

DRÅPEN

NR. 3 • 2009 • 8. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Full City
havariet**

**Atles
kommentarer**

**Ny dramatisk utvikling i
Skandinavian Star saken**

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





Full City havariet Atles kommentarer Ny dramatisk utvikling i Skandinavian Star saken

INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • september 2009



Full City Havariet side 8



Brev sendt justisministeren side 6



Trylla vekk ein sigarett side 23



Ny dramatisk vending i Skandinavian Star saken side 44

Nr. 3 september 2009 - 8. 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:
Kjetil Alsvik/StatoilHydro

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Leder	side	4
Full City havariet	side	5
Brev sendt justisministeren	side	6
Hvorfor to skipsregistre i Norge?	side	7
Mannstelefonen	side	8
Hvilket lovverk er det lovgiveren selv følger?	side	10
Hvem har ansvaret når rederne flagger ut?	side	11
Atles kommentarer	side	12-13
Bemanningen på innenriksferger	side	14
Det er godt å se at vi har kritikere	side	15
Diskriminering ved fylte 62 år	side	16
Det hjelper å belyse problemene sine i Dråpen	side	17
Enkelte redere benytter seg av ulovlige avtaler	side	18
Tanker etter valget	side	19
En liten tankevekker til dere som bruker Facebook	side	20-21
Human Factor	side	22
Trylla vekk ein sigarett	side	23
Sjøfarten, de korruperte og de varsomme	side	24-29
Staten, oljefondet og de fremtidige generasjoner	side	30-31
Fra Adam og Eva til Beagle og Charles Darwin	side	32-36
"Fagorganiserte fikk ulovlig skattefradrag"	side	37
Nesten meteorstorm 17. november	side	38-40
Leserbrev	side	41-43
Ny dramatisk utvikling i Skandinavian Star saken	side	44-45
Selvgodheten i enkelte kretser eier ingen grenser	side	46-47
Hetskampanje mot FFFS og Leif R. Vervik	side	48
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Enda en sommer er over, valget er også over. Vi får håpe at vi har fått en stortingsforsamling som fortjent

Nå står den nye pensjonsordningen for døren. I den forbindelse har vi vært så heldige at vi har fått en kronikk fra en som har greie på hva han snakker om. Han har også, som dere kan lese, gitt oss flere gode råd. Råd vi har tenkt å følge. Vi har tatt kontakt med sentrale stortingspolitikere og fagfolk på området, og har satt oss fore å få rettferdighet når det gjelder sjømannspensjonen, etterlattepensjon og høyning av utbetalingene. Har dere innspill i så måte, ikke vent, men kom med forslagene til oss så fort som mulig.

Som dere vel er kjent med, tapte vi 62 årssaken i Agder Lagmannsrett, den er nå anket til høyesterett. Der håper vi på mer forståelse enn det vi fikk i lagmannsretten, slik at vi slipper å gå den lange veien om Strasbourg for å få rettferdighet for dere. Som sakt før, vi trenger ikke et eget lovverk for sjøfolk. Arbeidsmiljøloven må innføres til sjøs, bare på den måten kan vi få likerett for sjø og landansatte.

I etterkant av ovennevnte sak har vi fått mange henvendelser fra andre som er blitt utsatt for det samme. Vi kan selvsagt ikke ta alle disse sakene for retten, men vente på resultatet fra den saken vi allerede har oppe. Den vil skape presedens for alle andre også.

Vi oppfordrer derfor våre medlemmer som kommer opp i noe lignende om ikke å akseptere oppsigelsen, men kontakte oss.

Vi har i tidligere utgaver av Dråpen etterlyst bilder fra dere, det har vært liten aktivitet i så måte, og oppfordrer igjen leserne om å ta frem fotoapparatet å knipse i vei.

Vi vet at sjøfolk følger FFFS med Argus øyne, og det er flott. Vi får stadig henvendelser om ting vi har gjort og gjør, det er vi taknemlige for. De vet at når vi sier noe mener vi det og følger opp det vi sier. Derfor fortsetter vi også å vokse.

Hjelp oss til å hjelpe deg selv. Hver gang vi sender ut Dråpen, får vi en del returere på grunn av at vi ikke har riktig adresse. Rederier, båter og medlemmer flytter og glemmer å gi oss beskjed om adresseendring. Det fører til at bladet blir forsinket, eller ikke kommer frem i det hele tatt. Derfor håper vi å få beskjed om dere bytter adresse.

Som dere kan lese på våre hjemmesider, har det stormet litt omkring temaet; kan FFFS medlemmer trekke medlemskontingenten fra på skatten? Ja mener vi. Alle fagforbund gjør det og skal fortsette med det. Dette skal vi sloss for. Les mer lenger bak i bladet.

Nå er endelig avtalen med Officer/Network Norway i boks. Nå kan de av våre medlemmer som ønsker det, skaffe seg et billig og godt mobiltelefon tilbud. Officer/Network Norway bruker det samme sambandet som Telenor bruker, slik at dekningen i offshore er like god. Les mer på våre hjemmesider.

Med dette ønsker vi alle våre lesere en god høst.

Leif R. Vervik



FULL CITY HAVARIET

Hva skal vi tro når vi hører at myndighetene påstår at oljeberedskapen langs kysten er god nok? De påstår at hele problemet med forurensingen etter Full City, ligger i at kapteinen snakket dårlig engelsk og at det hollandske fartøyet som skulle hjelpe til, ikke kom frem tidsnok.

Det som skjer når ansvarlig statsråd uttaler seg, er at de driver med ansvarsfraskrivelse, ikke reelle sannheter. De gjør alt det de kan for å få folk til å tro på at vi har en fullgod beredskap. Dette er bare tull. Vi har ikke noe som i det hele tatt ligner på en skikkelig oljevernberedskap langs kysten. Hadde vi hatt det hadde oljelensene vært på plass bare timer etter ulykken.

Vi har ingen førstelinjeberedskap, heller ikke andre linjeberedskap. Til det har vi for få og for små beredskapslager.

Oljelensene holder heller ikke mål, utenom når været er fint. Det er sjelden at været er på vår side når det skjer et havari, dårlig vær er oftest grunnen til at det går galt.

Når politikerne prøver å berolige oss med alt er i sin skjønneste orden, bør vi være på vakt. Da vet vi at de forteller oss det de tror vi vil høre. I alle fall det de vil at vi skal tro.

På spørsmålet om beredskapen er i orden, svarer de på andre ting. De snur på det hele og lar oss få høre at hele feilen ligger på kaptein og mannskap om bord. De svarer også at det tok lenger tid enn forventet å få det hollandske spesialfartøyet på plass.

Viste politikerne at ulykken skulle skje? Var båten allerede bestilt? Selvfølgelig ikke.

Slike spesialskip er tredjelinje i beredskapen. Først må vi stole på oss selv, og siden hente inn ekstern hjelp, om vi ikke har råd til å holde oss med den typen skip selv.

De kan heller ikke skylde på at livreddende assistanse kom i veien for utlegging av lenser. Dette er også en måte å bortforklare handlingslammelsen. Det hadde ikke vært noe problem å sette i gang oljevernberedskap samtidig med livreddende evakuering av mannskapet. På grunn av manglende beredskap er nå store deler av sørlandskysten tilgriset av olje. Oljekatastrofen kunne vært strengt avgrenset dersom vi hadde hatt tilstrekkelig beredskap. Nå vil de ansvarlige politikerne sette en stopper for bruk av tungolje. De vil sette tidsfrist for bruken av tungolje, og de vil få resten av verden til å gjøre det samme. Har ikke våre politikere magemål, tror de at det er så lett å stoppe bruken av tungolje? Vi vet at tungolje er mye billigere enn annet drivstoff. Hvordan vil de kompensere for de ekstra utgiftene til hele den internasjonale handelsflåten? Slike utspill er å fjerne fokuset fra det som er spørsmålet, skal vi ha en troverdig oljevernberedskap eller skal vi drive med bortforklaringer også i fremtiden?

LRV

Brev sendt til Justisministeren

I Norge har vi en fantastisk lov, som vi var de første i verden til å innføre, Arbeidsmiljøloven. En lov vi er stolte av å ha. Den skal beskytte arbeidstakere i landet mot alle former for overgrep. Problemet er at den ekskluderer store deler av de som er ansatte i dag.

Dette er kanskje ikke din eller departementets skyld, snarere de som skal informere deg.

I dag gjelder loven innenfor størstedelen av fastlandsnorge og faste installasjoner på sokkelen, men ikke til sjøs. I tillegg har vi en Jo-Jo lov når det gjelder flyterigger. Når ankrene er ute gjelder Arbeidsmiljøloven, når ankrene er opp gjelder Sjømannsloven.

Det rare er at selv om Norge var det første landet i verden som innførte Arbeidsmiljøloven, er vi det siste landet i Europa, med skipsfart, som ikke har innført den til sjøs.

Til sjøs har vi Sjømannsloven. Dette er en lov som ikke favoriserer dem det gjelder. Tvert i mot er det en lov som diskriminerer dem det angår, hver eneste dag.

Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS), som jeg representerer, opplever hver eneste dag at våre medlemmer blir utsatt for overgrep. Flere ganger har vi vært nødt til å gå til rettssak for å få løst problemene. Senest i november i fjor i fjor, vant vi en sak i Høyesterett. Da gjaldt det sjøfolk som var tvunget til å betale full kontingent til forbund de ikke var medlemmer i.

I disse dager sender vi en ny anke til Høyesterett, denne gangen gjelder det diskriminering, på grunn av at rederne kan si opp sine ansatte ved fylte 62 år.

Et grelt eksempel på dette er en barkeeper i selskapet Color Line som ble oppsakt på dette grunnlag. I dag må mannen livnære seg som bussjåfør (sjømannspensjonen er alt for lav, selv med full fartstid på 30 år). Denne jobben kan han ha til han blir 72 år. Han kan, med andre ord ikke skjenke drinker på åpent hav, men kjøre rute/skolebuss på all slags føre.

FFFS vil med dette innstendig be Justisministeren om å se på saken, og håper at han snarest vil ta grep for å innføre Arbeidsmiljøloven også til sjøs, på lik linje med resten av Europa.

Med vennlig hilsen FFFS

Leif R. Vervik
Formann



John Petter Reinertsen/Samfoto

Hvorfor to skipsregistre i Norge?

I media kan man lese at det er antydning til holdningssending og litt bevegelse blant norske redere. De vil flagge skipene sine tilbake til norsk flagg. Dette er gledelig lesing, Men hvorfor skal det være til NIS-flagg? Hvorfor kan ikke begge registre være likeverdige med hensyn til tariffier og overenskomster? La oss bruke NOR tariffier. Vår påstand er at Norge ikke er en bananrepublikk, derfor trenger vi ikke bekvemmelighetsflagg.

FFFS mener at det er på høy tid at politikerne tar til fornuft og sidestiller skipsregistrene.

Gi NIS registret samme betingelser som NOR med hensyn til tariffier, og fjern de skammelige tariffiene for utlendinger.

Med dette mener vi at norske mannska- per skal ha førsteprioritet. Dette vil med- føre at flere nordmenn vil få arbeid til sjøs. Selv utenlandske redere vil se at det er mulig å drive fornuftig skipsfart fra Norge. Dette vil utelukkende få positive konsekvenser.

Dette er selvfølgelig dristige tanker, men ingenting skjer om man ikke tør å prøve.

Da Bergensbanen ble vedtatt bygget, kostet det mer enn et statsbudsjett, mens det vi snakker her vil bli mye billigere men resultatet vil bli minst like bra. Norge vil igjen bli verdensledende til sjøs. Oljeeksporten vil ikke vare evig, men transporten til sjøs vil.

Det er ikke lenge siden Norge var totalt avhengig av skipsfarten, men så fant man olje. Det som frem til da var total- grunnlaget for inntekten til staten Norge, var det sjøfolk/fiskere og redere hanket inn. Da gårldagens politikere så at vi som nasjon hadde muligheter til å spise kirsebær med de store, grep de sjansen og glemte det som frem til da hadde vært livsnerven. Olje var alt det vi skulle satse på. Da var det også enkelte politikere som mente at de kunne slå tilbake mot

rederstanden, som de hevdet hadde hatt alt for mye makt. Nå skulle de sette ska- pet på plass. Skipsfarten var passe'. Dagens politikere er ikke så mye anner- ledes, tanken er at rederne ikke skal få den plassen de en gang hadde, i hvert fall ikke før det er tvingende nødvendig, og de selv er pensjonert. Da kan man si det var i alle fall ikke deres feil at rederne og sjøfolkene igjen er blitt en viktig inntektskilde.

Skal vi virkelig være nødt til å leve med at noen sentrale politikere skal styre ut fra misunnelse? Er det ikke bedre å styre ut fra realisme, legge forholdene til rette for at det skal være mulig å drive skipsfart fra Norge, slik at flest mulig nordmenn kan få jobbe til sjøs? Vi vet utmerket godt at det kan bli vanskelig, om ikke umulig, å drive alle norskeide skip med bare nordmenn. Da hyrer man inn utlendinger, men da må Norge som en fredsprisutdelende nasjon, leve etter sitt eget mantra, lik lønn for likt arbeid. Derfor mener FFFS at begge registre likestilles, og at man ikke må være så opptatt av skatter og avgifter at man "tjener" seg selv til fant.

LRV



Manntelefonen er en av tjenestene i regi av Reform, ressurscenter for menn. Manntelefonen har åpningstid 17.00-20.00 alle hverdager. Telefonen blir betjent av ulike mennesker med forskjellig bakgrunn. Felles for de alle er, lang livserfaring, solid opplæring og at telefonen blir betjent på frivillig basis. Nå satser manntelefonen på gruppen sjøfolk. Vaktene vil få en generell innføring i hvordan det er å være om bord, om arbeidsforhold, og sosiale forhold for sjøfolkene. For dette er en stor forskjell fra "vanlige menn" og sjøfolk. Mange vet ikke en gang at sjøfolk går i en helt annen turnus enn plattformarbeidere. Det er ikke alt som er like lett når en er ute halvparten av året. Og da i tillegg gå igjennom noe vanskelig. Man har ikke hodet med seg bestandig, og det er lett å sette seg for mye på lugaren.



Artikkelforfatter: Håvard Vedvik



Det kan være
ensomt
om bord...

Manntelefonen
23 34 09 60

mandag – fredag kl 17-20

Har du, eller kjenner du noen som har behov for å snakke om:

- samlivsproblemer
- ensomhet eller andre psykiske problemer
- sinne eller vold
- seksualitet
- andre situasjoner som oppleves vanskelige

Ring oss på Manntelefonen

Vi er vanlige mennesker med ulik bakgrunn og livserfaring som vi bruker til å bistå menn. Vi har taushetsplikt

reform

RESSURSENTER FOR MENN

Vi har alle typer innringere, noen er ensomme, mange har problemer i samliv, eller med samvær. Noen sliter med rus og vold. Her er ingen telefon for liten eller for stor. Noen av samtalene henvises til andre innstanser innen det offentlige hjelpetilbudet, men mange problemer løses i løpet av telefon-samtalen. Vi er også tilknyttet en juridisk rådgivningstelefon, hvor innringer kan få gratis juridisk rådgivning. For det er ikke lett å gå igjennom et samlivsbrudd og likevel måtte reise ut en måned. Eller å gå om bord å bekymre seg for hvordan det skal ordne seg med samvær med barna.

Likestilling har lenge vært et fokus i dagens samfunn, og for mange er likestilling synonymt med feminister og lignende. Men menn har også en rett til likestilling. Når det gjelder barne-

samvær, og ikke minst har de en rett på å vite sine rettigheter. Og når vi snakker om likestilling burde jo også sjøfolkene likestilles. At menn kan ha vanskelig for å snakke om sine problemer, er ikke å skyve under en stol. Kanskje enda mer i et konservativt yrke som i sjømannsyrket.

Hensikten med denne kampanjen er å synliggjøre denne tjenesten for ansatte og medlemmer. Vi vet hvor viktig det er, særlig for menn å ha noen å snakke med når det røyner på. Erfaringsmessig har menn ofte et lite kontaktnett som de kan snakke om vanskelige ting med. Vi tror at denne type tjeneste kan være et bidrag til å høyne menns livskvalitet. Kanskje opplever mange menn det som vanskelig, og ikke vite hvem man skal henvende seg til når behovet for noen å snakke med melder seg. Så bruk oss.



Westcon Løfteteknikk AS (WCL) operates from premises in Haugesund, Bergen and Stavanger - and the company is a premier provider of lifting technology products and services. WCL represents a commercial total concept which comprises direct import for sales and rentals of cranes and lifting equipment, expert access technology services, multiskilled personnel, material control and certified working equipment safety training.

TOTAL CONCEPT SOLUTIONS WITHIN LIFTING TECHNOLOGY

- Sales/rentals of cranes and lifting equipment
- Specialist inspection and certification
- Certified safety training
- Engineering services

WESTCON
LØFTETEKNIKK AS

Westcon Løfteteknikk AS • Grannesgaten 25 • N-5523 Haugesund • Norway • Tel: (+47) 52 70 42 00 • Fax: (+47) 52 70 42 01 • wcl@westcon.no • www.wcl.no

Hvilket lovverk er det lovgiveren selv følger?

