faktum at en slik tunnel i seg selv er en attraksjon. Cruiseskip fra hele verden vil komme fullastet med passasjerer som vil oppleve noe unikt. Dette ville på sikt blitt en pengemaskin, som i tillegg og litt underordnet naturligvis, kunne reddet noen menneskeliv.

LRV

Nå må det være nok

Det må i alle fall bli slutt på sytingen. Sjøfolk må etter hvert vite at FFFS er tilstede.

For godt og vel ti år siden kom FFFS på banen, da noen av oss så hvor det bar hen med norsk skipsfart: Bort med norske sjøfolk og inn med utlendinger. Hva skal til for å få sjøfolk til å forstå at vi må stå sammen for å redde stumpene?

Vekk med alt gammelt tankegods, la oss tenke nytt. Om vi blir et forbund snakker vi med en stemme, vi står sterkere overfor myndigheter, vi kan diktere hva som må til for å ta vare på våre egne arbeidsplasser. Vi kan samarbeide med myndigheter og arbeidsgivere på like fot. Vi har nemlig noe meget verdifull som rederne gjerne vil ha og som landet trenger, nemlig vår kompetanse og arbeidskraft. Den sier selv rederne, er unik.

OVERLEVA

– Skal me kunne overleva i denne typen skipsfart er det nødvendig å spara kostnader der me kan, seier sjefen for Nor Lines

Toralf Ekrheim. Han viser til at ordinært norsk skipsregister krev bruk av berre norsk mannskap.

– Det blir for dyrt. Internasjonalt norsk skipsregister (NIS) kan me ikkje nytta ettersom det forbyr å frakta gods mellom norske hamner. Utflagging blir nødvendig. **Me sparar fleire titals millionar årleg på denne løysinga me nå har valt**, seier Ekreim.

I det færøyske skipsregisteret kan Nor Lines nytta underordna utanlandsk mannskap. Det blir mest filippinsk mannskap på skipa i Nor Lines flåten. Dessutan får reiarlaget refundert skatt på lønn.

At rederiet og aksjonærene tjener flere titals millioner hjelper ikke de som mister jobben. Det eneste gale de har gjort er å stå last og brast med rederiet i gode og onde dager, helt til noen smarte advokater fant loven fra 1858. Da tok den gjensidige respekten brått slutt. Da ble det farvel norske sjøfolk, hallo billige utenlandske. Dette er grådighet og sosial dumping satt i system.

FORFERDELEG VONDT

– Det er forferdeleg vondt å måtte gå i land. Eg har alt vore vitne til at mange av

kameratane mine har forlate skipa. Alle eg kjenner i reiarlaget likar seg veldig godt om bord. Dette er ein sær sars spennande og avvekslande fart med gods frå hamner i Danmark og Tyskland via Oslo og oppover langs norskekysten, gjerne heilt til Hammerfest og Kirkenes, seier tillitsmannen i Sjømannsforbundet.

Han legg til at dette er ei sær sars trist utvikling.

Sjøfartsnasjonen Norge har snart ingen norske sjøfolk som er med og fraktar matvarer og anna gods og forsyningar langs kysten. Fordelen vår har vore kunnskap og kjennskap til lokale forhold. Nå er dette i ferd med å forsvinna. Kor skal det som er att av norsk skipsfart nå rekruttera nye sjøfolk, spør Kai Ove Rong (Stavanger Aftenblad Publisert 20.01.2011 08:02)

<http://tinyurl.com/66pd329>

Som sagt, det trenger ikke å være slik, vi kan gjøre noe med det, men det blir nødvendig med samarbeid blant sjøfolkene. Et forbund, en stemme, det er det som skal til.

LRV

Illfoto: Far Saga. Farstad Shipping



Velkommen til våre "nye" hjemmesider

De som har vært inne på sidene til FFFS i det siste har forhåpentligvis sett endringene vi har gjort. Som dere kan se har vi prøvd å lage sidene mer imøtekomende, brukervennlige og enklere å orientere seg i, samt å fremheve nyhetene litt mer. Vi har alt for lenge hatt en mer eller mindre "død" hjemmeside.

Vi har, som mange har vært inne på, hatt litt for lite fokus på hjemmesidene. Vi var ikke klar over hvor viktige sidene egentlig er, samtidig har vi vært i en litt vanskelig situasjon på grunn av at webansvarlig, har begynt i nytt arbeid.

Nå er det heldigvis blitt en endring, og vi har lært oss hvordan vi kan betjene sidene selv. Legg også merke til de oppdaterte nyhetene oppe på høyre siden, de blir oppdatert hele tiden. Vi har også hatt tjenesten før, men ikke så synlige som

nå. Om du har noen tanker og meninger om sidene våre, er du velkommen med kommentarer.

LRV



”Rederiet er medlem i Norges Rederiforbund. For de ansatte er det Norsk Sjøoffisersforbund, det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund”.

Overskriften er en del av et informasjonskriv som et vestlandrederi gir sine lærlinger. Hva gjelder henvisningen til de tre sjømannsforbundene, er den ulovlig. I tillegg til ovennevnte er det også vedlagt innmeldingsblankett til NSF.

Rederiet kan ikke pålegge noen å være medlem noen steder, og skal de opplyse om fagforbund, må de i anstendighetens navn nevne alle forbund som organiserer sjøfolk. Lærlinger uten erfaring fra arbeidslivet vil oppfatte dette som en ordre fra rederiet om å melde seg inn i et bestemt forbund. Dette er å lede folk i en bestemt retning.

I følge Norsk og internasjonal lovgivning er slik praksis ulovlig. Hvor lenge skal sjøfolk finne seg i å bli herset med og truet til ting av andre? Sjøfolk er ikke en ting som rederne eller organisasjonene eier, derfor kan de heller ikke bestemme om de skal organisere seg, eller ikke. De kan heller ikke bestemme i hvilket fagforbund de skal melde seg inn i. Å stå utenfor foreningslivet er like lovlig som det motsatte.

Det foreligger flere dommer fra EMD om samme sak. Det er forbudt å danne Closed Shop agreements (avtaler mellom arbeidsgiver og spesielle forbund), det er nemlig det rederiet og fagforbundene har gjort i denne saken. Det verste av alt er at de vet det forbudt, men allikevel praktiseres det. Det er ikke bare EMD som har dømt i slike saker, det har også Norsk Høyesterett gjort og begge dom-

stolene er samstemte, dette er en ulovlig praksis.

Vi trodde nå, etter Høyesteretts avgjørelse (gjengitt i Rt. 2008 side 160), at rederiene hadde fått en skikkelig vekker, men det har de vist ikke. Vi gjentar så gjerne, det å forsyne seg av andre sine penger er ikke bare en ulovlig handling. **Det er tyveri.**

Vi har mottatt svar fra rederiet, hvor de forteller at dette var prosedyre før år 2000, men har nå sluttet med dette. Det forunderlige er at vi nylig har mottatt informasjonskrivet. I den forbindelse etterlyser vi andre som har mottatt lignende skriv. De som har mottatt slik informasjon, vet selv hvilket rederi vi sikter til.

LRV

Illfoto: Morten Vika



Stril Challenger



”Stopp en hal!”. Oljemaleri av George Morland (1791).

Sjøfolk omgir seg med et stort antall maritime ord og uttrykk. Ordene læres ofte fra man er barn, og blir etter hvert en så naturlig del av sjømannskulturen at man ikke tenker over den opprinnelige meningen. Hvor kommer uttrykket ”stopp en hal” fra? Hvorfor heter fremre del av skipet for baugen? Språket vårt har lange røtter både i tid og over geografiske avstander. I denne artikkelen vil jeg prøve å forklare bakgrunnen for et lite utvalg maritime begreper.