Vi har i den senere tid fått en del bekymringsmeldinger om at mennesker blir fratatt sine basale menneskerettigheter i Norge.

Det er ikke bare sjøfolk dette gjelder (Sjømannsloven), men i høyeste grad også mennesker som har sitt virke på land. Det være seg folk på grasrotplan så vel som folk i det høyere samfunnskikt.

Man blir fratatt retten til å utføre yrket sitt, man får bankkontoer sperret, man blir rett og slett forfulgt på grunn av at man vil bekjempe urett.

Problemet er bare at "staten" ikke bryr seg så mye om lovene, så lenge det ikke passer dem. Blir man brysom og setter fingeren på betente ting, bruker man makt til å opprettholde ulovlighetene. Dette er ikke bare løse påstander, men etter hvert godt dokumenterbare saker.

Det er heller ikke noe nytt fenomen, men noe som har pågått i årtier. Om ikke makthaverne har fått det som de vil, setter de i gang en svertokampanje

til å begynne med, og virker ikke det, har man alltid andre maktmidler. Kanskje vi er kommet over den tiden da dissidenter i Norge ble innesperret på mentalsykehus, men vi har langt igjen.

Vi har flere bevis for at dette foregår, altfor ofte etter vår smak.

Vi ønsker ikke på dette tidspunkt å gå inn på hvem det dreier seg om, men konkluderer med at det finnes flere eksempler som kan dokumenteres.

Er man modig nok til å stå opp i mot det etablerte, har man strukket nakken litt for langt. Man risikerer, som vi har nevnt ovenfor, ganske tøffe tak fra de som "eier" makten. Det er nemlig det de tror, "de" eier all rett og makt. Lovene er til for deg og meg, ikke "dem".

Rokker noen med den, er man ille ute. Man får først beskjed gjennom vanlige kanaler. Deretter kanskje en anonym telefonoppringing, så fra en advokat, så fra rettssystemet eller på andre måter, om at man bør ligge litt lavere i terrenget.

Har man rett i følge lovverket, og dessuten mener at man er ute i et legitimt ærend, er det ingen som med litt samvit-

tighet legger seg langflat. Det finnes faktisk dem som tør og vil bekjempe urett.

Disse "noen" er rusk i maskineriet til de som på en eller annen måte har tilranet seg makten. Da må disse settes ut av spill. Da er det ikke måte på hva "de" kan finne på å gjøre.

Det ligger mange vrak langs veien der makthaverne har tråkket. Med dette i bakhodet er det et paradoks at det er Norge som deler ut Nobels fredspris! Vi har et stykke å gå for å gjøre oss fortjent til en slik oppgave.

Men noen mennesker i dette landet er i ferd med å etablere en organisasjon som ikke skal arbeide med menneskerettighetene i alle andre land, men blir den første organisasjonen i Norge som skal arbeide for menneskerettighetene til mennesker i vårt eget land. Det er her vi må starte før vi begynner å tro at vi kan belære folk i andre land. Vi kommer tilbake med mer om dette i løpet av høsten.

LRV



Illfoto: FFFS medlem

Hvem har ansvaret når rederne flagger ut?

Har staten et ansvar?

Staten, den største eieren i flere oljeselskaper, så om staten styrer litt mer i forhold til den medbestemmelsen de har gjennom sin aksjepost, må oljeselskapene gjøre som de blir fortalt. De kan instruere oljeselskapene til å øke ratene for den jobben rederiene utfører. Dette vil i sin tur føre til at rederiene ikke er særlig interessert i å jobbe for andre enn de som betaler best. Dette vil tvinge de oljeselskapene som på liv og død vil betale minst, til å følge etter.

Det er et paradoks at staten ikke er i stand til å tenke helhetlig. Det overskuddet oljeselskapene opparbeider skal også være med på å betale for nordmenn som går på trygd.

Hadde man tenkt på den måten, at det som kommer inn også skal være med på det store spleiselaget det er å drive en stat. Dette er Jens og Kristins favorittutrykk, spleiselag.

I dag er det slik at pengene som kommer inn til statskassen, blir fordelt til mange departementer, og derifra blir det utbetalt, alltid i minste laget, til de som skal ta seg av bruken av midlene. Både Jens og Kristin med flere er opptatt av at man må få arbeidsledigheten ned, men hva blir gjort? Jo da, man svikter de som trenger den hjelpen staten kan og skal yte. Staten kan bruke styringsretten sin når det gjelder oljepolitikken.

Man kan for eksempel senke kravet om



foto: Tamesis, Wilh. Wilhelmsen

skatter og avgifter, dersom oljenæringen setter opp ratene for tjenestene rederiene utfører, på den måten blir rederiene i stand til å ansette flere *norske* sjøfolk. Man kan se helhetlig på problemet, man vet at pengene som kommer inn til staten er statens eiendom, man vet også at pengene som går ut er statens eiendom. Nå er det bare slik at staten ikke betaler eller mottar pengene til en og samme kasse, vi har som sagt mange departementer, som mottar og betaler ut pengene. Departementer som på sin side konkurrerer seg i mellom om hvem som er flinkest i klassen. Litt spart her og litt spart der, så får man skryt av Kristin.

De som ikke er like flinke blir de som er satt til å skaffe folk arbeid. De har for få midler, næringslivet likeså. Dette fører oss inn i en ond sirkel som det blir vanskelig å komme seg ut av.

Hadde oljeselskapene fått beskjed om å betale mer for de tjenestene rederiene yter, hadde vi hatt færre sjøfolk på trygd. De hadde vært i arbeid og skattet av inntekten sin. Summa summarum hadde kanskje staten sittet igjen med det samme overskuddet.

LRV



Minimumsbemanning på ferjene

Det dukker stadig vekk opp historier hvor man får presset bemanningen på ferjene ned til et lavmål. Nå sist var det to nybygde ferjer for Fjord1 som trafikerer Måløy – Oldeide og Stårheim – Isane. Her har man bygget ferjer for 50 biler, med bruttotonnasje på over 700 tonn, hvor man har fått godkjent 3 mann som minimum – eller sikkerhetsbemanning. Passasjertallet er 145.

Jeg ble kontaktet av en av førerne som skal ha en av disse ferjene og han var meget frustrert over dette, som rimelig kan være. Jeg kontaktet vedkommende på Sjøfartsdirektoratet som hadde signert disse bemanningssertifikatene og han sa bare at hvis sikkerheten ikke blir ivarettatt med denne bemanningen så er det bare for førerne å legge fast ferja og ikke seile.

For det står med uthevet skrift i bemanningsoppgaven at Kapteinen er

ansvarlig, sammen med rederiet og tillitsmannsapparatet og den øvrige skipsledelse, å sørge for at skipet til enhver tid er tilstrekkelig bemannet til å utføre den jobben det skal.

Sikkerhetsbemanning/minimumsbemanning er definert som det absolutte minimum det kreves for å seile skipet (tomt) fra A til B.

Det ble referert til § 4 og 8 i sjømannslovens bemanningsforskrift.

Vel, dette er vel og bra, men jeg tror det ville medført en del rabalder hvis en fører gikk til det skrittet å surre fast ferja til kaia og nekte å gå p.g.a. for lite folk. Det skal noe til.

Her i dette tilfelle hadde man til alt overmål fått vekk styrmann, som ellers er påkrevet på skip over 500 BT. Hvordan skal dette foregå? Jeg ser for meg matrosen/billettøren som skal ta ombord bilene, hvor han må telle hvor mange personer som er i hver bil, for så å stoppe lastingen når passasjertallet kommer opp i 145 (det er 29 småbiler med fullt passasjerbelegg). Så skal samme billettør billettere disse, hvorpå han skal gå til styrehuset før ferja kan gå fra land (det er nemlig slik at de ikke har lov til å gå fra land før der er på plass to personer på bro).

Hva slags riksveisamband ville dette bli hvis man ikke bryter loven og går før man er to på bro? Eller hva slags samband er det som har plass til 50 biler men ikke kan ta ombord mer enn litt over halvparten?

Etter min mening er dette et nytt eksempel på Sjøfartsdirektoratets "knepfall" for rederiene. Det kan også være press i fra oppdragsgiverne som er Statens Vegvesen, som vil ha dekning for å få anbudene ned til et minimum i pris.

Jeg vet ikke, men jeg synes at dette burde gjøres noe med, slik at ikke ansvaret blir lagt på Skipsføreren alene. For det er det som i virkeligheten er tilfelle. Alle vet at rederiene ikke er interessert i å ha flere ansatte enn høyst nødvendig. Å si at Skipperen har dette ansvaret sammen med rederiet er bare tull. I denne situasjonen er jeg redd skipperen blir temmelig alene sammen med sine folk ombord. Hvorfor kan ikke Sjøfartsdirektoratet utarbeide forskrifter som gjør at dette fanges opp og man til enhver tid føler at man har tilstrekkelig med folk ombord til å ta seg av alle eventualiteter?

De kaller seg "Sjømannsorganisasjonene"

Kom over ett rundskriv fra de tre som arrogant kaller seg "Sjømannsorganisasjonene i Norge" uten å ta med oss, som er i ferd med å bli like store som den minste av de tre "store".

Dette rundskrivet begrunner hvorfor de ikke vil jobbe for å øke sjømannsfradraget for oss tilsvarende fiskernes økning av samme.

Her sier man at fordi man ikke har fått til nettolønnsordning for fiskerne, så skal

ikke vi få økt sjømannsfradrag!
Snakk om å rette baker for smed!

Her skal VI altså finansiere det økte fiskerfradraget fordi rederiene våre får refundert noe av skatten vår! Det er jo ikke vi, sjøfolkene, som får nettolønnsordning for pokker, det er jo rederiene det! Det hevdes også at i fiskerierne får man minste-fradrag kun for den delen av lønnen som er hyre, noe som kun noen få i nøkkelbesetning har, som skipper, styrmenn og maskinister, samt byssepersonell. De ordinære fiskerne har kun lott. Vel, hvis dette er tilfelle så har for det første systemet blitt forandret siden undertegnede drev fiskeri og det gjorde jeg i ca. 15 år før jeg begynte i utenriksfart. Men det er jo begynt å nærme seg 30 år siden den gang, så mye kan ha blitt

forandret siden da. For det andre må man jo forsøke å få forandret dette da, slik at fiskerne får minste-fradrag for hele inntekten sin.

VI fikk i hvert fall minste-fradrag for hele inntekten, også for lott den gangen. Men altså; hvis dette skulle være tilfelle, samt det faktum at fiskebåtrederiene ikke får nettolønnsordning, så er jo det en sak organisasjonene må søke å få rettet opp i, i stedet for å sende regningen for økt fiskerfradrag til oss, som har stått på stedet hvil i så måte nesten siden ordningen ble opprettet for snart 20 år siden.

**Med vennlig hilsen
Atle Rusten**

Redaktørens leder i forrige nummer av Dråpen

Det har kommet noen kommentarer fra enkelte inspektører i diverse rederi om at de følte seg uthengt fordi redaktøren av Dråpen skrev at når folk fra rederiene er ute og reiser så reiser de på første klasse.

Her må vi ile til og si at hvis inspektørene føler seg trakkert på tærne så var

ikke det intensjonen. Det som var meningen var å synliggjøre at når noen fra kontoret eller administrasjonene på land en sjelden gang er på tjenestereise for rederiet, så gjør de det på første klasse. Derimot må vi som reiser hver måned ta til takke med "krøttersetene" lengst bak i flyet.

Inspektørene har vanligvis så mange reisedøgn i året at det skulle bare mangle at ikke de fikk reise komfortabelt. Det burde vi også. Det var det som var poenget.



Nok en gang:

Bemanningen på innenriksferger

02.07.09 tok NRK Sogn og Fjordane kontakt med FFFS for å høre vår mening om bemanningen på en ny ferge. Fergen skal betjene sambandet Måløy - Oldeide - Husevågøy. Så langt er alt bra, det som ikke er like bra er at fergen bare skal bemannes av tre mann.

Fergen er sertifisert for 142 passasjerer, 42 privatbiler og 4 vogntog. Dette skal altså tre mannskaper ta seg av. I FFFS øyne er dette en umulig oppgave.

Skulle en krisesituasjon oppstå, blir det komplett umulig jobb for mannskapet. Ved brann må en mann være på brua, en i maskinen, resten må altså kun en mann ta seg av. Slukking, behandling av passasjerer, evakuering, låring av livbåter/flåter og mange andre ting. Dette er å drive kynisk passasjertrafikk. Hvor er sikkerheten?

Nå må noe gjøres! Styresmaktene kan ikke sitte rolig med hendene i fanget og late som om problemet ikke finnes. Hva om en krisesituasjon oppstår og norske og utenlandske reisende omkommer? Hvordan vil rederi og sjøfartsdirektorat forklare norske og utenlandske journalister at vi har ikke råd til bedre bemanning? Dette vil og kan ikke bli forstått.

Om en ulykke inntreffer, ønsker vi at ansvarlige lovgivere blir stilt til ansvar, og må svare for at vi sparer på sikkerheten slik at rederiene tjener mest mulig.

Et godt og velment råd til Sjøfartsdirektoratet er at de gjennomgår bemanningen på alle ferger, og setter opp minimumsbemanningen til et troverdig nivå. Blir minimumsbemanningen oppjustert på alle ferger, vil det heller ikke bli konkurransevridning, da vil alle fergeredereier ha de samme bemanningsforskrifter å forholde seg til i anbudsrundene.

LRV

Det er godt å se at vi har kritikere. Kritikkk hjelper oss til å sette fokus på problemstillinger og å komme med utfyllende opplysninger. Fortsett med det. Her følger en kommentar til "Si din mening" på våre hjemmesider.

Først vil jeg si meg enig med Bjarte Helland om at det hadde vært redeligere å skrive under fullt navn, men siden vi er et demokratisk forbund, skal alle få lov til å "Si sin mening" på sidene våre, også de som ønsker å være anonyme. Dere kan få kalle dere hva dere vil, men oppdager vi at noen bruker andres navn, vil de bli stoppet umiddelbart og muligens tiltalt.

Når det gjelder regnskapene, har vi sagt det før, og gjentar det gjerne: Alle som er betalende medlemmer i FFFS kan bare ta kontakt og be om regnskapet, de vil da få det tilsendt. Vi har ingen ting å skjule, tvert i mot. Vi er stolte av at vi har kommet så langt vi har, med de midlene vi har til disposisjon. For at FFFS skal få inn penger må vi selvfølgelig ha kontingent, men den skal og må være frivillig, er man medlem betaler man.

De tre andre sjømannsforbundene har i mange år tvangsinnkrevd kontingent enten man var medlem eller ikke. Dette mente høyesterett var en ulovlig praksis og satte en stopper for det i november i fjor. Selv om høyesterett har konkludert med at ordningen er ulovlig, vet vi at de tre andre prøver å finne en ordning slik at de kan fortsette med trekket, men nå sier de at den skal bli lovlig. Det vil si at de som ønsker det, kan slippe å betale i en overgangsperiode, siden må man betale, om de får det som de vil. De vil med andre ord gjeninnføre tvang overfor de seilende som ikke ønsker medlemskap i de tre andre organisasjonene. Her er det med andre ord, kun snakk om å tjene penger.

"Sivert Sjømann" mener at FFFS ikke er like åpne med regnskapene som de andre forbundene. Da vil jeg oppfordre "Sivert Sjømann" om å spørre NSF om å få innsyn i rapporten Ernst & Young lagde for dem. Den er så vidt vi vet hemmeligstemplett, og ikke engang medlemmene får se den.

Når det gjelder nattarbeid i FFFS, er det bare å komme på besøk så skal vi vise dere alle mailene vi har sendt nattetid. Når vi bare er 1 og 1/2 stilling, er det ikke alt vi får til innen for vanlig arbeidstid, natt og helger må stadig vekk tas i bruk. Dette for å hjelpe medlemmer, og andre som har problemer.

Når det gjelder nettsiden vår, kan vi bare beklage. Det er helt rett at den ligger langt etter det vi skulle ønske, men om ikke lenge har vi den mer operativ igjen. Vi arbeider med problemet, men innser at vi trenger litt mer datakyndig hjelp for å få det til.

Med hensyn til hvor mange aktive medlemmer vi er, er svaret i skrivende stund over 1500. Når det gjelder medlemsnummer, bruker vi hele tiden fortløpende nummer. Dette gjør vi fordi det forenkler det hele, og at de som sist meldte seg inn, ikke skal få lavere nummer enn de som allerede er medlemmer.

FFFS, på linje med andre forbund, mister medlemmer fra tid til annen, grunnene kan være mange. Noen får seg jobb på land, andre går til offshore, noen går av med pensjon og beklageligvis har heller ikke medlemmer i FFFS evig liv.

LRV

info@fffs.no – www.fffs.no

Diskriminering ved fylte 62-år

I 62-årsaken ble dommen som vi forventet; vi vant saken for det ene medlemmet og tapte for den andre av våre medlemmer. Sistnevnte dom er anket.

Denne saken er veldig prinsipiell, fordi oppsigelse ved 62 år, det finner vi oss ikke i. Når det gjelder oppsigelse på grunn av alder, er den saken så viktig at dommen kan ikke bli stående. Dommerne kan ikke ha forstått hva det dreide seg

om, hadde de det ville § 19 i sjømannsloven vært fjernet. Derfor er saken anket til høyesterett.