Av Elling Utvik Wammer, marinarkeolog ved Bergens Sjøfartsmuseum

Stopp en hal!

Om opphavet til ord og uttrykk til sjøs

SJØMANNSUTTRYKK

Vi skal begynne med å se på opphavet til noen sjømannsuttrykk. Flere av disse har gått ut av praktisk bruk i dag på grunn av endret skipsfartsteknologi. Mange maritime ord og uttrykk tas imidlertid opp i dagligspråket på land, og lever kanskje vel så godt her som til sjøs. Vi kjenner uttrykk som ”komme på rett kjøl” og ”å kaste anker”, som brukes i overført betydning og er lette å skjønne. En del eldre uttrykk krever på den annen side kjennskap til historisk sjøfart.

Det allerede nevnte uttrykket **stopp en hal** bruker vi i stedet for stans. Måten vi sier det på får mange til å tro at det kanskje har med en halvpart å gjøre. Det har det ikke, men uttrykket kommer ifølge Lystad m.fl. fra nederlandsk maritimt språkbruk. Uttrykkets opphav var egentlig stopp og hal (eller dra). Da man skulle trekke inn tunge gjenstander over bord og ikke brukte gangspill, måtte man rykkvis stoppe og dra. Stopp en hal

var da den gjentatte ordren som ble brukt for å koordinere sjømennenes haling. I engelsk finnes samme uttrykk, *stop and haul* (stans haling).

Et annet uttrykk som blir mye brukt på land og som kommer fra seilskutetiden, er **å ta en spansk en**. Vi kjenner uttrykket best i forbindelse med at noen tar en snarvei eller gjør noe på letteste måte. Opphavet til uttrykket kommer av den enkleste formen for talje, som gikk under navnet spanish windlass, eller altså spansk talje. Denne besto kun av et tau gjennom et fast øye.

Uttrykket **å ri stormen av** blir brukt i sammenheng med at folk kommer seg gjennom vanskelige situasjoner. Dette har ingenting med hesteridning å gjøre, men stammer fra det å komme seg unna bølger og storm i båt. Uten motorisert framdrift var den tryggeste måten å håndtere en slik situasjon på å ta ned seilene og ri med bølgene, ikke gå mot

dem. I motsatt fall, dersom en ønsket høyest mulig fart i liten vind, kunne man **sette alle kluter til**. Det vil si å sette alle seilene på skipet. I dagliglivet bruker vi dette i mange sammenhenger hvor vi mener at man skal gjøre sitt beste. Å yte sitt beste i en kort periode for å få noe gjort før det er for seint, kaller vi gjerne **skippertak**. Dette uttrykket kommer fra seilskutetiden hvor skipperen levde svært atskilt fra mannskapet, og overlot det tunge arbeidet til disse. I spesielle, kritiske tilfeller måtte imidlertid også skipperen bidra på dekk, derav uttrykket.

Når vi planlegger noe, sier vi gjerne i dagligtalen at vi har noe **på beddingen**. Beddingen er et maritimt begrep som betegner det stedet hvor skip står plassert enten før det sjøsettes første gang eller mens det er under reparasjon, som regel en slipp eller lignende. Ordet bedding er ifølge Lystad mfl. opprinnelig nederlandsk og er beslektet med det norrøne ordet *biti*, som betyr tverrbjelke.



Vikingtids anker.
Foto: Bergens
Sjøfartsmuseum.

Et morsomt uttrykk ikke mange bruker i det daglige, men som kanskje kjønes best brukt fra tegneserien Donald Duck er **splitte mine bramseil**. Det brukes for å uttrykke forundring på en kraftfull måte. Selve ordet bramseil er hollandsk. Bramseilet hadde form som et råseil og var plassert mellom mersseil og røyler. I

den sene seilskutetiden (1800-tallet) ville det si nest øverste seil på halvstore skip. En splitting eller deling av bramseilene skjedde nok kun under dramatiske hendelser, og dette har trolig skapt uttrykket.

BETEGNELSER PÅ BÅTER OG SKIPSDELER

Båter og skip finnes i utallige variasjoner, særlig i et historisk perspektiv. Det er et langt teknologisk sprang mellom vikingsskipene og dagens supply fartøyer. Betegnelsene man bruker for å beskrive deler av fartøyene er imidlertid mer eller mindre de samme. Jeg skal nevne noen eksempler, og har valgt å begynne forfra, - med baugen.

Ordet **baug** har vi til felles med andre nordiske og germanske språk. Danskene sier *bov*, mens på engelsk heter det *bow*. Vi finner ordet også i norrønt, den gang *bógr*. Norrønt var som kjent felles opphav for språkene i Skandinavia og vi kjenner det brukt fra slutten av jernalderen og i middelalderen, via skriftlige kilder som Eddadiktningen og de tidlige lovtekstene, for eksempel Gulatingslovi. *Bógr* har på norrønt to betydninger, den ene altså fremre del av fartøyet, den andre er bogen på et dyr. Det er ganske interessant at disse to ordene har så tett sammenkobling, når en ser på likheten både i plassering og fasong.

Litt bak baugen kommer vi på dekket. Ordet **dekk**, for eksempel sammensatt til skipsdekk, finnes også på hollandsk (*dek*) og på engelsk (*deck*). Den egentlige betydningen av ordet må vi imidlertid enda lengre av gårde for å finne. Opprinnelsen stammer ifølge etymologen Alf Torp fra *tekke* eller *tak*. *Dekk* er den tyske formen, jfr. at tak heter *dach* på tysk. Ordet har vi arvet fra indogermansk språk. Her finnes **(s)teg* som betegnelse på tak eller dekke. Indoeuropeisk språk er urspråket for de fleste språk i Europa, og man mener det oppsto i tidlige jordbruksamfunn nord for Svartehavet, flere tusen år før vår tidregning.

Før vi beveger oss akterover, kaster vi et blikk over ripa, hvor **ankeret** gjerne henger klart. For sjøfarende har det til alle tider vært et nødvendig og ofte etterlengtet mål å droppe anker ved reizens slutt. Dette kan vi se ved å følge av roten til ordet, som vi finner igjen i latin, *ancora*, og tilsvarende på gresk. Opprinnelsen går tilbake til det indogermanske **ank*. Dette ordet ligger også til grunn for bl.a. *ange*, som på nynorsk betyr en tagg eller for eksempel en tann på en gaffel. Ordet *ange* leder igjen til *ongul* eller *angel*, det vil si fiskekrok, noe som gir en spennende kobling mellom to så nært beslektete bruksredskaper. Akkar



Ror på styrbord side.
Modell av Osebergskipet.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.



Skip under bygging på beddingen.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

er faktisk en annen avledning av det samme ordet, lignende utseende, dersom vi tenker på en dregg! På norrønt het det *akkeri*, men senere gikk *kk* over til *nk*, lignende overgangen vi kan se i ordet *drikke*, som på engelsk heter *drink*.

Titter vi opp igjen og langsetter skipet har vi nå to fartøysider å velge mellom. **Styrbord** side er egentlig utgangspunktet for begge betegnelse, og stammer fra en tid da roret i sin helhet var festet på høyre side av skroget. Av kjente skipstyper vet vi at vikingskipene og flere av middelalderens fartøyer hadde roret festet på denne måten. Ordet betyr egentlig det skipsbordet hvor styreåren er. Dagens selvfølgelige begrepsbruk må derfor sies å foregå på tross av at ordet har mistet sin betydning! Ordet het på gammelnorsk "stjórnbordí", og vi har det til felles med bl.a. hollandsk, stuurbord. Engelskmennene bruker i dag starbord, mens i gammel engelsk (angelsaksisk), kalte man det *stéorbord*. Grunnbetydningen av å styre/stjórn forklares av Torp som "støtte". Roret var derfor en

"støtte til at holde kurs". Når vi kjenner opphavet til styrbord, er den andre siden enklere å forklare: **Babord** side het tidligere bakbord, hvor forstavelsen bak forklares som rygg eller bakside. Forklaringen åpenbarer seg derfor; "den skibside, som styrmannen vendte ryggen til, da roret var festet på høyre side."

Omtrent midtskips pleier man å finne en eller flere master. Ordet **mast** har vi til felles med svært mange andre sjøfartsnasjoner, som bruker germanske og romanske språk, eksempelvis engelsk hvor ordet er det samme som på norsk. I portugisisk finner vi *masto*, på spansk *mastil*. Grunnbetydningen er "stang", og opphavet kommer igjen fra latin, **mados/*mazdos*. Roten har gitt navn til formlike redskaper, slik som klubbe på irsk, som her heter *matan*.

I masten henger seilet. **Seil** het det samme på gammelnorsk og angelsaksisk. Vi finner det også igjen i gamle og nye versjoner av for eksempel tysk og hollandsk; *segel* og *zeil*. På irsk har man et

ord for duk og seil som heter *seól*, men Torp er ikke sikker på sammenhengen mellom det norske og irske ordet. Seil er ellers et uforklart ord.

Vi har nå beveget oss vannrett og opp i luften, det er på tide å se ned under dekk. I bunnen av skip og båter finner vi som regel en **kjøl**, kjøl på gammelnorsk. Dette ordet finnes i lignende form i mange germanske språk, trolig med en fellesgermansk rot i **kelu-*. Ifølge Torp har grunnbetydningen vært noe med krummet form, og enda mer opprinnelig en hals. I angelsaksisk finnes et ord som heter *cele*, som betegner skipssnabel eller kjøl, i tillegg ordet *ceole* som betegner strupe. Begge ordene hører nok sammen med latinske *gula* (svelg) med indogermansk rot **gel*. Ordet *kjelke* kommer av den samme rota, noe som ifølge filolog Eldar Heide trolig betyr at kjølen fra begynnelsen av var kjøl pluss stevn.

Rundt og over kjølen er det gjerne plassert **ballast**. Ballast er betegnelsen på



Modell av 1800-talls seilskip. Nest øverste seil er bramseilet. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

dødvekten man tar ombord i fartøyene for at de skal bedre stabiliteten når de går uten last. I dag er vann den vanligste

formen for regulerbar ballast, i eldre tider ble det brukt stein, grus/sand og jord. Ordet er det samme på både tysk og engelsk. Forstavel-sen kommer trolig fra nedertysk, bal-, og betyr slett eller unyttig.

AVSLUTNING

Språket vårt har til alle tider vært formet av kontakt mellom mennesker utenfor våre leveområder. Det norske språket er særegent for folk i Norge, men har svært mye til felles ikke bare med de andre nordiske språkene, men også andre germanske språk og den store språkfamilien som kalles indoeuropeiske språk. Den tette tilknytningen mellom norsk og andre språk kommer svært godt til syne gjennom maritime ord og uttrykk. Til sammen finner vi tydelige spor av alt fra latin, via gammelengelsk til portugisisk i språket til sjøs. Dette er også naturlig, ettersom det nettopp var via sjøveien vi hadde kontakt med omverdenen. Sjømannsuttrykk i dagligtalen viser også godt at sjøfarten har påvirket hele det norske språket.

KILDER

Claviez, W. 1990: *Sjøfartshistorisk leksikon – en maritim håndbok*. Teknologisk forlag.

Heggstad, L. 1930: *Gamalnorsk ordbok med nynorsk tyding*. Det norske samlaget.

Lystad, K. m.fl. 2005: *Rosinen i pølsa. 333 ord og uttrykk i dagligspråket*. Kagge forlag.

Torp, A. 1919: *Nynorsk etymologisk ordbok*. Aschehoug.

Alle bilder er fra Cagner, A. 1963: *Nautisk billedleksikon*. Norsk utgave: J. W. Cappelens forlag, 1966.

Takk for korrekturlesing og innspill til norrøn filolog Eldar Heide ved Senter for middelalderstudier, Universitetet i Bergen, og Bård Gram Økland, arkeolog og undervisningsleder ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

Lege Gunnar Hasle, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.

Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®



Tanker om lov og rett

Det er mange tanker en gjør seg når man steller med norske lover og juridisk praksis. Blant annet lurer man på om dommerne, er upartiske og ærlige.

Ja det kan være mange andre også man kan sette spørsmålsteget ved. Politikere, ministre og andre i ledende posisjoner. Etter at vi har hatt en del å gjøre med det norske rettsvesen og dets voktere, sitter vi igjen med en merkelig følelse av at her er det noe som ikke stemmer. Er det norske lover eller den sterkeste rett som gjelder? Vi mistenker det siste.

Vi har for eksempel to lovverk i Norge, et for de som arbeider på land, og et for alle oss andre. I tillegg har vi en jo-jo lov for de som arbeider på flyterigger. Der har man i tillegg til Arbeidsmiljøloven, Sjømannsloven, som gjelder når ankrene er oppe.

Vi har lover som sier at det ikke er lov til å diskriminere i Norge. Vi har til og med minst en kjennelse fra norsk Høyesterett som sier dette, men likevel sier enkelte dommere at det er lov. Dette kan vi selvsagt bevise. Vi har til og med Høyesterettsdommere som sier at det er ok "å stjele" fra andre, så lenge man kan holde det skjult og gjemme seg bak lugubre avtaler.

Ja, jeg vet at det er sterke påstander jeg kommer med, men som sagt, det kan bevises.

I tillegg til at høyesterettsdommerne er "på kant med" loven, er også enkelte partier/ministere under sterk mistanke, SP av Økokrim og AP ved finansministeren, av oss. Det bygger vi på den behandlingen vi har fått i skattesaken, der våre medlemmer ikke skal få trekke kontingenten av på skatten på lik linje med det andre organiserte får.

Da FFFS søkte om å bli behandlet på samme måten som for eksempel LO/YS-organiserte, visste vi ikke at det også

fantes mange andre uavhengige forbund i Norge som led samme skjebne som oss. Enkelte av disse har, for å være ærlige, søkt departementet om dispensasjon fra loven, men har fått avslag.

Hvem er det da som kan tjene på en slik avgjørelse?

Kan det være LO (Sjømannsforbundet) og Roar Flåten? De føler vel at de har noe å hevne overfor oss, vi vant jo over dem i Høyesterett.

Da kommer det neste spørsmålet nesten av seg selv, hvem er det som styrer i Norge?

Er det Jens eller Roar? Et annet spørsmål som også tvinger seg frem er; hva mener justisministeren om at man kan skalte og valte som man vil i henhold til skatte-loven av 1977, nemlig det å mene og å synse noe om loven, uten å tolke den?

Hva med likhet for loven, som er et gammelt norsk prinsipp, som statsministeren vår setter veldig stor pris på?

Er det rart at vi undres over norsk rettsvesen og dets voktere?