Når det gjelder erstatningsstørrelsen for Solveig Årland, er den, i våre øyne, en hån mot rettssikkerheten i Norge. Den kan vi imidlertid ikke anke, det ville skadet 62 årsaken.

Etter ca. to år uten annen inntekt enn dagpenger fra Nav får hun erstatning for tapt arbeidsinntekt på lusne kr. 36 000, og oppreisning på kr 10 000. Dette er latterlig når hun samtidig ble idømt egne

saksomkostninger, både fra tingrett og lagmannsrett, noe som langt overstiger erstatningen hun fikk. Men dette betaler selvfølgelig FFFS.

Det uheldige signalet dommen sender ut, er at du må ikke prøve å gå til sak, om du ikke har mye penger du har råd til å miste.

LRV

info@fffs.no – www.fffs.no

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®



Det hjelper å belyse problemene sine i Dråpen

I Dråpen nr. 2.09 tok jeg opp urettferdigheten med at seilende ofte må ut på lange flyreiser uten å få den nødvendige komfort. Tre uker etter at artikkelen stod på trykk, fikk vi tilbakemelding om at i alle fall et av rederiene som sender sine ansatte ut på lange flyreiser, nå vil benytte business class.

For enkelte vil nå situasjonen bli mye bedre i forhold til komfort på flyreisene. Man skal slippe å sitte som sild i tønne på lange reiser. Rederiet vil nå ta klagene på alvor, og heller betale litt mer for å få mannskapene sine frem til skipet på en mer helsemessig måte. Dette er veldig bra.

Som man ser nytter det å ta kontakt med FFFS. Rederiene leser tydeligvis Dråpen og tar oss på alvor. Ikke bare det, de gir oss også positive tilbakemeldinger. De ser at vi ikke er på jakt etter dem, men vil samarbeide med dem for å oppnå bedre forhold for de seilende. Og det er nettopp et helhetlig samarbeid med næringen vi ønsker. Vi er opptatt av at alle seilende skal ha det best mulig og at næringen har den støtte i ryggen som gjør det mulig å drive skipsfart fra Norge.

Når FFFS påpeker problemer, gjør vi det i beste mening. Derfor er det ekstra gledelig når vi får tilbakemeldinger om at det blir gjort noe med problemstillingene. Dette viser bare at mange problemer skapes rett og slett av at tingene ikke alltid er gjennomtenkt. Ikke av ondskap eller vrangvilje.

Man skal ikke alltid påstå at det er penger å spare, slik vi skrev i forrige utgave av Dråpen. Men finner vi ut at det er det som er årsaken, vil vi selvfølgelig ta det opp.

Som man ser er det lurt å fortelle oss om problemer du har, FFFS tar dem opp og prøver å gjøre noe med uretten.

LRV



Enkelte rederier benytter seg av ulovlige avtaler

Dette er en drøy påstand, men vi står ved den

Flere av våre medlemmer har henvendt seg til oss med problemstillinger vedrørende kontingenttrekk. Mange av medlemmene ønsker at rederiet skal trekke kontingent til FFFS på samme måte som de gjør til de andre forbundene.

Vi har tatt kontakt med flere rederier, noen følger loven og trekker det de skal til oss, andre står hardnakket på at de ikke kan, på grunn av en avtale de har med de andre organisasjonene. Det er dette som er det ulovlige.

Etter at dommen om tvangstrekk falt i november i fjor, er ikke denne ordningen lenger lovlig. I artikkel 11 i menneskerettighetene står det uttrykkelig at den frie organisasjonsretten er beskyttet både av EMK og Norsk lov. I teksten under

kan man lese det Høyesterett selv skrev i dommen.

40) EMK artikkel 11 bestemmer (i norsk oversettelse):

1. Enhver har rett til fritt å delta i fredelige forsamlinger og til frihet til forening med andre, herunder rett til å danne og slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser.
2. Utøvelsen av disse rettigheter skal ikke bli undergitt andre innskrenkninger enn de som er foreskrevet ved lov og er nødvendige i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet eller offentlige trygghet, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral eller for å beskytte andres rettigheter og friheter. Denne artikkel skal ikke hindre at lovlige innskrenkninger blir pålagt utøvelsen av disse rettigheter for medlemmene av

de væpnede styrker, av politiet og av statsforvaltningen.”

Med bakgrunn i dette er det uomtvistelig at de rederier som nekter å betale kontingenten direkte til FFFS legger hindringer i veien for det frie fagforeningsvalget de seilende har gjort. FFFS vil på denne bakgrunn sterkt vurdere å gå til sak mot de rederier som nekter å følge loven. Slik vi ser det, er de rederiene som nekter å følge denne oppfordringen partiske med hensyn til sjøfolks fagforbund. Da lurar vi på hva som er grunnen til at de ikke vil tilgodese FFFS med de samme betingelser som de andre får. Er FFFS vanskeligere å styre? Om det er saken skal de få se at det skal bli enda vanskeligere. FFFS overholder de eksisterende lover, selv om vi ikke liker Sjømannsloven, men vi bryter den ikke. Isteden forsøker vi å få den bort, eller i det minste å oppjustere den til dagens virkelighet. Respekt for loven forventer vi også av andre.

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



Fagforbund og politikk: **Tanker etter valget**

Er det slik at fagforbund skal drive aktiv partipolitikk? Det mener ikke FFFS, fagforbund skal drive medlemspleie og ikke partipolitikk.

Vi skal støtte gode forslag som gagnar våre medlemmer til enhver tid. Vi skal ikke støtte enkelte partier fremfor andre.

Vi vet at LO/NSF støtter AP, er dette riktig? Nei mener FFFS. Medlemmenes penger skal ikke brukes til å støtte politiske partier. Det er mange, veldig mange sjøfolk som ikke støtter AP. Dette vet vi etter mange år til sjøs, samt mange skipsbesøk, der vi blir fortalt at 100 % av de seilende mener at de selv vil bestemme hvilke partier som fortjener deres støtte. De vil selv avgjøre hvem som skal få deres stemme.

Om forbundet de er tilsluttet, med eller uten deres samtykke, gir penger til spesielle partier, føler de seg tilsidesatt. Kontingenten deres går, i mange tilfeller, til å støtte partier de ikke ønsker å gi sin stemme. Med andre ord motarbeider forbundet sine egne medlemmer. Slik praksis har ingen ting med demokrati å gjøre. I Norge har vi hemmelige valg, da kan ikke enkelte forbund gå ut med støtte til partier uten å avsløre hvem de støtter. Hemmeligheten er borte, sikkerheten for at man virkelig kan stemme anonymt blir en illusjon. Man har støttet et parti, uten tilsagn, gjennom forbundskontingenten.

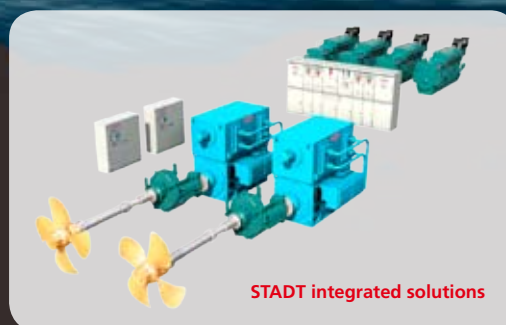
12. august hadde representanter for den rød-grønne regjeringen valgkampmøte i Sandefjord, og de var ikke alene. Tillitsvalgte fra Color Line var også til stede og holdt taler. Til meg sier de at de personlig er partiløse og ikke er medlemmer i noe politisk parti. Da lurar vi på om de også møter opp når andre partier holder sine møter og holder appeller på sjøfolks vegne. Slik vi ser det er det ryddigere å ikke blande partipolitikk med fagforbundsarbeid. La de som er tilsluttet forbund selv bestemme om de vil donere penger til politiske partier. Da vil de gi penger til det partiet de selv mener gjør den beste jobben for seg.

Fagforbund skal bruke politikere og politikk for det det er verdt. Ikke motsatt. Nå er det politikerne som bruker oss, gjennom forbundene. Om ikke de andre forbundene er partipolitisk uavhengig så kan dere i alle fall stole på at FFFS er totalt partipolitisk uavhengig.

LRV



DIESEL-ELECTRIC PROPULSION

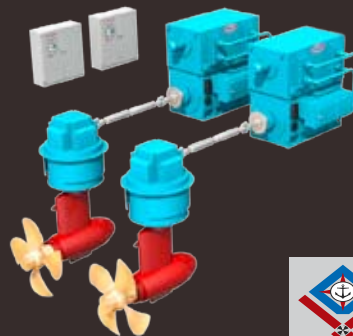


STADT integrated solutions

Patented AC Drive Technology

STADT Stascho gives sinusoidal voltage and current to the electric motor and back to the main switchboard. This gives very low harmonic disturbances in main switchboard and motor, without using transformers or filters. The STADT Stascho is available in powers up to 50 MW.

- Reduced diesel consumption, by up to 45 %
- Reduced electric losses in systems, only 6 %
- Reduced NOx, SOx and CO2 emission
- Reduced maintenance and high redundancy
- Reduced noise and no EMC problems
- Highly reliable, compact system



Meet us at stand 1B208
24-26th September 2009

STADT AS, Molovegen 2, NO-6083 Gjerdsvika, Norway
Tel.: +47 70 02 58 00, E-mail: info@stadt.no

www.stadt.no

En liten tankevekker til alle dere som bruker Facebook

For en tid tilbake var Atle Rusten inne på Facebook og kommenterte en sak. Det har han lært av. Under kan dere lese hva som kom ut av diskusjonen når informasjonsansvarlig Morten Øen i NSF hadde lekt seg en stund med å tenke ut en tolkning som skal virke mest mulig negativt for FFFS. Og så kaller han det til alt overmålsitat! Det skal ikke mye til for å snu en mening trill rundt.

LRV

Med referanse til den totale skivebommen som sjømannsforbundet gjør nedenfor her, går jeg ut fra at det er denne uttalelsen her det refereres til med sitat: "at han, Atle Rusten, meiner rederne bør få regelverk som gjør at de kan skaffe utenlandske sjøfolk ned på de lønnsnivå rederne måtte finne bekvemt." Sitat slutt.

KOPI AV OPPRINNELIG UTTALELSE:

2. Har programfestet følgende (2005-2009) Sitat: *La norske rederier seile under det flagg som tjener rederiene best.* Sitat slutt.

SVAR:

Fornuftig, spør du meg, i og med at dette er en internasjonal/global næring. Kopi slutt. (Her er det det som står under "Svar" som er min uttalelse).

Legg merke til forskjellen på min uttalelse og NSF's løgnaktige referanse til hva jeg sa.

Hvis NSF som er et forbund som er over

100 år gammelt, ikke har fått med seg at verden er blitt mye mindre enn da de startet, så er det de som har et problem. Internasjonal skipsfart har også tradisjonelt vært global, men nå er også offshore - skipsfart blitt globalisert. Vi opererer ikke lenger kun i vår lille andedam, Nordsjøen, men World Wide.

Da opplever vi også at enkelte nasjoner driver med noe proteksjonisme i form av å kreve en viss prosentandel lokale sjøfolk. Noen forlanger også at nye langsiktige kontrakter skal skrives kun for skip bygget i det aktuelle land (Brasil og Canada).

Dette kan ikke vi gjøre noe som helst med, hvor gjerne vi enn skulle ønske det.

Da må våre rederier få anledning til å operere i dette markedet på best mulig måte. Dette gjør at i alle fall noen på de aktuelle skipene får være nordmenn. Hvis ikke stenger vi døren for skip som skal operere på fjerne farvann og da må disse nordmennene, som gjerne ville seilt på disse fartøyene, satt på land og må konkurrere i jobbmarkedet her i våre nærrområder. (Altså hvis vi skal nekte rederiene å flagge skipene under det flagg som passer best).

Det er her vi må sørge for at vi selv har det mest bekvemme flagg for våre egne rederier, selv om vi altså må bruke lokale sjøfolk til en viss grad.

Men hvis det var denne uttalelsen det gjaldt, (se nedenfor) så er jo ikke dette mine meninger.

Jeg mener at hvis dette er et problem så må dette løses før man velger å innføre arbeidstillatelse.

Det man kan gjøre er altså å utvide netto-lønnsordningen til hele NOR - registeret.

Da kan også fraktestartøyene seile under NOR med norsk besetning, noe jeg vet at de vil om de økonomiske rammene hadde tillatt det.

KOPI:

4. *Fjernet sammen med Bondevik 2 krav om arbeidstillatelse for sjøfolk utenfor EØS. (dette har de rød grønne nå innført på ny)*

SVAR:

Dette er ikke riktig. Saken er den at tidligere fantes det ikke noe slikt krav. Det ble under Bondevik 2 forlangt fra noen sjømannsorganisasjoner, deriblant FFFS at et slikt krav måtte innføres, FrP var i utgangspunktet helt enig. De hadde til og med utarbeidet et "Dokument 8" - forslag om dette til Stortinget, men før dette skulle fremmes, kom det nye opplysninger inn i bildet og derfor ble det ikke fremmet.

Jeg var personlig i kontakt med Lodve Solholm om dette og fikk vite at det var kommet innsigelser fra Fraktestartøyenes Landsforbund (FL).

(Ikke rederiforbundet altså). Jeg tok så kontakt med FL, og fikk vite at en slik ordning ville ramme dem verst, da de gjerne er små familieeide skip, gjerne med kun en Nordmann (rederen) om bord, og resten utlendinger, som trafikerer norskekysten. For kontrollerende myndigheter ville det da være mest komfortabelt å kontrollere norskeide, utenlandskflaggede skip istedenfor utenlandskeide slike.

Dette tror jeg er riktig, med referanse til hvordan den norske kystvakta har oppført seg i Barentshavet. Her har de vært veldig hyppige i å kontrollere norske trålere, men russere er det litt mer plunder med, og derfor har man forsøkt å holde seg unna dem. (Tenker da spesielt på før

FFFS tar de seilende på alvor

kommunismens fall, men tendensen har vært klar også etter dette).

Kopi slutt.

Men dette burde ikke være fremmed for NSF, for jeg har jo skrevet om det både i aviser og i Dråpen tidligere.

Når det gjelder skipsfart i nærområdene, er det også slik at rederiene må arbeide i et internasjonalt marked og da må de også få gjøre det under det flagget som de finner mest formålstjenlig.

Da er det at vi kan gjøre noe, nemlig å få på plass politikere som vil gi rederiene best mulig og konkurransedyktige betingelser.

Nå gjorde riktignok de rød grønne det for et par år siden og personlig fikk jeg hakeslepp da jeg hørte det. Men så kom "hevnen" (betingelsen som SV måtte ha på plass for at de skulle gå med på den nye rederibeskatningen). Tyveriet av 14 MILLIARDER kroner, som de lojale rederiene hadde spart siden 1996 på avtalen om at overskudd som ble stående i rederiet til investering og videreutvikling

skulle være skattefrie. Kontraktsbrudd med andre ord.

Den gangen hørte vi lite og ingenting fra de tre "store" unntatt maskinistforbundet, som stilte seg fullstendig bak regjeringen i sin iver etter å tekkes Kristin Halvorsen.

Vi, FFFS, protesterte derimot høylydt, men det var lite vi kunne gjøre alene.

De nye betingelsene har jo også ført til en viss grad av hjemflagging, (unntatt noen av de som ble "lurt" i 1996 til å forbli under norsk flagg) som har flagget ut.

Dette betyr at de nye betingelsene må lovfestes og nettolønnsordningen må utvides til å gjelde hele NOR - registeret. Da tror jeg at norsk flagg vil være så attraktivt at norske redere vil velge dette fremfor noen tradisjonelle bekvemmelighetsflagg.

Men jeg registrerer at NSF samt de rød grønne ikke vil gjøre det som må til for dette. Det tolker jeg som at de egentlig ikke ønsker norsk skipsfart.

Men jeg har også lært noe nyttig; nemlig å være forsiktig med hva jeg blir med på, på Facebook. Hadde jeg visst at denne saken var startet opp av NSF eller folk derfra, hadde jeg betakket meg for noen aktiv deltakelse. For da ville jeg visst at mine synspunkter feilaktig ville bli vridd til noe negativt, p.g.a. at jeg har noen meninger som går på tvers av de politisk korrekte innen LO og YS.

Men dette gjør ikke at NSF's tolkning av mitt utsagn holder vann, det er fullstendig skivebom.

Til slutt vil jeg si at fagforeningsarbeid og partipolitikk tar jeg i utgangspunktet sterk avstand fra, men når det kommer uredlige beskyldninger om et parti, så tar jeg til orde. Hadde jeg visst at dette var fra NSF (LO) hadde jeg klokkelig holdt kjeft.

Mvh Atle Rusten

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Sverre Reinertsen,

Spesialist i kirurgi

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



Human factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Sikkerhet - Et omfattende og undervurdert konsept

Risikovurdering og risk management er populære begreper i sjøfart i dag

ISM og ISO 9002 inneholder elementer av risikovurdering, men dette er dokumentasjonsmessige forhold som har med å etterleve et regelverk å gjøre. Kan man påstå at når en prosedyre blir gjort i henhold til reglene så er sikkerheten ivarettatt? Er sikkerheten god om man har all den dokumentasjonen som myndighetene krever? Risiko er omfattende og det er mye som griper inn i dette som vi ikke tenker over.