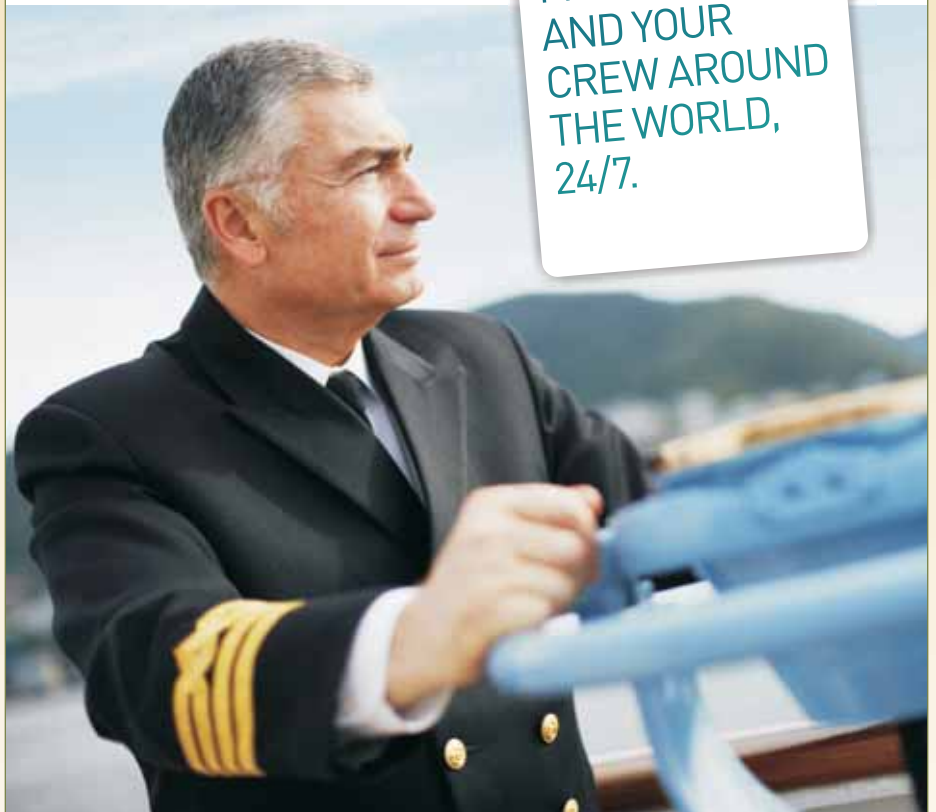
LRV

T +47 55 30 64 00
E sales@instoneno.com
I www.atpi.com



Instone
Marine & Corporate Travel

MOVING YOU
AND YOUR
CREW AROUND
THE WORLD,
24/7.



AN (ATPI) GROUP COMPANY



DRIVHUS OG VANSE

Me har ein nabo, dessverre, så hette Lise. Hu kalle seg kunstnar (lodde samem metallbedar). Lise har et syskenbarn så bor på Vanse, og hette Hilde Gunn Deisz. Deise meg, bare navnet sko ver nok te å skremma kem så helst. Udenom kånå mi. Lise kunne fortella at Hilde Gunn har drivhus, sykt mange pelargonier, og at Anne Mette (kånå mi) bare måtte komma på besøg. Så me reiste på besøg, på vei te hyttå. Det sko ta ein halvtime, sa kånå. To timar tog det. Kånå mi smilte fra øyra te øyra, og det betyr vanligvis svære udgifter. Kånå mi fekk, heilt gratis, 47 avleggare av pelargonier. I 47 kaffitruktepåsar, med navnet på kvar enkelt pelargonia skrevet på påsen. Så me måtte umiddelbart inno et hagesenter og kjøba 47 firkanta små jordklumpar, og 47 trepinnar te å skriva navnet skikkelig på.

I heila sommar hadde me 47 pelargonier midt i stuå, i hyttå. 1. august reiste me hjem, og siden det har me hatt 47 pelargonier på spisebordet på kyykken. For de kan jo ikkje ver ude. De må ha det varmt.

Plutselig kunne kånå mi fortella meg at pelargonier trives aller best i drivhus. Forstår du? Sånnett drivhus så Hilde Gunn på Vanse har. Forstår du? Gratis pelargonier?

Kånå mi e ikkje heilt friske i håvet. Når hu får ei dilla så får hu det alvorlig. Hu har masd om det før, men eg har klart å avverga det med at eg e møje vekkreste og hu e heilt på jordet. Nå begynte hu, for alvor, å kikka på drivhus. Adle veier; hagesenter, spesialbutikkar for drivhus, nettet, - hu abbonere på drivhusblader og har kyypt bøger om drivhus.

Me har plass te et drivhus på fem kvadratmeter. Såne drivhus kan du få for 4 - 5 000 kroner. Tror du hu vil ha et sånnett? Nei. Hu har vært på

Vanse. Hu ska ha et drivhus i engelsk sedertre. Disaina og lagd av gurunen sjøl; Gabriel Ash (engelen Gabriel Aska). Et sånnett drivhus så Ash viste fram på Chelsea Flower show i 2007, og det einaste engelska drivhuset som e godkjent av The Royal Horticultural Society. Kor møje det kosta? Det kosta det kvida udav auene våre. Me fekk 47 gratis stranglar så nå koste oss øve 2000 kroner pr. stykk. Eg har prøvd å få kånå mi innlagde, men der e ingen så tør å ta imod na.

Hu har organisert. Fjerna kirsebærtreet, og alt aent der drivhudet ska stå. Hu fant røtter så gjekk te Kina. Hu har fått Lyse te å grava kablane djubare ner. Jens har fjerna gjerdene mod naboane. Gonzkien har grusd, murt og støypt. Drivhuset kom, som byggesett, og nå har Bjartungen satt det opp. Der e automatiske belysning, varmekablar, victorianske fliser på golvet, og vinduer så åbne seg av seg sjøl hvis der bler for varmt. Og eg så seie at eg ikkje e heilt rektige. Drivhuset e 3,5 kvadratmeter. Verdens minsta. Og verdens dyraste.

I mårå ska det ver ferdigt, då kan me setta på varmekablane. Og få pelargoniane vekk fra spisebordet. Då kan eg gjerna få mad igjen. Alt dette tullet skyldes Hilde Gunn Deisz, fra Vanse. Merk deg navnet. Ei livsfarlige dama, så påstår at hu gjer vekk, heilt gratis, pelargonier. Kyss meg i rauå.

Det aller versta e at eg dessverre må innrømme at drivhuset e fint. Det e nydeligt, og det gjør det vanskelig å sutra og gneldra. Og du må bare komma og kikka på drivhuset, hvis du vil. Men då må du betala 800 kroner i inngangspengar. Me må jo få finansiert galskaben. Me har solgt hyttå og to av ungane, men me har ennå ein haug med regningar igjen...

Atles kommentarer



Den berømmelige Stadttunellen

Ja, ja, så har vi det gående igjen; Kystverket har vendt tomme ned for å bygge det mest fremtidsrettede infrastrukturprosjektet på flere hundrede år.

Jeg var for tre-fire år siden lykkelig over at vi har en offentlig etat som makter å være objektiv og jobbe med full integritet. For en tid tilbake fikk jeg kaffen i vrangstrupen da jeg oppdaget hvor feil jeg hadde tatt.

Nå er ikke dette en personlig kritikk til Kirsti Slotsvik (Kystdirektør), men siden hun sitter med det overordnede ansvaret i etaten, så må hun nok tåle å stå som huggestabbe for denne, uten sidestykke, IDIOTISKE konklusjonen om denne tunellen.

Nå skal ikke jeg gjenta alle saklige og faglig underbygde kommentarer til dette, med alt det dårlige været som vitterlig er på Stadthavet mye av året, mest vinterstid selvfølgelig. De som har uttalt seg hittil, som jeg har sett, har meget god kompetanse uten min verifisering.

Men jeg har en viss kompetanse selv også. Som en "havets mann" siden jeg reiste på min første tur på linefiske da jeg var 15 år til nå, når jeg nærmer meg de 60, har jeg opparbeidet meg en viss kompetanse på vær- og strømforhold til sjøs, på bortimot alle verdens hav. Jeg har reist hjem fra Grønland senhøstes på 80 fots trebåter, jeg har "bauet" is ved Svalbard, ved Vestgrønland, i St.

Lawrencegulven og i Antarktis. Jeg har ridd av mang en storm i "the roaring forties", både sør for Australia og ved den sørlige atlantehavskysten ved Argentina. Det man gjør i slike anledninger, i slike havområder, er å ta det med ro, lese været, strømmen etc., holde god utkikk etter storsjø og is, og ellers håpe det beste. Dette fordi der ikke finnes alternativer. (Det kalles forøvrig "sjømannskap").

På Stadthavet er det også skummelt; ikke først og fremst p.g.a. vindstyrken, men p.g.a. at når havet står på som verst, så får man noe uberegnelige retursjø fra de steile fjellene, samt at der er noen strømforhold som også er meget uberegnelige, hvis man ikke er lokalkjent eller følger med strømskiftene (tidevann). Dette gjør at relativt store båter av og til har fått problemer utfor Stadt i relativt overkommelig vær.

Nå har jo Kirsti Slotsvik for så vidt rett når hun sier at skipene har blitt mye bedre siden den gang skip virkelig forliste på Stadthavet, men det kan likevel skje ulykker med nye skip.

Det viste seg rett før jul i 2003 da en av våre nyeste hurtigruter nesten havarerte der og holdt på drive opp i "Boketjuvane" (der Petter Dass for øvrig også havarerte på vei fra Bergen og hjem til Helgeland og alle bøkene hans ble borte (derav navnet "Bok(e)-tyvene (tjuvane)").

Vel da jeg så, sist sommer eller høst, at styresmaktene hadde forlangt en ny utredning fra Kystverket, fikk jeg imidlertid bange anelser. Hvorfor trengte man enda en utredning? De hadde vel et

tjuvetalls utredninger fra før, den siste fra det samme kystverket i 2007. Kunne det være at de trengte en annen konklusjon?

Vel nå har vi fått svaret; de trengte en utredning som passet de bevilgende myndigheter bedre, slik at de kunne trenere saken videre. Noen annen konklusjon er det vanskelig å dra ut fra den siste utviklingen i saken.

Ja, som dere kan se, så er jeg rett og slett FORBANNET på disse feige byråkratene som ikke tør å gi en objektiv utredning på en så selvfølgelig sak som denne.

Et par milliarder kroner; hva er nå DET når man ser hvilke muligheter denne tunellen kan skape? Her kaster man hundrevis av mrd. ut i verden til alskens "gode" formål som er meget vanskelig å se noen effekt av. Og så kan man ikke se potensialet og effekten av en tunell igjennom Stadtlandet???

Det er ikke mindre enn en skandale. Jeg mener at Kirsti Slotsvik som den overordnede ansvarshavende bør ta sin hatt og gå. Og så bør alle byråkratene i denne etaten få sparken. De eksterne konsulentene som her har vært brukt bør også miste sin bevilgning, for at de til de grader har latt seg kjøpe for å legge kun negative parametre inn i denne rapporten.

**Med forbannet hilsen
Atle Rusten**

De gyldne tidene er her igjen

– Bare synd det ikke gjelder norske sjøfolk også



Bergens Tidende (BT) har en artikkel med overskriften: "Intens jakt på sjøfolk" den 05.02.11. Dette er jo noe som pirrer nysgjerrigheten, så jeg begynner å lese.

Det blir ikke så lystig lesing, nå ser jeg selvsagt at det ikke er noe de norske sjøfolk rederne ønsker. Langt i fra, og bokstavelig talt, det er asiaterne de er ute etter. De er så lystne på dem at de har opprettet egne skoler, eller som Odfjell SE foretrekker å kalle det, *akademier*; Odfjell Academy.

Det er altså i Østen de gjør investeringene for fremtiden. De får tak i alle de potensielle sjøfolkene de kan, og får dem inn på egne skoler.

I nevnet artikkel står følgende (BT): *Verdensflåten risikerer et underskudd av arbeidskraft på 11 prosent i 2015. - Det totale behovet i 2010 var 637 000 offiserer og 747 000 vanlige sjøfolk.*

Som man ser av tallene over, blir antallet norske sjøfolk, sammenlignet med totalen, skremmende liten, og slik det ser ut, blir tallet heller ikke større.

- det er betydelig økning i tilførselen av sjøfolk, kan BT videre fortelle. Spesielt

de siste fem årene har økningen kommet fra land som India, Kina og Filippinene.

Tenk om rederne heller snudde nesene hjemover og så etter norske sjøfolk. Slik situasjonen er i dag vet vi at en slik tankegang er drømmerier, men om styresmaktene også planlegger på lang sikt, kan det bli virkelighet. Når det går opp for myndighetene at vi er i ferd med å miste våre egne sjøfolk, og innser hvilken verdifull kompetanse de tar med seg ut, vil de kanskje reagere. Vi håper de ikke reagerer for sent!

LRV

2554 tungtveiende argumenter for å legge mer av varetransporten til sjøs

Det har vært 2554 ulykker, 875 døde, på veiene i Norge fra 2000 til og med november 2010. Dette er et viktig argument for å legge en større andel av varetransporten sjøveien. Dersom vi fjerner noe av varetransporten fra veiene, vil vi ikke bare spare menneskelig, men også miljøet. Når vi vet hvor mange trailertilaster det går på en kjøllast, er det vannvidd å sende varene langs landeveien.

Norge er nesten bare en lang kyst, men varene sendes likevel landeveien. Langt under en mil er Norge på det smaleste, men store lastebiler og trailere er prioritert fremfor å sende varene på kjøllast langs kysten. Derfor har vi og slike dystre statistikker og reportasjer som vi kan se ved siden her.

VEIENE MED FLEST ULYKKER

Dette er de ti veiene med flest ulykker fra 2000 t.o.m. november 2010. Kun ulykker med omkomne eller alvorlig personskade er med.

- E6: Svinesund-Kirkenes: 901 ulykker (323 drepte)
- E39: Trondheim-Kristiansand: 462 (166 drepte)
- E18: Kristiansand-svenskegrensen: 319 (107 drepte)
- E16: Bergen-Sandvika: 196 (57 drepte)
- E134: Haugesund-Drammen: 176 (55 drepte)
- Fv. 17: Bodø-Steinkjer: 108 (31 drepte)
- Rv. 7: Granvin-Hønefoss: 106 (43 drepte)
- Rv. 3: Rennebu-Stange: 105 (46 drepte)
- Rv. 4: Oslo-Gjøvik: 94 (28 drepte)
- Fv. 44: Stavanger-Flekkefjord: 87 (19 drepte)

Kilde: Vegdirektoratet

Dette er en fryktelig statistikk og den omfatter bare de ti verste veistreknin-gene. I tillegg til de som har omkommet i disse ulykkene, har vi mange flere som er forkrøplet for livet. Prisen i kroner og øre er enorm, både samfunnsmessig og personlig.

For hver drepte i trafikken er samfunnskostnadene 23,3 millioner kroner (alle tall i 2004-«priser»)

- For hver hardt skadd: 6,3 millioner
- For hver personskade: 2,0 millioner

- Den samlede samfunnskostnaden for gårsdagens ulykke er 168 millioner kroner, med fem drepte og tre hardt skadde. Man trenger ikke å være Einstein for å forstå at det lønner seg å investere i bedre veisikkerhet. (Ulykken i Lavangsdalen i Troms 08.01.11)

Kilde dagbladet.no



Illfoto: Gian-Rico Willy Hurtigruten ASA

Som man ser kommer vi opp i over 20 milliarder kroner, dette bare i dødstall på ti år. I tillegg kommer all lidelsen, smerten og tapet den involverte familien kommer opp i.