Det er ett viktig element i spørsmålet om sikkerhet som ikke får den oppmerksomheten den fortjener og det er økonomi. Sikkerhet koster, men det gjør også en ulykke. Det vil alltid være en balansegang mellom forsvarlig sikkerhet og inntjening. De råeste forretningsfolkene undergraver nesten alle former for sikkerhet i den hensikt å oppnå mest mulig profitt. Det er en kortsiktig forretningsfilosofi som kan gi katastrofale utslag slik som Herald of free Enterprise hvor ledelsen ble kraftig kritisert av havari-kommisjonen for ikke å ta hensyn til det operative miljøet.

Noen av de beste og mest anerkjente kompetansemiljøene har også sine svin på skogen når det gjelder sikkerhet. Holdningen blant noen ingeniørmiljø i NASA hadde systematisert og norma-

lisert avvik fra industristandarden som var lagt for testing av raketter under utviklingen av romfergeprogrammet. Dette var en direkte årsak til at Discovery eksploderte like etter oppskytingen i januar, 1986.

Slike holdninger til sikkerhet er en ulykke som bare ikke har skjedd enda. Poenget er at i siste instans så er det vi mennesker som sørger for sikkerheten. Vi kan lage så mye dokumentasjon rundt sikkerhet at vi fyller flere bibliotek, men det hjelper ikke med mindre det eksisterer en kultur som er genuint opptatt av risiko og sikkerhet. Den skapes av mennesker og må finnes fra toppen og ned til det nederste nivået i alle former for organisasjoner som driver innen risikoutsatt industri.

Grunnlaget for en slik kultur må skapes fra første skoledag når sjøfolk påbegynner sin utdanning og må støttes fra myndighetene som forvalter industrien. Alle som driver med trening innen maritim sektor uansett nivå har også et ansvar her. Operative besetninger inngår i en slik kultur, men også alle organisatoriske nivå. Grådige ledere og kortsiktige forretningsstrategier er noe som bidrar til at ulykker skjer og ikke at risikoen reduseres.

Når noe går galt må det også fokuseres på hva som gikk galt og ikke hvem som har skylda. Skal vi lære noe av at det går galt må vi avdekke alle de tingene som har bidratt til det som skjedde. Informasjon i forbindelse med ulykker må være offentlig og tilgjengelig for de som arbeider med sikkerhet. Denne formen for informasjon er noe av det viktigste i en hver form for sikkerhetskultur.

Sikkerhet har som sagt med oss mennesker å gjøre og alle former for regelverk og prosedyrer er til for å hjelpe oss i å utføre arbeidet på en sikker måte. Dersom sikkerhet skapes av regler og prosedyrer alene ville vi ikke hatt ulykker i det hele tatt fordi industrien har aldri før vært mer regulert og mer styrt av prosedyrer. En god sikkerhetskultur vil også være bevisst på at for mye regler og prosedyrer vil utgjøre en trussel i seg selv. Hvordan blir det tatt inn i risikovurderingen i dag? Byråkratiske løsninger er ikke nøkkelen til sikkerhet. Det er kun vi mennesker som til slutt må ta den riktige beslutningen eller gjøre den riktige handlingen.

Mennesket er et komplisert redskap og definitivt det vanskeligste elementet i vurdering av risiko, men det er også det viktigste.



TRYLLA VEKK EIN SIGARETT

Onkel Jonas va ein livlige mann. Alltid någon småfrekke kommentarar, og alltid ein vits eller ein løyen historie. Dessuden kunne han trylla litt. Det flottaste va då han trylde vekke ein brennandes sigarett. Det va heilt utroligt. Han stod og røykte ein sigarett, og plutseligt va sigaretten heilt vekke.

Eg tror eg va ca.10 år, og at det va fysste gang eg va i bryllup. Tante Maria og onkel Jonas va i bryllupet, og eg satt ved sidå av tante Maria. Me såg på de så danste. Det e flott å se på folk så kan dansa skikkeligt. Å sveva øve golvet, å svinga kverandre rundt, å oppføra seg som om du ikkje har bein i kroppen, at kroppen leve av seg sjøl. Og den flotte musikken. Levandes musikke. Onkel Jonas danste med brurå.

En lende meg innte tante Maria. Me va gode og mette itte middagen, og eg kjende at eg begynte å ble søvnige. Eg hadde det varmt og godt og trygt, og eg nøyd å se på den stilige dansingå. Akkså på film. Akkså i ein drøm. Onkel Jonas og brurå danste vals, og de roterte i galante sirkelar mens de smilte og lo. Plutseligt dunkte tante Maria i meg, og sa, heilt roligt:

- Du må se på Jonas, nå har han tryld vekke ein sigarett igjen.

Eg kikte på Jonas, så danste og smilte i øst og i vest. Han hadde ikkje lagt merke te det sjøl ennå, men der stod svære flammor opp av brystlommen på blådressen hans. Tante Maria satt lika roligt.

- Det e ikkje fysste gang, sa hu.

Hemmeligheden te onkel Jonas, for å trylla vekke ein brennandes sigarett, va å lura sigaretten oppi ein liden beholdar i brystlommen på dressjakken, uden at någon såg det. Men det va ikkje alltid han traff denne beholdaren, og då tog brystlommen fyr. Og jakken, vanligvis. Og skjortå.

Brurå hylte, gjestene skreig, og onkel Jonas begynte å slå seg på brystet. Reiv av seg jakken, slo jakken i golvet, og la jakken på golvet og trødde på han. Det va då me fant ud at me hadde lov te å begynna å le. Fysst lo me litt forsiktigt, og så lo me så tårene trilta, og me trilta rundt på golvet. Sjøl va eg kjempeimponerte øve kor festligt det va å ver i bryllup.

Tante Maria lo ikkje så mølge. Hu rista på håvet. Jonas tog på seg jakken igjen. Der va ikkje flammor lenger, men der kom røyk opp fra brystlommen og den venstra skulderå. Han kikte på brurå og sa:

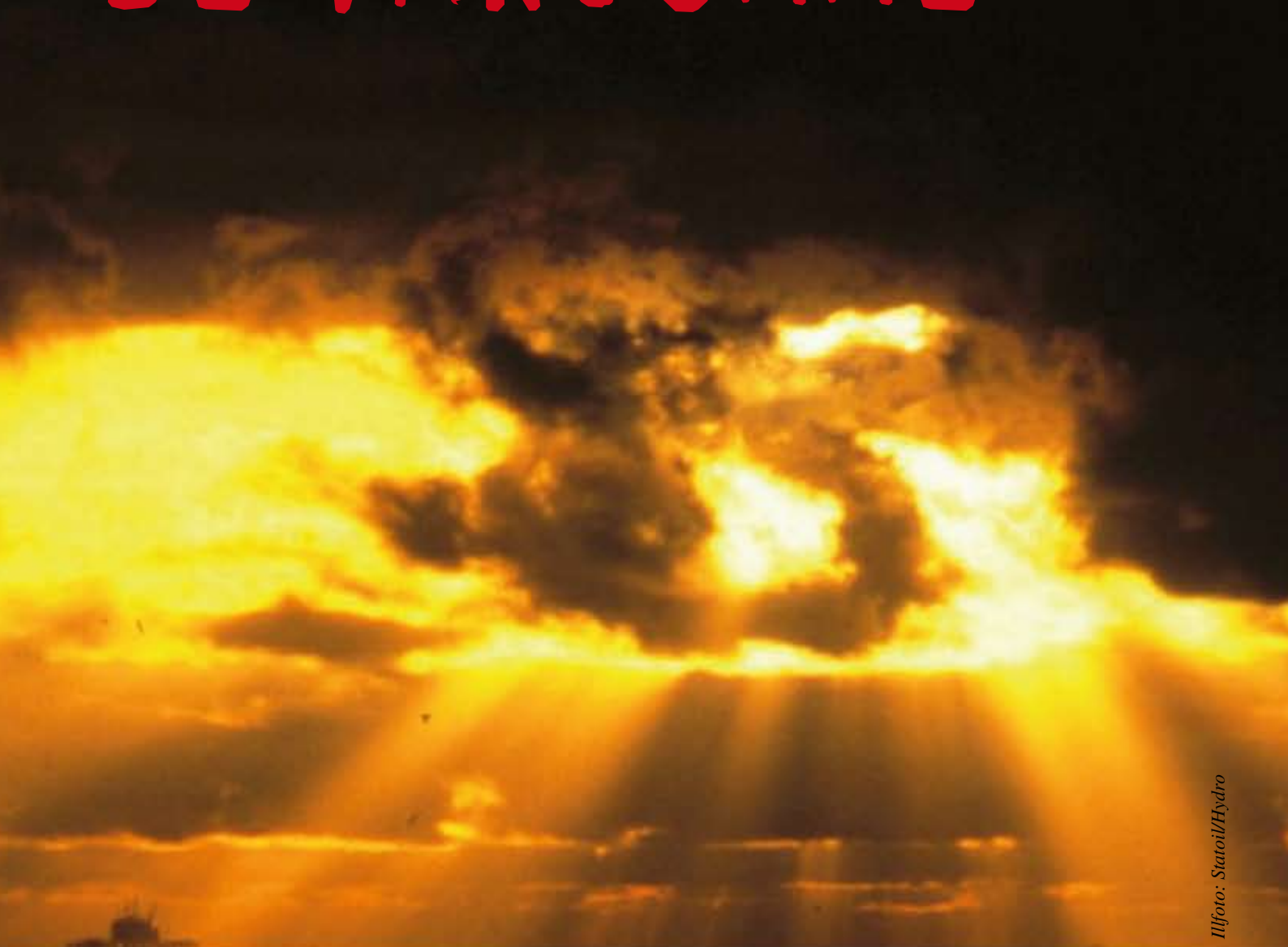
- Der ser du ka du gjør med mannahjerter.

Så kom han tuslandes bort te tante Maria. Eg kunne se at han syns det va litt pinligt dette her. Han skjems.

- Jaja, sa tante Maria, der e udsalg i januar.

Per Inge.

SJØFARTEN, DE KORRUPTTE OG DE VARSOMME



Illfoto: Statoil/Hydro

MOT SLUTTEN AV 1800-TALLET HADDE NORGE FATT EN BETYDELIG HANDELS-
FLATE OG TILSVARENDE STORT ANTALL SJØFOLK. MEN SIKKERHETEN VAR DET
DARLIG MED, OG ANTALLET OMKOMNE I SKIPSFØRLIS ØKTE TILSVARENDE.

Men avgjørende initiativ til bedring av sikkerheten kom verken fra statlig hold eller fra rederne. Det var sjøfolkene selv som begynte å stille krav til bedre sikkerhet, og den fremste av dem var Larvik-mannen Magnus Andersen. Han var sjømann (utdannet navigatør), fagforeningsmann, skribent og redaktør. Dessuten var han politisk engasjert i Venstre, som den gang ble ledet av skipsreder Gunnar Knudsen.

Mye p.g.a. Andersens initiativ ble det besluttet å opprette en kontrollinstitusjon for skipsfarten. I 1903 var man kommet så langt at Stortinget, vedtok opprettelsen av Sjøfartsdirektoratet (den gang "Sjøfartskontoret").

Venstre hadde makten i Stortinget, selv satt Gunnar Knudsen på ministerpost i Stockholm, og da den nye sjøfartsdirektøren skulle ansettes var Magnus Andersen venstresidens fremste kandidat. Kravet for ansettelse som sjøfartsdirektør var ifølge den nye sjødyktighetslovens av 1903, Første kapitel, § 3 at: "Direktoratets sjef skal være særlig kyndig i sjøvesen og skipsanliggender", altså ikke nødvendigvis ha bakgrunn som kaptein.

Den stridbare Andersen terget snart rederne på seg i den grad at de for alt i verden måtte se å bli kvitt ham. En av Andersens ideer var å publisere alle sjøforklaringer i et eget skrift – og rederne skar tenner. Anledningen til å bli kvitt Andersen kom også noen år etter unionsoppløsningen da en høyreregjering overtok makten. Redernes krav om å avsette ham gikk helt opp til Stortinget, hvor regjeringen stilte kabinettsspørsmål, og i 1910 ble Andersen avsatt av Stortinget med 47 mot 42 stemmer.

Fram til første verdenskrig var en marineoffiser (kommandørkaptein) sjøfartsdirektør, hvoretter rederne endelig, i 1914, fikk dyttet en kaptein inn i stillingen, og dermed var det slutt på uavhengigheten der. Siden har alle sjøfartsdirektører vært kapteiner med unntak for Ivar Manum (1999 – 2001), som fikk internt opprykk fra en lavere stilling i direktoratet. Magnus Andersen var langt foran for sin tid, og hans drøm om et åpent og

uavhengig sjøfartsdirektorat ble grundig knust. Dette er nå 100 år siden, men til tross for demokratiske røster i senere år om mer åpenhet i forvaltningen, er det ikke mye innen skipsfarten som er forandret siden den gang.

En av de nye lovene som ble utarbeidet i forbindelse med opprettelsen av Sjøfartsdirektoratet og herunder skipskontrollen, var Sjødyktighetsloven. Den inneholdt også en lov om taushetsplikt, hjemlet i Første kapitel § 3, og den lyder i utdrag slik:

Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn og personer som (...) benyttes under utøvelsen av kontrollmyndighet, plikter å bevare taushet om det de får kjennskap til ved den kontroll de foretar.

Brudd på denne loven ble straffet etter Straffelovens § 427 og kunne (...) straffes med bøter eller fengsel opp til 4 måneder eller begge deler. Sjødyktighetsloven av 1903 ble i 2001 erstattet av en ny lov, Sjøsikkerhetsloven, som ikke har egen paragraf om taushetsplikt ettersom lovutvalget i saken hevder at behovet anses dekket av § 13 i Forvaltningsloven, som er mer detaljert, og som lyder slik:

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med arbeidet eller tjenesten får vite om:

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

(I 2007 ble Statens havarikommisjon for transport opprettet. Den gjelder for hele transportsektoren, fly, tog, buss og sjøfart. Også havarikommisjonen er underlagt Forvaltningslovens § 13, og den vil altså bli like lite offentlig som Sjøfartsdirektoratet er).
Overtredelser av Forvaltningsloven straffes etter Straffelovens § 121, som lyder slik:

Den som forsettlig eller grovt uaktsomt krenker taushetsplikt som i henhold til lovbestemmelse eller gyldig instruks følger av hans tjeneste eller arbeid for statlig eller kommunalt organ, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

Hvordan de har tenkt, de nidkjære byråkrater som står bak denne lovgivningen, er det nok bare byråkratene selv som forstår. At de med dette har bidratt til å ødelegge sjøsikkerheten, har de neppe forstått. Heller ikke at konsekvensen av dette lovmakeri blir at sannheten omkring ulykker på norske skip med lovens fulle støtte kan holdes skjult for offentligheten.

Det aller meste i transportsektoren er "tekniske innretninger og fremgangsmåter", og å blande en lov som 2. ledd i Forvaltningsloven opp i kontroll- og etterforskning i denne sektoren er forkastelig, ja, nærmest latterlig. Her burde det i stedet være en lov om absolutt åpenhet, som gjaldt for alle, *uten unntak*. En annen konsekvens av alt hemmelighetskremmeriet er at den lærdom og den preventive effekten full åpenhet om ulykker kunne komme både sjøfolk og andre til gode, blir borte.

Det kan rades opp med skipsulykker fra de senere år, der hele sannheten ikke er kommet fram, og som ingen andre enn de som har fagkunnskap verken kan forstå årsaken til, eller rekkevidden av. Disse klart definerte lovene bygger selvsagt på at den kontrollerende myndigheten selv er feilfri, og håndhever lovene så strengt at ulykker grunnet manglende kontroll fra myndighetenes side ikke skal forekomme. Men slik er det dessverre ikke. Når det gjelder skipsfarten, så har Sjøfartsdirektoratet/skipskontrollen hatt store problemer med å håndheve lovene strengt nok, og det er ikke uvanlig at feil enten ikke blir oppdaget, blir oversett, eller at det utstedes såkalte dispensasjoner som gir utsettelse av nødvendige reparasjoner og sikringstiltak. Hvis det da skjer en ulykke som kan spores tilbake til manglende kontroll eller håndhevelse av bestemmelser, kan taushetsplikten være bekvem, ikke bare for rederen – men også for kontrolløren.

FFFS tar de seilende på alvor



Så lenge det ikke finnes spesialutdanning på dette felt er skipsoffiserer, altså folk som i hele sitt yrkesliv har vært underlagt redere, de eneste som er kvalifisert for oppgaven, men hva med lojaliteten den dagen disse skal begynne å kontrollere den samme rederen?

For øvrig er det jo nettopp rederen som skriver attesten for den som vil søke seg inn i Sjøfartsdirektoratet og skipskontrollen. Noe som må være til stor nytte for begge. – Søkeren får en god attest – og rederen får sin mann i direktoratet. Nærmere grensen for inhabilitet kommer man neppe i noen annen gren av det offentlige kontrollapparatet – og i verste fall kan slike koblinger lede til korrupsjon. Om man skulle dra en sammenlikning til en annen kontrollerende myndighet:

1) Ville det ha vært mulig å tilsette en banksjef som sjef i Kredittilsynet?