Vi kunne tilrettelagt mye maritim infrastruktur for så mye penger. Hva med Stadt skipstunnel?

Nå må man begynne å tenke logistikk og sikkerhet. Bonusen blir færre drepte og skadde, tryggere veier, mindre forurensing, mindre tungtrafikk og flere arbeidsplasser til sjøs, samt milliarder av kroner spart. I mellomtiden vil arbeidstyrken på land øke. Havner og kaianlegg langs hele kysten må rustes opp, forholdene med hensyn til omlast-

ing mellom skip, samt mellom skip og bil/jernbane må også tilrettelegges. Dette blir selvsagt ikke gratis, men det er en investering i en sikrere og renere fremtid.

Om mye av godset fjernes fra veiene, kommer det til å føre til en annen og kanskje uventet fordel; frakteflåten vil bli nødt å fornye seg. Den vil bli mer moderne og sjøtransporten tryggere. Dette vil selvsagt også fjerne mye av ståket og forurensingen som dagens trailere forsurer miljøet langs veiene med. Skipstrafikken vil bli en mye mindre belastning, både med hensyn til bråk og forurensing. For det første vil avstanden til bebyggelse naturlig nok bli større, omlastingsplassene vil ikke ligge i umid-

delbar nærhet til boligområder. Kysttransport vil, slik vi ser det, bli en mindre belastning for miljøet enn veitransporten er i dag. Miljøgevinst vil vi helt sikkert også få i bedre teknologi i form av nye og gassdrevne båter, men den største gevinsten får vi likevel i sparte liv og lidelser.

Trafikkdødstallene i Norge er de høyeste i Norden, de er også de som har den minste nedgangen de siste ti år. Får vi mer av godstrafikken på kjøll er vi overbevist om at Norge, med sin lange kyst, vil se at den stygge statistikken vil endre seg positivt.

LRV



Norsund

Illfoto: Nordsund. Eirik Ask – www.bergenships.com



Scandinavian Star

Onsala den 27dec. 2010

**Jag som skriver är Ingvar Brynfors
Insatsledare vid katastrofen på
Scandinavian Star, den 7 april 1990**

**Det är med obeskrivlig förvåning
som jag läser stadsadvokat Sören-
sens svar på konkreta uttalanden
som han har haft att granska och
ta beslut om, vad som gäller mord-
branden på Scandinavian Star.**

De skrivelser med egen sakkunskap och befogenhet från andra katastrofer, jag haft att leda, allt i från bränder och olyckor, till det direkta skeendet ombord på Scandinavian Star vilka ligger som underlag för mina påståenden, är helt och hållet sopade under mattan. Tillgång till hjälp, från norska kollegor, från Larvik, som ställde sig till min ledning, under mitt befäl, utan att snegla på befälsordning, var ett kollegialt ansvarstagande, av sällan skådat samarbete. Även en annan Svensk grupp deltog i samarbetet. Vår kommunikation mellan enheterna var totalt utslagen, på grund av tekniska brister, och det arbete som utfördes, släckning och livräddning, var helt utanför de föreskrifter och regler, som är gällande. Därför ses de åtgärder som vidtogs från återanvändande befäls personer, vad anser befäl tillhörande Scandinavias Stars befälsgrupp, som rent destruktiva.

Användandet av släckvatten avbröts ett antal gånger, 3 – 4 st. à en halvtimmas

tid, under förmiddagen, och då redan släckta delar återantändes samt gjorde att vi var tillbaka "på ruta ett" igen. Avbrotten gjordes för att minimera den ökande slagsidan, av säkerhetsskäl för vår egen sak, genom att läns-pumpa fartyget från släckvatten. Förklaringen var från maskinchefens sida att de ca. 9-11 grader slagsida, som fartyget hade, var oroväckande, och att det endast fanns ett pumpsystem att tillgå, och det måste köras separat, antingen länsa eller släcka. Denna förklaring saknar helt och hållet grund, ytterligare system, oberoende av varandra, i flerdubbla upplagor, är enligt mycket skarp expertis ett måste, enligt de säkerhetsföreskrifter som gäller på fartyg.

Samt att frågan uppstår: Går det att läns-pumpa ett fartygs övre däck utan att slagsidan minimeras. Den var konstant under resten av dagen, trots länsning av vatten, ca. 9- 11 grader. Misstankar finns även att fartygets trimtankar användes för att styra slagsidan.

Chefselektrikerns uppträdande med att sparka bort de tråkilar, som ingår i rökdykarnas personliga utrustning, i ändamålet enligt följande mening, "att säkra självstängande dörrar, från att slå igen, och hindra slangdragning, vid inträngande till brinnande områden", förklarades samstämmigt vid sjöförklaringen med full enighet, mellan de två ovan nämnda besättningsmännen, som ovetenskaplig, gentemot de ombordvarande brandmännens beprövade långvariga taktik. En förklaring som accepterades fullt ut av sjöförklaringsledare, samt att dessa båda, befälen, hade

god tid att förbereda sig själva, innan avhöret, till skillnad från mig själv, något som förklaras här nedan i skrivelsen.

Förklaringen till det separerade hydraulikröret är även enligt min uppfattning ett sabotagdemontage, då röret anses, av mig, separerat under senare tid på dagen, och inte under den häftiga brand, med stor värmepåverkan i "oljekorridoren", under initialskedet av katastrofen, strax efter midnatt. Anledningen härtill är att alla andra rör i den aktuella korridoren var i stort opåverkade av brand och värme. Hudrauliksystemet var aktiverat, på begäran av mig ca. 6-7 timmar senare än huvudbrandens start, i anledning av säkerhetsskäl, att skapa en bra egen reträttväg genom akterrampens öppnande. Hade systemet separerats av värme tidigare hade det inte gått att öppna rampen, och självklart inte att lämna några garantier från maskinchefen, till Lennart Nordgren på Stena Saga, att rampen kunde stängas vid fara. Branden i denna korridor, oljekorridoren, startade ca. 12-13 timmar efter huvudbranden, då den kvarvarande värmen inte var hög nog för att starta en ny brand, och att två sängbottnar med skumgummimadrasser som kan misstänkas att användas som pilotlåga, placerades och antändes under det separerade röret för att starta den nya branden. Dessa sängar har med största säkerhet inte funnits i korridoren innan huvudbranden, då de skulle ha blockerat utrymningsvägarna, och avlägsnats av passagerare eller ansvariga ombord.

Ett rör som oljeröret, är klassat för högre

Leserbrev

tryckförhållande än vanliga rör är därför mer motståndskraftigare än vanliga konventionella rör. Systemet och hydrauliken i maskinrummet krävde för övrigt full kompensation, ca. 400 L olja, för att kunna användas igen i Lysekil. Rörbrottet låg på systemets högsta punkt, varför oljan inte kunde dräneras genom hävertverkan, utan genom mekanisk påverkan, vissa handgrepp stod på i "on läge" i ett utrymme som normalt är låst.

Den fara för insatspersonalen som denna brand utgjorde var av absolut högsta potens, fruktansvärd hög värme som antände brandmännens utrustning och klädsel, under korta insatser, samt bidrog till att siktglasen i rökdykarmaskerna krackelerade. En minuts angrepp gjorde att grupperna var utslagna och måste retirera, för att släckas själva.