2) Ansettes det bankfolk i øvrige sjefstillinger i Kredittilsynet?

For øvrig har Kredittilsynet strenge etiske regler. F.eks., heter det i regel 3.5.3. Gaver mv. at:

Ingen ansatt kan «motta gave, provisjon, tjeneste eller annen ytelse» for seg selv eller andre som er egnet til, eller av giveren er ment, å påvirke hans eller hennes tjenestehandlinger.

Det henvises til Tjenestemannsloven § 20, hvor det heter at:

Overtredelse kan medføre ordensstraff eller avskjed.

Annerledes er det i Sjøfartsdirektoratet. Tjenestemannsloven gjelder selvsagt også der, men mye tyder på at den ikke blir tatt alvorlig. Spritgaver fra kapteiner til skipskontrollens inspektører er vanlig. Dette er vel dokumentert av Erling Folkvord i boken "Urent Farvann", utgitt av Tidsskriftet Rødt! 2006, og for øvrig kjent av både butikkekspeditører og avdelingssjefer på fergene, som står ansvarlig for regnskapet, og som fører

spritgavene som "representasjon". (Også andre faktaopplysninger her er hentet fra denne boken).

1999 var et ulykkesår for norsk skipsfart, og aldri har korrupsjonen hos de kontrollerende myndigheter vist seg så tydelig. Det begynte i juli da to av Color Lines passasjerferger med bare en ukes mellomrom var utsatt for ulykker, som begge kunne ha utviklet seg til alvorlige havarier.

Først var det Prinsesse Ragnhild, som den 8. juli på vei fra Oslo til Kiel med til sammen 1339 personer ombord, hvorav 1167 var passasjerer, kom i brann i svensk farvann utenfor Göteborg. Denne ulykken kunne ha endt med katastrofe hvis det ikke var for resolutt og selvstendig innsats fra mannskapet, da skipsledelsen mistet oversikten og kontrollen med slokningsarbeidet. Den påfølgende sjøforklaringen i Göteborgs Tingsrett ble en rettsskandale, hvor rederiet klarte å bortforklare så vel brannårsaken som omfanget av brannen. Legg så til rene

teknisk/administrativt fadeseer. Det var satt av to dager, 14. og 15. juli til sjøforklaringen, men pga. at første "förmiddagens förhör av tekniskt fel inte tagits upp på band" ble dette redusert til en og en halv dag, i det den første formiddagens förhör ble tatt opp på nytt den 15.

Blant rettens medlemmer var to fra Sjøfartsdirektoratet og en fra skipskontrollen, men ingen av dem viste interesse for å få fram opplysninger fra de avhørte. Viktige spørsmål, bl.a. om den automatiske alarmskriveren, ble aldri stilt. Skriverrullen med tid og sted for de innledende alarmene ble ikke lagt fram for retten, og skriverrullen ble heller ikke ettersøkt av noen av rettens medlemmer, til tross for at dette kunne ha gitt en nøyaktig tidsangivelse for de innledende hendelsene. – Spesielt ettersom alle de avhørte synes å ha glemt tidsbegrepet, og ingen av dem kunne si nøyaktig når brannen startet. De bortforklarte så godt de kunne, men enda var ikke kapteinen fornøyd og endret like godt *alles* forklaring i det han etter at saken var avsluttet justerte protokollen med at: "(...) vad som innförts kl 01.55 kan ha inträffat kl 0145.

Den eneste som hadde spørsmål i forbindelse med skriveren (printer) var sjøfartsinspektør Finn Paulsrud. – Han var imidlertid ikke interessert i skriverrullen, verken som bevis eller hvor den befant seg – det visste han nok allerede. Men i rettsprotokollen refereres et spørsmål fra Paulsrud til vakthavende maskinist under brannen, som lyder slik: "Falske brannalarmer, vil det komme opp på printer?" Hvorpå maskinisten svarer: "Ja, det mener jeg det gjør". For øvrig rådet det språklig forvirring under hele sjøforklaringen, som foregikk uten tolk. Og det hele endte som det begynte, med enda en fadese. En noe fortvilet referent fant det nødvendig å underskrive alle avhør med følgende forbehold: "I uppfattade delar från fonogram (båndopptak) rätt avskrift betygat" (underskrift). Altså er det forklaringer eller deler av forklaringer som ble mumlet fram uten at mikrofonen har oppfanget hva som ble sagt. Referenten, som med sin underskrift skal bevitne riktig avskrift og her ble nødt til å utføre en ufullstendig, kanskje rettsstridig jobb, har tydeligvis følt behov for å markere feilen.

Sjøfartsloven (ikke å forveksle med Sjødyktighetsloven) har en egen lov om

framlegging av skipsbøker ved sjøforklaringer. "Skipsbøker" (dagbøker) er et navn fra den tid det ikke fantes automatiske skrivere, men herunder må også skriverruller gjelde. Denne loven finnes under 14. kapittel i Sjøfartsloven. *Skipsbøker, sjøforklaring og sjørettsskjønn, § 309*, og den lyder slik:

Ved sjøforklaring skal skipsbøkene framlegges for retten. Det samme gjelder de kladdebøker til skipsbøkene som i tilfelle er ført. Skipsbøkene sammenholdes med kladdebøkene og med den utskrift som er innlevert.

En uke etter dette, den 15. juli, var Kronprins Harald med full fart på vei ut Oslofjorden nær ved å renne på et umerket undervannsskjær nær leia. Også her ble den store ulykken avverget ved en rask manøver av vakthavende styrmann, slik at skipet kun berørte skjæret sideveis med bunnen, i stedet for å renne på det med baugen, og skadene ble derfor minimale. Saken fikk et rettslig etterspill som endte med at styrmannen, som hadde berget skipet fra en større og alvorligere ulykke, ble belastet med hele ansvaret, til tross for at kapteinen var på broen og derved hadde både kommandoen og ansvaret.

Etter denne rettssaken hendte noe unikt i norsk skipsfarts historie. Fire eldre og kompetente personer med både sivil og militær bakgrunn og med spesialkompetanse på hver sine felt innen sjøfarten, ble så fortvilet over denne rettsavgjørelsen, som de kalte "et maritimt justismord", at de på egen hand gjennomførte en granskning av saken og kom ut med en egen granskingsrapport, som de distribuerte til alle relevante offentlige instanser, inkludert Justisdepartementet og Sjøfartsdirektoratet – men uten å få svar fra noen av dem. De fire var: Pensjonert kom-

mandør i sjøforsvaret Moritz Askildt (67 år), bl.a. ekspert på navigasjon. Kåre André Kopperud, (85 år), bl.a. ekspert i sjørett.

Arne Sagen (73 år), bl.a. forskningssjef ved Norsk Skipsforskningsinstitutt. Jan Ørner (82 år), bl.a. utdannet ved sjøkrigsskole i Storbritannia under krigen og kjempet i den norske marinen under krigen.

Så til den tredje ulykken i 1999. Den største ulykken hittil med en passasjerbåt i Norge, etter krigen var passasjerbåten Sleipners grunnstøting ved Sveio 26. november 1999, der 16 mennesker omkom. Her sviktet "alle" fra første stund: Verftet, rederiet, classeselskapet, Sjøfartsdirektoratet, skipskontrollen og den spesialoppnevnte undersøkelseskomisjonen, og til slutt også rettsapparatet, som i skyldspørsmålet domsfelte både rederiet og kapteinen. – For kapteinens del uten sikre beviser. Det vil føre for langt å gå i detalj om dette her, men jeg har tidligere beskrevet Sleipnerulykken utførlig i en artikkel i bladet Dråpen (nr. 3, 2008).



BIO-PROTECT 2

en sikker vinner i kampen mot **DIESELDYR!**

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.



Bruksområde: Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje. Vi lagerfører flasker á 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner á 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale. Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.

Dosering: Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

Eksempel: En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel



Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61, E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no

Slik kan det se ut i sjøfartsnasjonen Norge når man tar seg tid til kritisk granskning av myndighetenes håndhevelse av reglene. Å gå ut offentlig og avsløre slike forhold er imidlertid ikke det samme som å få oppmerksomhet omkring det. "Varslerne" er stort sett underordnede – som ingen bryr ser om. Eller som tilfellet var med Kronprins Harald, folk utenfor "systemet". Men om de har aldri så mye erfaring eller har aldri så mye rett, så er de bare plagsomt for etablisementet, og da blir de også plagsomme for media – som selvsagt helst vil holde seg til de offisielle forklaringene – eller bortforklaringene. Ingen ting av det som her er nevnt ble da heller kritisk gransket av pressen. I den forbindelse kan det være nyttig å ta med et utsnitt fra "Vær Varsom- plakaten", som beskriver pressens egne etiske normer:

PRESSENS SAMFUNNSROLLE

1.1. Ytringsfrihet, informasjonsfrihet og trykkefrihet er grunnelementer i et

demokrati. En fri, uavhengig presse er blant de viktigste institusjoner i demokratiske samfunn.

1.2. Pressen ivaretar viktige oppgaver som informasjon, debatt og samfunnskritikk. Pressen har et spesielt ansvar for at ulike syn kommer til uttrykk.

1.3. Pressen skal verne om ytringsfriheten, trykkefriheten og offentlighetsprinsippet. Den kan ikke gi etter for press fra noen som vil hindre åpen debatt, fri informasjonsformidling og fri adgang til kildene. Avtaler om eksklusiv formidling av arrangementer skal ikke være til hinder for fri nyhetsformidling.

1.4. Det er pressens rett å informere om det som skjer i samfunnet og avdekke kritikkverdige forhold. Det er pressens plikt å sette et kritisk søkelys på hvordan mediene selv fyller sin samfunnsrolle.

1.5. Det er pressens oppgave å beskytte

enkeltpennesker og grupper mot overgrep eller forsømmelser fra offentlige myndigheter og institusjoner, private foretak eller andre.

Når det gjelder de tre nevnte ulykkene, er det ingen grenser for hvor "varsom" pressen har vært. Det ble begått store feil og manipulering med beviser i rettsoppgjøret etter så vel Sleipner ulykken som ulykkene med Prinsesse Ragnhild og Kronprins Harald, men ingen ting av dette ble oppfanget av noe som helst media. Det er ytterst uheldig at media svikter sin oppgave når det gjelder en av landets viktigste næringsveier, skipsfarten. Jeg innser at når det gjelder skipsfarten så har ikke verken pressen eller andre media resurser til å avdekke noe som helst. Det eneste media kan gjøre er å søke opplysninger hos den potensielle overgriperen eller forsømmeren, altså i Sjøfartsdirektoratet, som kan konstruere en hvilken som helst bortforklaring, f. eks., denne:



VTT MARITIME AS YOUR LOCAL IMCA MEMBER Can help you with:

Project management of all aspects of Offshore and subsea operations. Rig chain inspection and recertification. Vessel audits. IMCA vessel inspections (CMID). DP FMEA studies and annual DP trials. Rig moves – full S.o.W, provision of key personnel. Stability calculations. CAD design and engineering. QA system design.

In fact, whatever your requirements are within the offshore and subsea sectors, you can be sure that VTT can help you succeed. Make your next move the right move – with VTT.



**VTT MARITIME AS. DAMSGÅRDSVEIEN 165, N-5162 LAKSEVÅG, BERGEN
TEL: +47 55 94 80 50 FAX +47 55 94 80 60 E.MAIL MARITIME@VTT.NO**

HOME PAGE: WWW.VTT.NO

FFFS tar de seilende på alvor

Etter at brannen på Prinsesse Ragnhild ble kjent for media om morgenen den 8. juli 1999, gjorde NRK det de pleier å gjøre ved slike hendelser – de kontaktet Sjøfartsdirektoratet, hvor avdelingsdirektør Konrad M. Havig hevdet at ”denne ulykken har blitt håndtert akkurat slik som man ønsker det”. Det er et lærebok-eksempel på hvordan dette skal skje”.

Statssekretær Berg i Nærings- og handelsdepartementet fulgte opp med ytterligere lovprisning om sloknings- og redningsarbeidet og uttalte i NRK at ”de forholdsregler og de krav som regelverket har, er blitt fulgt”.

Verken Havig eller Berg hadde vært ombord i skipet, og kjente ikke til hva som

hadde skjedd verken med sloknings- eller redningsarbeidet. Dette var naturligvis også NRK klar over, men til tross for dette slapp de to myndighetspersonene unna med sine bortforklaringer til hele det norske folk. Men noen informasjon må vel disse to ha fått, og det må ha vært fra rederiet – eller direkte fra skipets kaptein.

Tilstanden ombord under brannen burde heller tas fram til skrekk og advarsel for enhver som har befattning med sikkerhetsarbeid til sjøs. Og det fortsatte under sjøforklaringen i Göteborgs Tingsrätt, hvor rederiet med fabrikkerte ”beviser”, underslag av viktige beviser og med Sjøfartsdirektoratets hjelp klarte å villedde både etterforskerne og retten.

Til stede i retten var også representanter for forsikringsselskapene Gjensidige og Gard, som også ble lurt av bortforklaringene, og på det grunnlaget må ha betalt regningen for de omfattende reparasjoner som ble nødvendig helt fra maskindørken gjennom alle dekk opp til skorsteinen.

JOHN NIKOLAI OMARK



Staten, oljefondet og fremtidige generasjoner

Jeg er glad for å kunne si at min kone og jeg har tatt godt vare på og støttet våre barn. Det gjør meg også stolt over kunne si at våre barn tar seg godt av sine barn. Dette er en selvfølge vil de fleste si, og heldigvis for det. De eneste som ikke er helt enige i en slik fremstilling er "staten".

Dette er kanskje en merkelig påstand vil noen si, men det er sant.

Det vår, og generasjonene før oss har gjort, er at vi har bygd opp et land som nærmest flyter over av melk og honning. Paradokset er at for en slik fantasisk jobb har "staten", funnet ut at vi som lever i dag ikke er modne nok til å styre denne formuen. "Staten" må sette av pengene til fremtidige generasjoner. Det hadde vært vel og bra om de samtidig kom med garantier for at de kommende generasjoner vil være bedre i stand til å styre seg selv, enn det vi kan i dag.

Når de fleste sier at de har tatt vare på sine barn og barnebarn, slik våre foreldre gjorde for oss, holder ikke argumentene til "staten" vann. Om de hadde vist oss litt mer tillit, vet jeg at ingen ville tatt bedre vare på sine etterkommere enn dem som står dem nær. Nemlig vi som foreldre og besteforeldre. Vi tenker på dem, uroer oss om noe skulle skje og hjelper med det vi har. Vi sløser ikke bort pengene, slik "staten" mener, som fulle sjøfolk.

Vi legger penger til side for å hjelpe våre.

Dette hadde blitt mye lettere om vi hadde fått litt mer å rutte med. Om våre tillitsvalgte på Stortinget hadde vært mindre kravstore med hensyn til skatter og avgifter, og hatt oss som lever i dag, mer i tankene enn generasjonene som kommer etter oss, ville det blitt litt bedre. Så lenge de tror at vi som lever i dag bare sløser bort pengene, tar de feil. Vi er tenkende, forsvarlige mennesker som hele tiden har framtiden i tankene. "Staten" kan med små og enkle grep gjøre det bedre både for oss og våre etterkommere, de kan for eksempel heve

sjømannsfradraget til sjøfolk, samtidig med at de gir alle som er mønstret det samme fradraget. Jeg minner om at sjømannsfradraget ikke har vært endret siden 2003.

Jeg er ikke sikker på om "staten" har lagt merke til det, men alle ting i samfunnet har steget i pris, men ikke sjømannsfradraget. Det har stått på stedet hvil i nesten syv år. Det er ikke på den måten man styrker kjøpekraften for arbeidstakere, man må følge med i tiden.

Ganske nylig så vi en advarsel sendt ut av Sjømannsorganisasjonene i Norge (FFFS er selvfølgelig ikke med i den

sammenslutningen, de regner ikke medlemmer i FFFS som sjøfolk?) om at det var startet en underskriftskampanje i Color Line for å heve sjømannsfradraget til å bli det samme som fiskerne får. Vedkommende som startet aksjonen er medlem i FFFS.

At folk kan bli frustrert over at ingenting skjer med fradraget er forståelig, at det tilfeldigvis er en som er medlem i FFFS som gjør det er også forståelig.

FFFS sentralt kjenner ikke til at det er startet en aksjon, og vet derfor ikke innholdet i denne, men vi forstår at folk blir provosert.

I kopien under kan dere lese hva NSF sender ut til skipene.

*From: Geir Hagerupsen [ghag@sjomannsforbundet.no]
Sent: 2009-08-19 15:33:37 MEST
To: UtenriksHTV@sjomannsunion.no, UtenriksLeder-TVU@sjomannsunion.no
Subject:
Hei*

Vi er gjort kjent med en underskriftskampanje som er utsendt fra en person ansatt i Color Line, medlem av FFFS. Underskriftskampanjen gjelder krav om økning av sjømannsfradraget opp til samme nivå som fiskerfradraget. Dette er å blande kortene litt for mye.

Sjømannsorganisasjonene har i fellesskap utarbeidet et skriv for å orientere om avdragene. Hvis diskusjonen starter i ditt rederi, har du her vårt skriv til orientering, send det gjerne ut til skipene.

*Med vennlig hilsen
Geir Hagerupsen
Områdeansvarlig – Tariff*



SJØMANNSORGANISASJONENE I NORGE

FAKTA OM SJØMANNFRADRAG OG FISKERFRADRAG

Viser til korrespondansen, diskusjonene og underskriftskampanjen i Color Line vedrørende sjømannsfradrag kontra fiskerfradrag. Forbundene har blitt bedt om å komme med litt bakgrunnsinformasjon i den sammenheng.

I 2002 vedtok stortingsflertallet en refusjonsordning for de norske utenlandsfergene som fritar dem for arbeidsgiveravgift, og gjør at de får refundert skatt og trygd som innbetales for sjøansatte som skatter til Norge. I tillegg er ordningen utvidet slik at den i dag også omfatter norskregistrerte offshorefartøyer, og fraktefartøyer langs norskekysten med NOR-flagg. Av totalt rundt 20 000 norske sjøfolk får drøyt halvparten ta del i den norske refusjonsordningen.

Refusjonsordningen i dag

Norske politiske myndigheter har anerkjent den maritime næringen som et område hvor Norge har særlige komparative fortrinn, og som et viktig næringspolitisk satsingsområde. I Statsbudsjettet for 2009 har Stortinget vedtatt at den norske refusjonsordningen videreføres med et beløp på 1 750 millioner kroner, med et øvre tak for refusjon på 198 000 kr per ansatt per år. Det beregnes at i overkant av 10 000 norske sjøfolk er dekket av refusjonsordningen.

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Alle skip som er omfattet av den norske refusjonsordningen betaler et fast beløp per ansatt hver måned til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse, som foretar innkreving og forvaltning av disse pengene. Via Stiftelsen kanaliseres disse pengene ut igjen til rekrutteringstiltak og opplæringsstillinger innenfor både skipsfart og fiskeri. Disse tiltakene har ført til at nedgangen i søkere til maritim utdanning er snudd til oppgang. Tiltakene gir bedre tilgang på maritimt personell fremover, noe skipsfarten, fiskeflåten og oljenæringen vil nyte godt av. Dette er svært viktig for å kunne bevare og videreutvikle den maritime kompetansen som er grunnlaget til vekst i disse næringene.

Norges Fiskarlag / Fiskebåtrederens Forbund

Refusjonsordningen er viktig for å sikre arbeidsplassene til våre sjøfolk, men etter at den sittende regjering vedtok å utvide skatterefusjonsordningen til dagens nettolønnsordning som nevnt ovenfor,

Besøksadresse: Rosenkrantz' gate 15-17 • Postadresse: Postboks 2000 Vikå, 0125 Oslo



Norsk Sjøoffiserforbund
Tlf. 22 00 55 00
Faks 22 00 55 01



Det norske maskinistforbund
Tlf. 24 14 83 70
Faks 24 14 83 80



Norsk Sjømannsforbund
Tlf. 22 82 58 00
Faks 22 33 66 18

Om fradraget skal økes til å bli det samme som fiskerfradraget skal vi ikke ha noen formening om, men at fradraget skal gjelde alle seilende som er mønstret skal være indeksregulert hvert år, det står vi på. På den måten, og med litt mer i lommen, hadde det kanskje vært litt lettere for oss å hjelpe kommende generasjoner.

LRV

Charles Darwin (1809-1872). I år er det 200 år siden hans fødsel.

A portrait of Charles Darwin, an elderly man with a long, full white beard and balding head, wearing a dark, heavy coat. He is looking directly at the camera with a serious expression. The background is dark and indistinct.

Fra Adam og Eva til
Beagle og
Charles Darwin

Charles Darwins verdensomseiling med H.M.S. Beagle 1831-1836 gjorde ham til tidens kanskje mest omtalte naturforsker. I løpet av den årelange ferden samlet han inn et naturvitenskaplig kildemateriale som førte til utviklingen av en helt ny teori om artenes utvikling.

Bergens Sjøfartsmuseum viser nå utstillingen "Fra Adam og Eva til Beagle og Charles Darwin". Museet vil på denne måte markere at det i 2009 er 200 år siden Darwins fødsel og 150 år siden hans hovedverk - "On the Origin of Species" - utkom.

Charles Darwin (født 12. februar 1809) vokste opp i Shrewsbury, England, som den nest yngste i en søskenflokk på seks. "Du bryr deg ikke om annet en jakt, hunder og rottefangning, og du kommer til å bli en skam for deg selv og din familie" skrev faren, legen Robert Darwin, til sin sønn.

Charles studerte medisin i Edinburgh etter farens ønske, men studiene gikk dårlig fordi han ikke tålte blod og operasjoner. Han fulgte i stedet forelesninger i kjemi, botanikk, geologi, meteorologi og zoologi. I de siste studieårene fra 1828 studerte Charles kunsthøgskole og teologi i Cambridge, men brukte helst tiden til jakt og til å samle biller. Han fulgte også forelesninger i naturvitenskap, som var hans hovedinteresse. I Cambridge fikk Darwin god kontakt med John Stevens Henslow, professor i botanikk, og ble kjent som "the man who walks with Henslow". Det var Henslow som foreslo at Darwin skulle bli med Beagle.

ET FORLOKKENDE TILBUD

I 1831 ble Darwin invitert til å reise med den britiske marinens forskningsskip H.M.S. Beagle jorden rundt. Ekspedisjonens formål var å oppsøke og kartlegge noen av verdens mest avsidesliggende steder. Kaptein Robert FitzRoy ønsket en naturforsker som dannet selskap om bord. John Henslow anbefalte da Charles Darwin.

Kaptein FitzRoy fikk et positivt inntrykk av den unge naturforskeren: "I like what I see and hear of him, much... I will make him comfortable on board". Faren betalte oppholdet om bord; til sammen over £ 1500. Darwin var ikke underlagt marinens disiplin og kunne under reisen forlate skipet etter forgodtbefinnende. Han fikk dermed anledning til å studere flora og fauna i tropiske miljøer, noe som hadde vært en drøm for ham i studietiden. Darwin fikk arbeids- og sovelugar

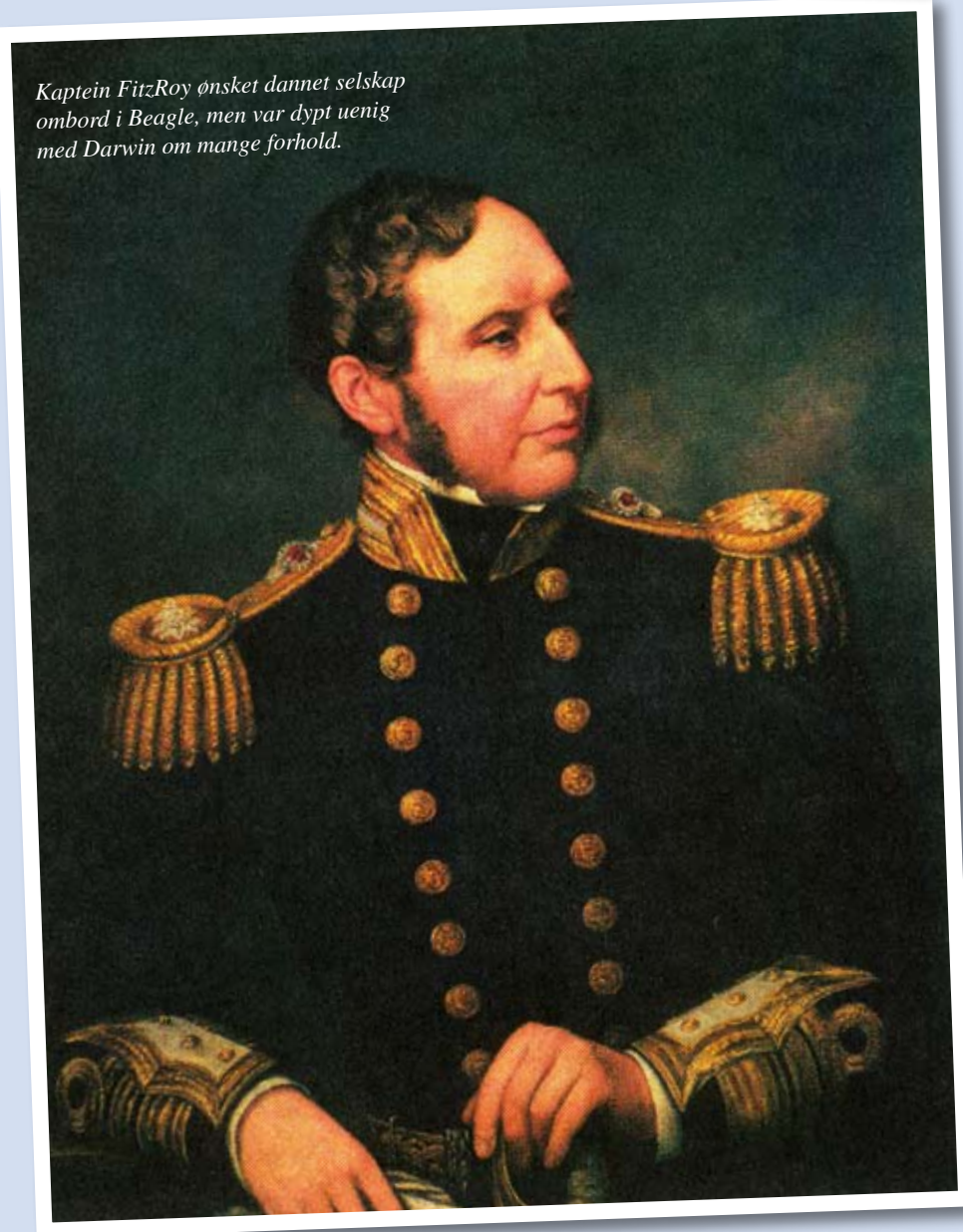
lengst akter, dominert av kartbord og bokskap.

I likhet med norske Fram, foretok Beagle tre berømte ekspedisjoner. Beagle var et lite orlogsskip i Royal Navy, sjøsatt 11. mai 1820 og benyttet som reserveskip til 1825. Skipstypen var beryktet og fikk tilnavnet "Coffin Brig". Med lavt fribord og tung akterdel vasket sjøen ofte over dekk. I 1825 ble skipet rigget om til bark og utstyrt som ekspedisjonsskip. Første tur gikk med kaptein Pringle Stokes til Sør-Amerika 1826-1830. Stokes ble deprimeret under reisen og tok sitt eget liv. Kommandoen ble overtatt av Robert FitzRoy som rustet Beagle opp med egne midler og førte skipet på den andre ekspedisjon 1831-1836 med Darwin som deltaker. I årene 1837-1841 foretok Beagle en reise til Australia under kaptein John Clements

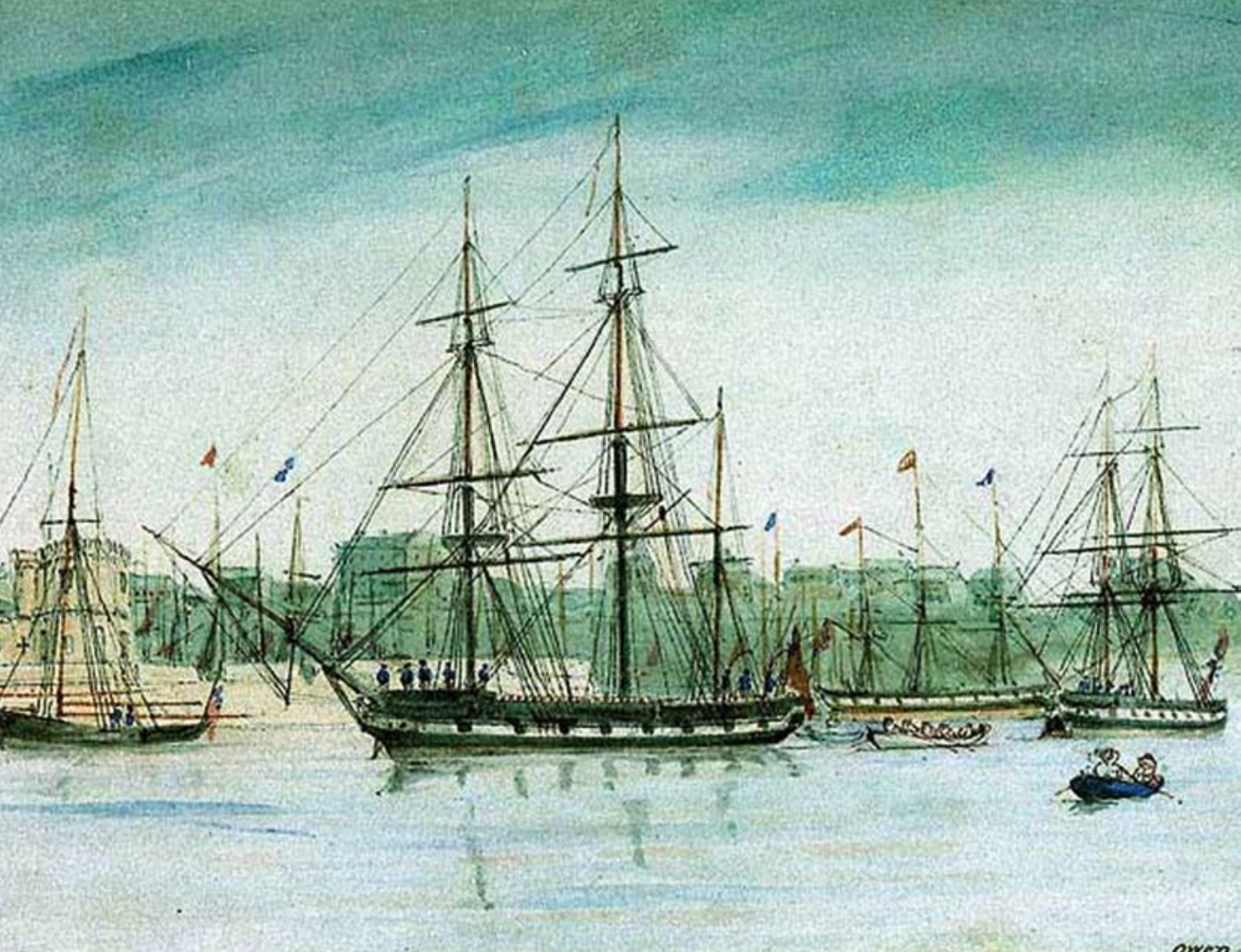
Wickhams kommando. Wickham hadde vært løytnant om bord under den foregående ekspedisjonen. I Australia gav



Darwin som ung naturforsker.



Kaptein FitzRoy ønsket dannet selskap ombord i Beagle, men var dypt uenig med Darwin om mange forhold.



Dette samtidige bildet av Beagle i Sydney er kanskje det mest troverdige bildet som finnes av fartøyet.

Wickham navn til stedene Beagle Gulf og Port Darwin. 1851 ble skipet omdøpt Southend og seilte som kystvaktskip på smuglerjakt før det i 1870 ble solgt til opphugging.

Robert FitzRoy, Charles Darwin og besetningen på Beagle Ekspedisjonen 1831-1836 formet Darwins liv. Både han og kapteinen var unge menn i 20-årsal-

deren. Kapteinen var arbeidsom, men kunne i noen perioder være taus og innadvent, i andre humørsyk med kraftige raseriutfall. De ble gode venner, men var sterkt politisk uenige. Mens Darwin var liberal i slavespørsmålet, mente kapteinen at det var et nødvendig onde. I følge Darwin kranglet de "noen ganger på grensen til det sinnssyke".

Vanligvis var det legens oppgave å samle inn planter og dyr. På Beagle var dette Darwins oppgave. Da legen i april 1832 forlot skipet uttalte Darwin at "my friend the Doctor is an ass".

Å seile jorden rundt i 1830-årene var risikabelt. Den 4. juni 1832 skrev Darwin at tre sjømenn døde av feber etter avreise fra Rio, og at en av de yngste, Edward Hellyer, druknet ved Falklandsøyene.

Darwin var for "landkrabbe" å regne. Han hadde krysset Kanalen én gang. Under Beagles seilas var han plaget av sjøsyke. Kaptein FitzRoy var opptatt av besetningens trivsel. Daglig ble det delt ut rasjoner av brød, kjøtt, grønnsaker, te, sukker og øl. For å forebygge sykdom og tungsinn oppmuntret FitzRoy til fysisk aktivitet og delte ut priser i konkurranser som løp, lengdehopp og bryting. Streng



Beagle passerer ekvator 17. februar 1832.

Blant besetningen på 76 gikk Darwin under tilnavnet "filosofen". Darwin hadde selskap med løytnant John Wickham, som mislikte Darwins rot og "likte å holde dekket i slik orden at du kunne spise middagsmaten din på det". Darwin hadde lite sans for skipslegen, Robert McCormick.



Beagels reiserute 1831-36

disiplin ble håndhevet. Drukkenskap, slåsskamper, respektløs oppførsel og pliktforsømmelse ble straffet med pisking eller arrest, men det var få disiplinærbrudd under ekspedisjonen.