Den förklaringen av Sörensen att inget uttryck gavs i Köpenhamn, en vecka senare, om någon sabotageteori från någon av oss tre svenskar som avhördes, är när det gäller mig att: "Den mentala balansen inte på något sätt var återställd, arbetet i dödens korridorer med att räkna in 71 st. omkomna, hade skapat kraftiga mentala rivsår, och att tid till "neutralisering" inte varit möjlig på grund av alla de tankar som ledde till de minnesbilder vi fick när vi bröt oss in i

låsta hytter, och bevittnade hyttinnehavarnas vetskap om deras förestående öde. Män och kvinnor omfamnande varandra i ett farväl, mödrar och fäder med barn i famnen."

Vi trampade på helig mark, vi hade inte där att göra.

Detta gjorde att vi hade fullt upp med att reparera oss själva under en kort veckan innan sjöförklaringen. Samt att tankar om att ett planerat sabotage förelåg, var ofattbart avlägsna.

Jag företog själv en besiktning av oskadade lokaler, brygga och restaurang, i den förliga delen av fartyget, utan något som helst självskydd mot rök eller värme, utan obehag, vid ca. kl. 20.00, strax innan ankomsten till Lysekil. Lokaler och utrymmen som blev totalt utbrända, vid en ny häftig brand, som statade efter midnatt.

Den panel som hade att leda sjöförklaringen, anser jag, gjorde det på ett i förhand ledande mönster, det var ordförandens sätt att ställa frågor, som inte var av relevant betydelse för saken. "Var röken svart eller grå?" anser jag inte ha någon som helst betydelse för brandens utredning. Inga frågor som berörde misstankar om sabotage ställdes till mig av ordförande Jan Erlund. Bisittarnas roller var även ganska tunna, det var

ändå folk med professionell fartygskunskighet, och som måste ha reagerat på de förklaringar om pumpar och stabilitet, som lämnades av de avhörda besättningsmännen. Misstankar om jäv har även sänts till Stadsadvokat Hjort, år 2005, efter kännedom om att dessa "utredare" hade goda förbindelser med inblandade rederier.

Vetskapen om maskinchefens generande "ovetskap" om hur olika fartygs maskinsystem, vad som gäller brand- och läns-pumpning, var konstruerat, fick jag först efter ett stort antal kurser, som jag ledde, i brandsäkerhet och utbildning för fartygsbefäl, efter branden, samt ett mycket gott samarbete med min egen lärare, en fartygsinspektör, i samma ämne. Och där alla dömde ut maskinbefälet på plats som ett odugligt befäl eller bluffmakare.

Något som helst förhör har jag inte deltagit i, från Norsk undersökningspersonal eller polismyndighet, vad som gäller mina iakttagelser i denna makabra händelse, som ledde till så många människors privata katastrofer.

**Vänligen 27 dec. 2010
Ingvar Brynfors**

Foto: Ukjent





Hei

Beklager dersom jeg sier det jeg mener rett ut, men jeg er veldig stolt av å være en Norsk Sjømann, Jeg er matros av rang, og er "drittlei" av at ikke regjeringen hjelper norske redere, slik at vi "ikkeoffiserer" kan få beholde, eller komme ut igjen i arbeid på norske skip.

Jeg vil gjerne ut igjen i utenriksfart, men vi er mange om beinet. Jeg har på følelsen av at vi blir kastet på land fordi rederiene " ikke har råd til oss " og blir erstattet av utenlandsk mannskap.

Dette er noe jeg aktivt kommer til å jobbe med for å snu trenden, koste hva det koste vil. Det er på tide vi får jobbene våre tilbake, og sikrer Norges stolte tradisjoner og livsgrunnlag.

Hva med dem som holder på med maritim utdanning, utdanner de seg til ledighet?

Hva vil skje i fremtiden med norske sjøfolk?

Mvh. Bjørn Henning Stockmann

info@fffs.no – www.fffs.no

Tide Sjø anket avgjørelsen i promillesaken til en høyere rettsinstans

28.04. er det derfor duket for ankesak i Gulating Lagmannsrett. Tide Sjø mener at de fremdeles har rett i at deres metode med å drug-/promilleteste sine ansatte på ferger er riktig. Dette bestrider FFFS, og tar også anken med fatning.

At det skal være nødvendig med en ny retts sak, når premissene og dommen fra

Tingretten er så klar som den er, vitner bare om en ledelse som har større tanker om seg selv enn hva godt er. Dyrt blir det også. Om det mot formodning går Tides vei i Lagmannsretten, ja da anker FFFS saken videre til Høyesterett.

Det kan ikke være slik at et rederi skal være i stand til å omgå loven bare på grunn av noe som ledelsen selv har bestemt. Om ledelsen gjør en feil bør de kunne akseptere dette, og de bør heller unnskyldte og lære av den feilen de har gjort, ikke begå en ny. At man er i stand til å innrømme og ikke minst unnskyldte

en feil, er stort. Å gjøre det motsatte vitner om dårlig dømmekraft, og om usikkerhet på seg selv.

Nå er saken anket og vi får forholde oss til det, men vi vil også informere om hvordan saken utvikler seg. En arrogant ledelse skal ikke få lov til å sjalte og valte som de ønsker med de ansatte. Vi kommer til å holde et ekstra våkent øye med måten vårt medlem blir behandlet på i ettertid.

LRV

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

Helseerklæring for sjøfolk
Offshore helseerklæring
Helseerklæring for dykking
Helseerklæring for flyvere
Bedriftshelsetjeneste
Leggekonsultasjoner

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

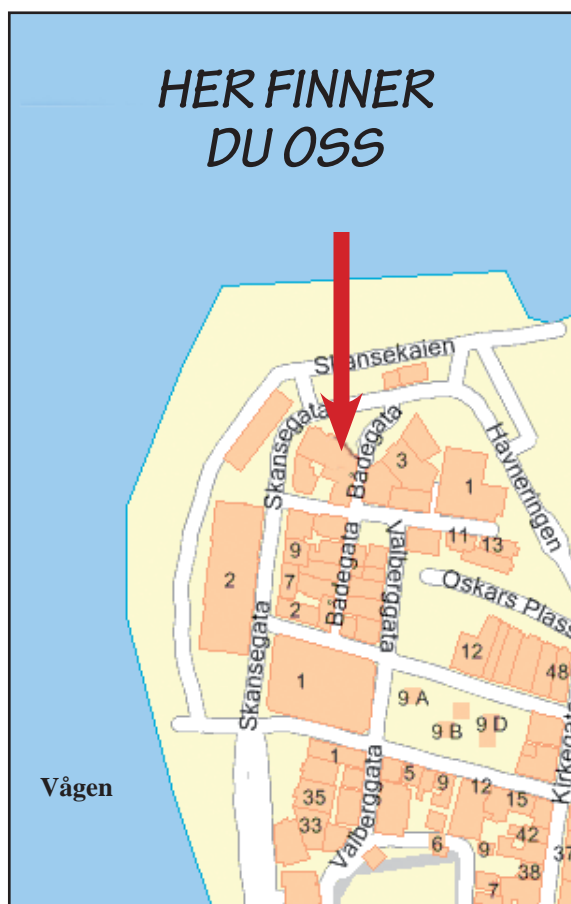
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



info@fffs.no – www.fffs.no

Hva har vi NATO og FN til?

Er det ikke for å beskytte uskyldige mennesker mot terror, uansett hvor i verden terroren måtte forekomme?

Ser i et felles skriv fra de tre andre sjømannsorganisasjonene (19.01.11) at de mener at verdens handelsflåter bør begynne å gå rundt Afrika, for å unngå pirater, 04.03 ser vi på NRK sine sider at direktør Sande i NSOF også er enig med Giske i at skipene bør bevæpnes. Det siste er galskap.

Dette er knefall for terroristene, i våre øyne, for det er terrorister piratene er. Mer enn 700 uskyldige sjøfolk holdes som gisler hos kyniske terrorister i Somalia.