FOSSILER, INDIANERE OG NYE ARTER I SØR-AMERIKA

Nesten ett år etter avreisen fra Plymouth anket Beagle opp ved Bahía Blanca sør for Buenos Aires i Argentina. Den 22. september 1832 dro FitzRoy og Darwin for å besøke klippene Punta Alta. Der lå fossiler av ukjente pattedyr fra istiden oppe i dagen. Mest berømt var Megatherium, en planteeter stor som en elefant. Langs kysten av Argentina undersøkte Darwin flere fossilfunn og fant blant annet utdødde slektninger av kamelen.

I Illandene møtte Darwin Yapoo Tekeeni-ca-stammen. Det ble et kultursjokk: "It would not have believed how entire the difference between savage and civilized man is. It is greater than between a wild and domesticated animal".

I det sørlige Amerika ble mye tid satt av til naturvitenskaplige studier. I Patagonia skjøt et besetningsmedlem en liten fugl til middag. Darwin la først ikke så mye vekt på den: "the bird was skinned and cooked before my memory returned." Det var en nyopptaget art og fikk navnet

Rhea darwini. Darwin oppdaget flere varianter av samme fugl i ulike deler av Patagonia. Funnet skulle få betydning for Darwins teori om naturlig utvelgelse. På Falklandsøyene studerte han rever og fant interessante forskjeller mellom disse og rever på fastlandet. Før kursen ble satt mot Stillehavet, undersøkte man elven Santa Cruz. Ingen europeer hadde tidligere fulgt elven så langt inn mot Andesfjellene.

Bilde 6: Darwin samlet fossiler under reisen, som dette hodet av Megatherium. Fossilene viste slektskap mellom nålevende og utdødde dyr i Sør-Amerika.

GALAPAGOS OG HJEMOVER

Sommeren 1834 rundet Beagle Kapp Horn og seilte nordover langs vestkysten av Sør-Amerika. Høsten samme år studerte Darwin frosker, flatormer og rankefottinger (krepsdyr). Underveis til Concepción i Chile opplevde de i januar 1835 et kraftig jordskjelv. De materielle ødeleggelsene gjorde et sterkt inntrykk. Fra Chile seilte Beagle til Galapagos hvor ekspedisjonen ankom i september. Under oppholdet der samlet Darwin inn fugler og oppdaget nye fiskeslag. Størst inntrykk gjorde skilpaddene og "ekle og klossete landøgler" på de mørke lavaklippene. Darwin fant ut at øglene var vegetarianere og kunne holde pusten under vann i flere minutter. Nicholas

Lawson, britisk guvernør på øyene, pekte ut for Darwin hvilken øy landøglene kom fra. Skallet deres varierte etter hvor de levde.

Etter Galapagos bar det hjemover igjen. Hjemlengselen var stor og seilasen lang. Tidlig i november ankom Beagle Tahiti, men Darwin var ikke videre interessert i dette "falne paradiset". Han kunne ikke fordra innbyggernes nakenhet og foretrakk samvær med misjonærene på øyen. Seilasen gikk videre til New Zealand der besetningen feiret jul. Neste stopp var Sydney i Australia der Darwin samlet inn nebbdyr som fascinerte han. Via Tasmania kom de til Cocos-øyene i Det indiske hav, hvor Darwin studerte dannelsen av korallrev og observerte krabber



som klatret i palmer og åpnet kokosnøtter. Reisen gikk videre om Mauritius og rundt Kapp det Gode Håp, med et kort opphold på St. Helena hvor Napoleons grav ble besøkt. Darwin benyttet dagene til å gjennomgå sine notater: "jeg begynner å se hvor vanskelig det er å uttrykke



Darwin studerte variasjon av landøgler på Galapagos.

seg skriftlig". Søndag 2. oktober 1836 kunne Beagle endelig kaste anker i Falmouth. Reisen hadde vart i over 4 år og 9 måneder. Darwin forlot aldri England igjen.

MYSTERIET OVER ALLE MYSTERIER

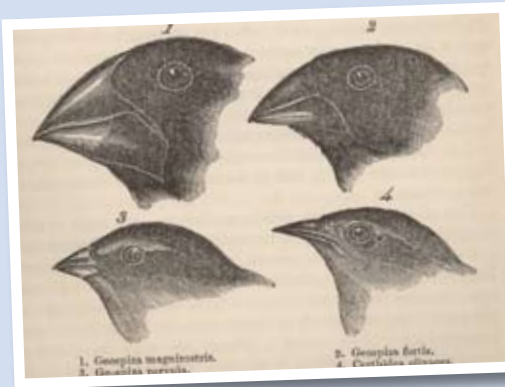
Etter hjemkomsten skrev Darwin boken "The Voyage of the H. M. S. Beagle" (1839). Darwin hadde ikke syslet med evolusjonsteorien under reisen. Det var ornitologen John Gould som satte ham på sporet etter hjemkomsten. Galapagos-materialet viste at samme finkeart hadde

ulike nebb avhengig av hvilken øy den levde på. Darwin mente fuglene hadde utviklet disse ulikheter som en følge av naturlig tilpassning. Fossilmaterialet fra Sør-Amerika viste dessuten likheter mellom utdødde og levende arter i det samme området. Darwin forklarte variasjonen med at arter endret seg, og at drivkraften bak måtte være artens tilpassning for å overleve. De artene som mislyktes i tilpassingen ville forsvinne. I en skisse på 230 sider beskrev han teorien om naturlig tilpassning (1844). Den ble liggende i skrivebordskuffen fordi han viste at utgivelsen ville skape oppstandelse i det viktorianske England.

I 1858 begynte Darwin å utvide manuset til en bok med tittelen "Om artens opprinnelse". Målet var å belyse "the origin of species – that mystery of mysteries". Boken ble en salgssuksess da den utkom i 1859. Førsteopplaget

på 1250 eksemplarer ble utsolgt på en dag og skapte stor debatt. Iblant endte akademiske diskusjoner med slagsmål. Darwin provoserte mange ved å hevde at arter oppstår ved naturlig tilpassning med den konsekvens at arter er i slekt. Teorien gav et nytt og mer dynamisk syn på naturen.

Evolusjonstanken ble utbredt i Darwins levetid, men teorien om slektskap mellom mennesket og aper hadde større vansker med å slå igjennom. Kildematerialet var svakt og det er først fra 1960-tallet at forskere har funnet gode fossile spor til støtte



Darwins finker fra Galapagos viste at dyr endrer seg for å tilpasse seg lokale naturforhold.

for teorien. I 2003 ble menneskets DNA kartlagt, og analyser viser nært slektskap mellom mennesket og sjimpanser. I 2009 mente norske forskere å ha funnet en felles forfar til mennesket og apene, kjent som "Ida", et 47 millioner år gammelt apefossil. Teorien er omstridt i enkelte miljøer, og i flere amerikanske stater er det fortsatt forbudt å undervise i skolen om slektskap mellom mennesker og aper.

Darwin likte seg best når han fikk leve et tilbaketrukket familieliv. Trolig ville han ikke ha følt seg vel med all den oppmerksomheten han har fått i jubileumsåret. I årene etter publiseringen av teorien om naturlig tilpassning, forlot han sjeldent sitt hjem Down House i Kent.

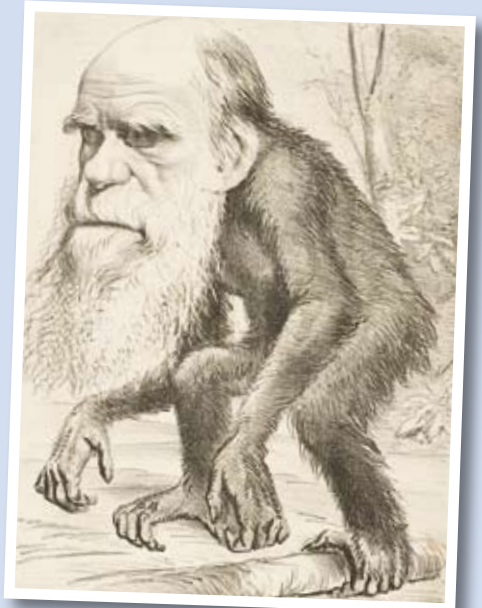
Darwin var mye plaget av sykdom og klarte bare å arbeide i korte perioder.

Ved Down House studerte han innavl, frøspredning mellom kontinenter samt marker. Kaptein FitzRoy fra Beagle gjorde karriere i Royal Navy som admiral etter ekspedisjonen, men tok sitt liv i 1865. Darwin døde 19. april 1882 som en anerkjent naturforsker og ble begravd i selveste Westminster Abby i London - ved Newtons side.

AV BÅRD GRAM ØKLAND
VED BERGENS SJØFARTSMUSEUM

LITTERATUR

- Bryson, Bill (2005): En kort historie om nesten alt. Gyldendal. Oslo.*
Darwin, Charles (1839): The Voyage og H.M.S. Beagle
Taylor, James (2008): The Voyage of the Beagle. Conway. London.
Quammen, David (2009): Darwin's first clues. National Geographic. Februarutgaven.



Darwin ble omdiskutert for å hevde at dyr endrer seg og at de er i slekt med hverandre. Særlig slektskapet mellom mennesker og aper provoserte mange.

info@fffs.no – www.fffs.no



“Fagorganiserte fikk ulovlig skattefradrag”

Dette skriver Bergens Tidende 14.09.09. Videre skriver de: “Medlemmer i det Bergen baserte sjømannsforbundet FFFS har i årevis fått fradrag på skatten i strid med loven”.

Denne påstanden, kjære medlem er ikke riktig, vi har fulgt loven. Vi har fulgt EMK artikkel 11 og 14. EMK har forrang til Norsk lov. Det finnes også dommer på dette fra EMD.

Videre har vi rettet oss etter Høyesteretts avgjørelse i tvangstreksaken. Der understreker de at den frie fagforeningstilhørigheten er lovfestet i Norge. At skatteloven sier noe annet vil ikke få noen betydning for våre medlemmer.

Skatteloven sier også at for å få lov til å trekke fagforeningskontingenten fra på skatten må forbundet være startet før

1977, være landsdekkende, ha forhandlingsrett (noe FFFS har begynt å få) og tilsluttet en fellesorganisasjon.

Dette er forsiktig sakt, rent sludder. Dette må være en lov innført av andre forbund for å stoppe konkurranse. Vi kan ikke i vår vildeste fantasi forstå at denne loven er fattet av våkne edruelige stortingspolitikere. Dette er ren diskriminering slik vi ser det, og det er det lover i mot.

Om dette skal få konsekvenser for våre medlemmer, må det også få det samme for medlemmer i Norsk Sjøoffisersforbund. De er startet lenge etter at loven trådte i kraft, de er heller ikke tilsluttet noen fellessammenslutning.

Videre må det få konsekvenser for forbund som er dømt i høyesterett for ulovlig, gjennom mange år å ha trukket uberettiget tariffavgift (les kontingent) fra ikke medlemmer.

Denne tariffavgiften fikk, de som ble

trukket, trekke fra på skatten. Dette er ulovlig, man har ikke anledning til å trekke tariffavgift av på skatten. Dette var en ordning de andre bedrev i mer en 30 år, inntil FFFS fikk stoppet det.

Om ikke FFFS får dispensasjon fra skatteloven, og våre medlemmer eller vi sentralt, får et skattekrav, kommer vi til å bestride det. Vi kommer til å kjøre på med alt vi har til denne loven er fjernet. Man kan ikke sitte på et kontor i Oslo og bestemme hvilke fagforbund som har lov til å støtte sine medlemmer eller ikke.

Enten har vi likhet for loven, eller så skal FFFS sørge for at vi får det. Dette er store ord, men vi står for dem. Sjøfolk skal selv få bestemme hvilket forbund de vil være tilsluttet, eller stå utenfor fagforenings tilslutning, og ha samme regler hva skattefradrag gjelder.

LRV

Kraftig ildkule fra Leonidene i 1999 fotografert fra Sør-Norge. Foto: Arne Danielsens

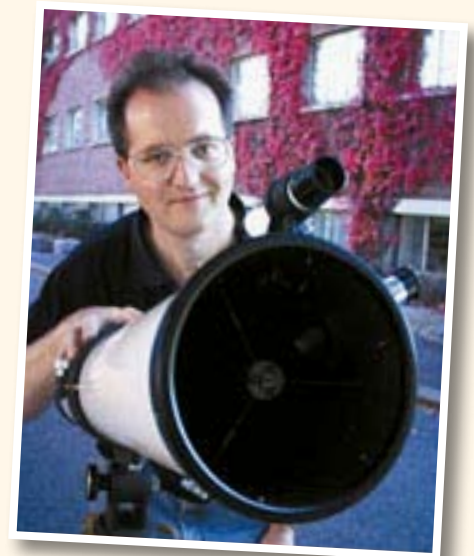
NESTEN METEORSTORM 17. NOVEMBER

I høst er det varslet et meget kraftig meteorregn. På kvelden 17. november vil det fare opptil 500 stjerneskudd over himmelen hver time, halvparten av det som trengs for å kalle fenomenet en meteorstorm. Begivenheten kan bli virkelig spektakulær og et av de flotteste meteorshowene i vår tid!

Årets siste større meteorsverm, Geminidene, har sitt maksimum på selveste Lucia-dagen, 13. desember. Da kan man se opptil 60-100 stjerneskudd i timen fra et helt mørkt sted. Men svermen varer flere dager før og etter 13. desember. Som regel byr denne svermen på en del kraftige og oppsiktsvekkende ildkuler. Men dette ser altså ut til å bli lite med årets kraftige utbrudd i november.

NESTEN METEORSTORM NESTE HØST

Kraftig meteoraktivitet i fjor høst tyder på at vi i november i år kan få et kraftig utbrudd av stjerneskudd og nesten meteorstorm. I årene 1998-2002 passerte Jorden gjennom forholdsvis tette bånd med støvpartikler i verdensrommet. Partiklene stammet fra en komet og forårsaket i 1999 og 2001 opptil 3000 meteor



Knut Jørgen Røed Ødegaard

i timen. Meteorsvermen i november vil bli et av de virkelig store høydepunktene i astronomiåret 2009!

Meteorstøvet kommer fra kometen 55P/Tempel-Tuttle som hvert 33. år besøker de indre delene av Solsystemet. Solvarmen forårsaker at is og frosne på kometkjernen fordampes, blåser ut i rommet og danner kometens hale. Halen inneholder også mye partikler som danner et bånd som går rundt Solen langs kometens langstrakte bane.

Dersom Jorden passerer gjennom et av disse, vil mange partikler komme inn i atmosfæren og brenne opp på grunn av luftmotstanden. Sett fra bakken får vi en meteorsverm, eller en meteorstorm dersom minst 1000 meteorer opptrer på en time. Svermen er årvisst og kalles Leonidene. Som regel er den imidlertid meget beskjeden med bare noen ganske få stjerneskudd i timen.

Meteorstormene i 1998-2002 skyldtes stoff som kometen hadde avgitt på 1700- og 1800-tallet og man ventet ikke at støvskyer fra kometen skulle treffe Jorden igjen før mot slutten av vårt århundre.

Men i fjor høst hadde Leonidene et kortvarig utbrudd med omkring 100 meteorer i timen. Partiklene stammer fra kometens besøk i 1466. I 2009 vil Jorden passere nærmere midten av støvbåndet fra 1466 og et langt kraftigere utbrudd av stjerneskudd kan ventes.

Utbruddet vil finne sted 17. november 2009, og ventes å vare noen få timer. Maksimum ventes mellom kl. 22.34 og 22.44 norsk tid denne kvelden. Maksimal aktivitet kan bli over 500 meteorer i timen, eller halvveis til "stormnivå" siden en meteorstorm per definisjon er minst 1000 stjerneskudd i timen.

Det vil i tilfelle bli et virkelig severdig skue. Mange husker ennå de fantastiske utbruddene for noen år siden. Det er meget sjelden man kan oppleve slike himmelske fyrverkerier.