FFFS mener at for å få slutt på piratvirksomheten må det gjøres på land, ikke med henrettelser ute på havet, som skipsreder Jakob Stolt Nielsen foreslår. Vi skal heller ikke overse problemet med å gå ukelange omveier rundt Afrika, med den forurensningen og de omkostninger dette medfører, man skal heller ikke ensidig satse på å anholde enkeltpersoner ute på havet.

Dette er sløsing med miljø og resurser. Send en internasjonal styrke inn i Somalia å få slutt på galskapen en gang for alle.

Nrk hadde for en tid tilbake en reportasje fra Somalia hvor de presenterte store bygg, veier etc. alle bygd med penger som kommer fra kapringsvirksomheten. Dette forteller meg og andre at dette er en vel planlagt operasjon, med "myndighetenes" velsignelse.

Det viser seg også at interessen for å stoppe uvesenet er totalt fraværende. Dette kan ikke det internasjonale samfunnet finne seg i lenger.

Det er ikke å blande seg inn i et lands indre anliggender å intervensere i Somalia. Somalia har ikke en indre struktur som er i stand til å ta seg av problemene, vi er heller ikke sikre på om de ville vært interessert. I alle fall er det ikke store overskrifter om hva de har foretatt seg. Tvert i mot kan man nesten daglig lese og se på fjernsyn hvordan Somaliske bander forbryter seg mot det internasjonale samfunnet. I våre øyne er det regelrette krigshandlinger de her foretar seg. Da må de også forvente å få svar med samme mynt.

Det internasjonale samfunn kan da umulig være så svakt at det er maktesløst overfor en gjeng med sjørøvere. Det kan umulig være slik at det skal bli et vigilante forsvar som skal ivareta verdens handelsinteresser. Er det den enkelte sjømann som skal væpnes? Dette er etter vår oppfatning galskap og det rene knefall for en lurvete gjeng pirater med en tøff forrentningsstrategi.

La heller internasjonale styrker gå inn og rydde opp, det har vært gjort på svakere grunnlag en dette før (ref: FN resolusjon av 2008 nr. 1851, som gir myndighet til å operere på Somalias landterritorium).

Faktisk har store kriger vært startet på dårligere grunnlag enn dette. I dette tilfellet trenger man ikke engang løgner for å intervensere, beviselige forbrytelser foreligger i fleng. Over 700 av de internasjonale bevisene sitter fremdeles som gisler, la oss gå inn å fjerne piratvirksomheten og redde de stakkarene som holdes som gisler, før det er for sent.

Dette er ikke en oppgave for enkelt starter, men et internasjonalt ansvar. Derfor er dette en oppgave for FN og eller Nato

LRV

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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



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. 295,-
Styrmann, maskinist, stuert, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 285,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 270,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 245,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 17.09.2010.

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

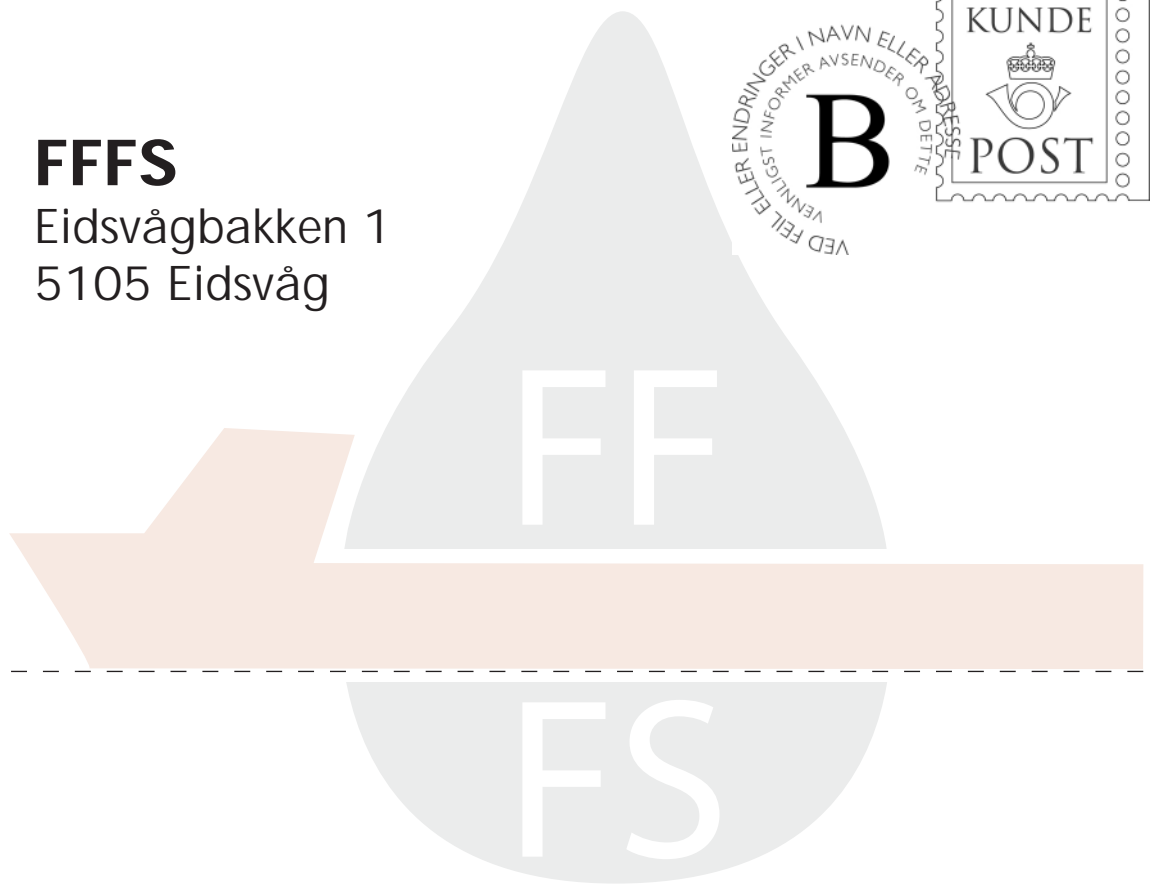
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Net Shop

Vi leverer varene dine!



Fantastisk skjerm med utrolige farger! 27" Dell LCD Ultrasharp U2711

Opplev fremragende fargenøyaktighet, presisjon og ytelse med Dell UltraSharp U2711 27-tommers widescreen-skjerm med PremierColor-teknologi. La deg forbløffe av en utrolig WQHD-oppløsning på 2560 x 1440 og super brukeropplevelse med mange tilkoblinger og justerings muligheter for topp komfort.

Sjekk vårt utvalg av kikkerter! Vi fører Nikon, Steiner, Fokus og Canon!

Høykvalitets kikkerter for både amatør- og ekspertbrukere som gir førsteklasses opplevelser. Om du leter etter marinekikkert, fuglekikkert eller bare en helt vanlig turkikkert, så har vi utvalget.



HP ProBook 4520s Intel i5 480M

Få gjort jobben med en stilig 15.6" bærbar HP ProBook. Kommer med 4GB minne og 320GB harddisk Windows7Pro64-bit.



47" LG 47LD420 LCD-TV

LG TV på 47" med 1920x1080. Utrolige farger og bildedybde til en enestående knallpris!



Geneva model S i tre farger!

Motorisert iPodocking som har vekking og alarm funksjon. Styrings-systemet er basert på berøring.



www.netshop.no
Tlf 33 42 22 22 - salg@netshop.no

NetShop er med på Elreturs nasjonale returrordning for kasserte elektriske produkter. Vi tar imot den typen produkter som vi selger.



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