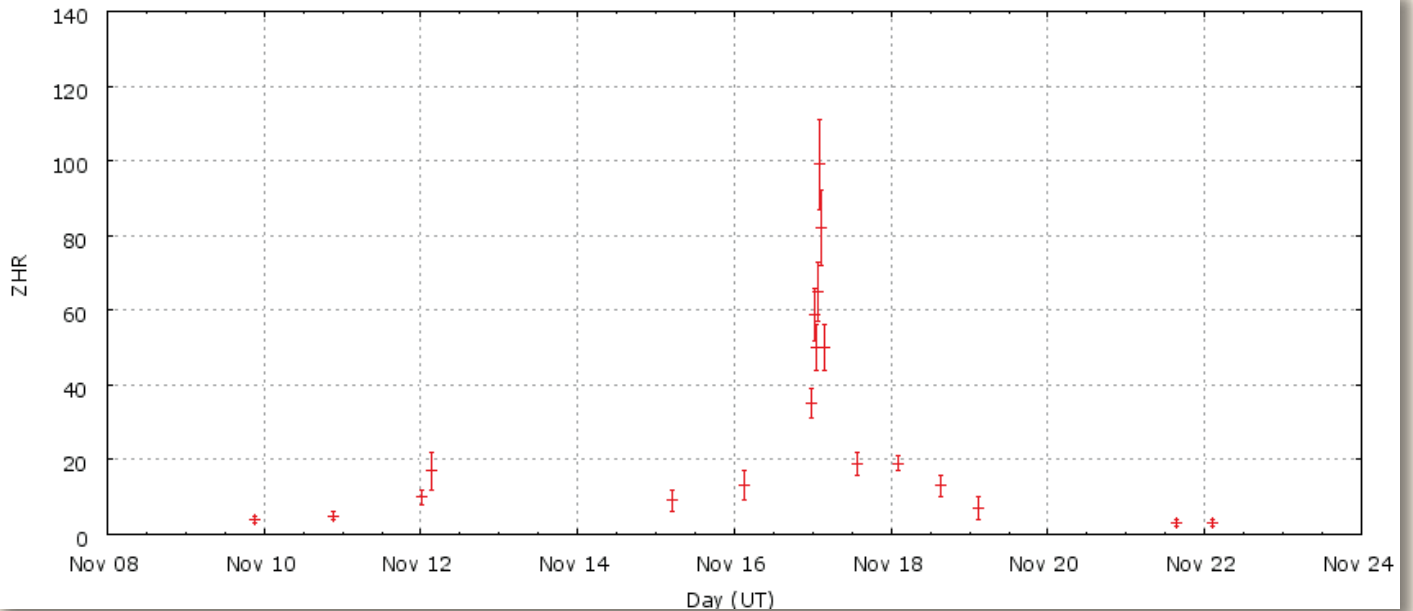
Månen vil være ny og månelys vil ikke forstyrre begivenheten. Det er derfor bare å håpe på bra vær og forberede seg på å reise til et mørkt sted for å oppleve et av de beste meteorshowene i vår tid!



*Steinen som gikk gjennom taket til Norgesgruppen utenfor Moss i 2006 og de to entreprenørene som fant steinen da de forsøkte å finne årsaken til en vannlekkasje.
Foto: Morten Bilet*



Leonidemeteor fotografert fra Italia i 1998. Foto: Lorenzo Lovato



Intensitet av Leonidesvermen i 2008. Det var en kraftig topp på kvelden 17. november. Illustrasjon: Den Internasjonale Meteororganisasjonen.

FOR ORDENS SKYLD:

Et stjerneskudd er det samme som en meteor.

De aller, aller fleste meteorene brenner opp høyt oppe i atmosfæren, men dersom noe overlever ned til bakken, kalles det en meteoritt.

Før meteorpartiklene kommer inn i atmosfæren kalles de meteorider.

Meteorer kan bare sees i noen få sekunder. Sterke meteorer har gjerne en hale og kalles ildkuler. Meteorer opptrer altså i Jordens atmosfære, fra 40 til 130 kilometer over bakken. Noen ganger

opplever vi å se kometer. I form kan de ligne meteorer, men befinner seg mellom planetene i Solsystemet og altså mye lenger unna enn meteorene. I tillegg kan de sees i lang tid – fra noen dager til flere måneder, og de forflytter seg ganske sakte over himmelen fra natt til natt.

Leonidene har fått navnet sitt fordi stjerneskuddene ser ut til å strømme ut fra et punkt i stjernebildet Leo, Løven.

UNIVERSET PÅ DVD

I høst kommer det ut en stor DVD om verdensrommet som presenterer den

fantastiske utforskningen som har funnet sted de senere årene og ikke minst de spektakulære bildene, filmene og animasjonene som oppdagelsene har gitt oss. Alt fra meteorittnedslag i Norge, farlige solstørmer, vakre gasståker til superslurpende sorte hull og kolliderende kjempegalakser er med. Spilletiden er 3,5 timer og det er egne spor om meteorittfall, klimautviklingen i det indre av Solsystemet og de store solformørkelsene som har funnet sted de siste årene.

Mer informasjon om DVD-en og siste nytt om meteorsvermen Leonidene finnes på www.bangirommet.no.



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



Leserbrev



Kronikk

Sjømannspensjonen slik den er i dag kan være historie i løpet av få år. Dette kan bli resultatet av den pågående pensjonsreformen og hvor sjømannspensjonen med sine spesielle aldersgrenser kan bli svært forandret.

Sjømannspensjonen i dag er en lovfestet og pliktig tjenstepensjonsordning. Den har som hovedformål å yte sjømannspensjon mellom 60 og 67 år til den som har opptjent minst 150 pensjonsgivende farts måneder. Loven er gjennom årene forandret en rekke ganger og er tilpasset folketrygdens pensjonssystem. Siste vesentlige lovendring ble foretatt med virkning fra 1.1.2001.

Finansieringen av sjømannspensjonen er spesiell. Mange tror at dette fungerer på samme måte som en frivillig individuell pensjonsavtale med et forsikrings-selskap. Så ikke med finansieringen av sjømannspensjonen. Dette er en kollektiv ordning og finansieres etter et utligningsprinsipp. De som seiler betaler for de som er pensjonister, med tilskudd av staten for spesielle ytelser. Dette fungerte ypperlig så lenge antallet seilende var større enn antallet pensjonister. Pensjonstrygden for sjømenn (PTS) kunne bygge seg opp fond som siden minket etter hvert som antallet seilende gikk stadig nedover. Til slutt måtte staten gå inn med sin garanti. Tilskuddet fra staten i 2008 var på 602 mill. kroner. Så å tro at staten vil gå inn med ytterligere midler for å finansiere enkepensjoner, pensjoner etter 67 år osv. har jeg liten tro på vil skje. Jeg har heller tro på at sjømannspensjonen i nåværende form går mot sin slutt og at dette vil skje i forbindelse med pensjonsreformen som nå kommer.

Mange har vært opptatt av lovendringen som skjedde med virkning fra 1.1.2001 og det faktum at man før det tidspunktet

hadde både sjømannspensjon til uføre, pensjon til enker og sjømannspensjon etter fylte 67 år. Men la oss se litt på de faktiske forhold vedr. disse tilleggspensjonene (tillegg til utbetaling fra folketrygden). Satsene til enkepensjon var på kr 5 årlig pr. farts måned for tjeneste som underordnet og kr 12 årlig pr. farts måned som overordnet. Kun fartstid opptjent før folketrygden trådte i kraft (1.1.1967) ble regnet med. Tilsvarende var satsene for de som hadde uførepensjon/pensjon etter 67 år på henholdsvis kr 17 årlig pr farts måned som underordnet og kr 29 årlig pr. farts måned som overordnet. Disse satsene var lovbestemte og ble ikke endret. Pensjonene ble etter hvert så små og betydningsløse at de ble utløst i et engangsbeløp (alle pensjoner under 4 % av grunnbeløpet i folketrygden skal utløses i et engangsbeløp). I dag er det ikke mange som har noe betydelig fartstid før folketrygden begynte og ordningen med tilleggspensjon ville ha dødd ut av seg selv. Samtidig var det et ønske i forbindelse med lovreguleringen i 2001 om at vanlig sjømannspensjon måtte heves. Dette ble da gjort ved omdisponering av det som ble innspart ved bl.a. disse tilleggspensjonene. Det ble innført et pensjonstillegg for de som seilte helt frem til pensjonsalder.

Pensjonstillegget var på 23 % da det ble innført. Tillegget minker for yngre årsklasser i takt med oppbyggingen av de tariffestede tilleggspensjoner. Det er folketrygden (også en kollektiv ordning) som i dag ivaretar pensjonsbehovet for uføre og etterlatte og for pensjonister etter fylte 67 år. Uten denne avlastningen for sjømannspensjonen ville forøvrig avgiftsinnbetalingene i dag vært atskillig høyere.

En basisendring av sjømannspensjonen har faktisk tidligere vært vurdert for ikke så forferdelig mange år siden. Men det ble valgt den gang, å fortsette med dagens ordning i hvert fall foreløpig. Men nå er det mye som skjer på pensjons-

fronten. De fleste har sikkert fått med seg at det er en helt ny pensjonsreform på trappene i Norge som skal innføres om ikke så altfor lenge hvor pensjonsalderen kan bli så lav som 62 år for de som måtte ønske det. Jeg må påpeke at det vil selvfølgelig berøre alle pensjonsordninger med spesielle aldersgrenser. Selvfølgelig også sjømannspensjonen.

Det er nå engang slik at den store reformen tas først og så tilpasses de små etterpå eller som en del av det hele. Og hva da?

Her kommer virkelig spenningsmomentet inn og som de maritime organisasjoner må se på med lupe. Det beste er jo selvfølgelig å være i forkant og prøve å påvirke så godt som mulig. Og her ligger utfordringen for FFFS. Her er det nødvendig å henge seg rundt halsen på byråkratene i departementet og få ut informasjon så fort den foreligger. Å være med på høringsrunder er også selvfølgelig en betingelse. I tillegg må FFFS sørge for å skape en bred politisk forståelse på så høyt nivå som mulig og blant alle partier for sjøfolks spesielle vilkår og behov for pensjon, også for sjøfolks familie. La meg få minne om, hvis noen skulle være i den minste tvil, at det tross alt er våre "kjære politikere" som skal behandle lovforslagene og siden banke lovene igjennom.

Et viktig poeng er at Norge er forpliktet til å ha en pensjonsordning for sjøfolk gjennom en internasjonal konvensjon. Men hvordan ordningen skal være, er et helt annet spørsmål. Det er således svært store utfordringer alle de maritime organisasjoner står ovenfor i løpet av forholdsvis kort tid og som kan ha stor betydning for hvordan den fremtidige sjømannspensjon skal se ut og ikke minst administreringen av denne. La oss i hvert fall slippe å se et Nav Sjø.

Trond A. Tandberg
pensjonist fra PTS og ex gnist



Leserbrev

Rederienes styringsrett går på bekostning av sikkerheten

I den senere tid har vi sett grelle eksempler på benyttelse av styringsretten, for å unngå den nye diskrimingsloven, som nå er en del av Sjømannsloven. Styringsretten sammen med Pensjonsgrensen for Sjøfolk gir de rederiene som ikke har en sosial og åpen personalpolitikk anledning til å avstraffe og å si opp ansatte, som sier i fra når rederiet beveger seg utenfor det opptrukne regelverket vedrørende forsvarlig drift og sikkerhet. Ett av rederiene som benytter seg bevisst av "Styringsretten" er TIDE SJØ AS. Det er her både tale om avstraffelse/gjengjeldelse og oppsigelse/diskriminering i forbindelse med såkalt varsling.

Nylig fikk vi ett klart eksempel på hvordan dette praktiseres uten at Det norske Maskinistforbund ønsket å prøve diskrimineringsloven.

Sjøfartsdirektoratets avdeling i Stavanger foretok en kontroll om bord i ett Flaggrutens nylig innkjøpte skip, etter at Sjøfartsdirektoratets avdeling i Stavanger, var av Karmøy Pendlerforening, gjort oppmerksom på graverende feil ved evakueringsystemet. Saken var av Pendlerforeningen hadde tatt opp problemet med Tide Sjø AS, uten at det herfra ble reagert på henvendelsen. Ved en evakueringsøvelse ble det klart for mannskapet at endringer, som var gjort vedrørende dører og gangveier, etter initiativ fra rederiets teknisk ansvarlige, som ikke hadde umaket seg til å innrapportere endringene.

Kapteinen innrapporterte forholdene til teknisk ansvarlig, som returnerte henvendelsen med at mannskapet måtte læres opp til å benytte gangveien riktig, som den var. Skipet ble stoppet ved inspeksjonen av Sjøfartsdirektoratet til feilen var utbedret.

I løpet av inspeksjonen ble det klart at det ikke bare var evakueringsystemet som ikke var i henhold til regelverket, men også arbeidstidsordningen med feilføring av den totale arbeidstid, brøt med Sjømannsloven vedrørende hviletid. Kapteinen førte timene etter diktat fra Personalavdelingen, slik at denne lå innenfor lovens rammer og ikke i henhold til den journalførte seilingstid. Videre ble det av maskinsjef påpekt at ett av skipene, Flaggruten, hadde feil vedrørende sertifikatkravet til maskinsjefen. Straks etter inspeksjonen ble maskinsjef oppsagt med henvisning til oppnådd aldersgrense på tross av at vedkommende var lovet videre tjeneste, ingen av de øvrige med "oppnådd" (62 år) aldersgrense ble oppsagt.

Kapteinen ble, på tross av at han var fullt kvalifisert for stillingen, flyttet til ett annet og mindre attraktivt skip imot sin vilje. Kapteinens klage om avgjørelsen ble ikke tatt til følge. Heller ikke maskinsjef ble gitt anledning til å forsette i stillingen i et år ad gangen, som er mulig i henhold til rederiets regelverk. Heller ikke ble maskinsjefen underrettet om sine rettigheter.

Maskinsjef forsøkte å oppnå forhandlinger, noe som rederiet, i samarbeid med hovedtillitsvalgte, var effektivt med å forpurre, etter at de i ett møte med tillitsvalgte innkalt av rederiets personalsjef, var blitt enig med rederiet å ikke gripe inn i.

Sitat: Ikke en sak for Det norske Maskinist Forbund.

Saken ble forsøkt reist ved hjelp av Maskinistforbundets distriktskontor, som avviste saken med å henvise til rederiets styringsrett.

Rederiet ble etter møte med Sjøfartsdirektoratet ilagt en bot på Kr. 240 000,- vedrørende de forhold som her er beskrevet.

Sertifikatkravet ble endret og stillingen oppgradert fra M2 til M1.

DNMF var tidligere gjort oppmerksom på forholdene vedrørende missforhold mellom det eksisterende sertifikatkrav og det riktige, i henhold til maskineriets ytelse, men valgte i kjent stil å la saken ligge.

* Hvilke signal sender så dette til de seilende?

* Fremmer denne ukultur og brudd på diskrimineringsloven sikkerheten for passasjerer og mannskap?

* Hjelper det å være organisert i ett forbund som står i mål for rederiet, og lar sine tillitsvalgte motta lønn for sitt tillitsverv fra rederiet?

Svarene på disse spørsmål burde ligge helt oppe i dagen og kvalifiserer ikke til ytterligere kommentarer.

Det vedlagte brevet ble oversendt Det norske Maskinist Forbund og Sjøfartsmyndighetene. DNMF glimret, på lik linje med tillitsvalgte med fraværende kommentarer, til et snarlig svar ble utbedt.

Svaret fra DNMF var i god krimstil:

Saken henlegges på grunn av bevisets stilling, eller som skrevet: Rederiet har full anledning til å utøve sin styringsrett, og saken ansett av DNMF som avsluttet.

Brev SENDT DET NORSKE MASKINISTFORBUND OG Sjøfartsdirektoratet Stasjon Stavanger:



Leserbrev



5. April 2009

Oppsigelse Tide Sjø – Stavanger
Begrunnelse – Oppnådd Pensjonsalder

Innledning:

Undertegnede ble i en alder av 66, i 2008 ansatt som fast Administrativ Maskinsjef på M/S "Fjordbris" tilhørende Flaggrutesystemet.

Ved klart uttrykket fra Driftsleder at det ikke forelå noen aldersgrense og at det allerede i rederiet var Maskinister i 70 års alderen. På grunnlag av overstående godtok jeg stillingen.

Ved utgangen av desember 2008, ble det besluttet å selge M/S "Fjordbris" og overføre besetningen til Flaggrutesystemet som det syvende skift. Dette ville si at mannskapet fra M/S "Fjordbris" skulle løse av alle de tre skipene, M/S "Tyrving", M/S "Fjordbris" og M/S "Vingtor".

Utsjekking og opplæring ble foretatt i desember og Mannskapet fra M/S "Fjordbris" startet sin turnusordning, som i følge plan utarbeidet av rederiet, i januar 2000.

Foranledning til oppsigelse:

I februar 2009 foretok Sjøfartsdirektoratets avdeling i Stavanger en kontroll av skipene i Flaggrutesystemet. I løpet av kontrollen ble det avdekket sikkerhetsmessige feil både vedrørende fartøy og arbeidstidsordning, skiftplan.

Dagen før inspeksjonen fra Sjøfartsdirektoratet, ble det av M/S "Tyrving" kaptein, innsendt til Rederiet, en Avviksrapport vedrørende evakuering til flåter via akterdekk. Rederiets reaksjon på Avviksrapporten var negativ, og ved inspeksjonen ble kaptein av driftsleder beskyldt for å ha innrapportert dette til Sjøfartsdirektoratet.

Det ble under inspeksjonen nevnt av undertegnede at Sjøfartsdirektoratet burde se nærmere på kvalifikasjonskravet for M/S "Vingtor", som ikke stemte med ytelse på hovedmaskineri og de generelle krav til Maskinsjefens kvalifikasjoner.

Forflytning og Oppsigelse:

Forflytning Kaptein:

Kort tid etter inspeksjonen ble kapteinen på avløserkiftet fjernet fra stillingen og overført til en mindre attraktiv stilling.

Begrunnelsen for forlytningen: Det ble hevdet at han måtte ha mer erfaring med M/S "Vingtor", og ble tilbudt stilling på samme fartøy, som Styrmann til hvilket han takket nei.

Kapteinen ble så tilbudt stilling på ett mindre fartøy utenfor Flaggrutesystemet, hvor det kun er en Offiser.

Kapteinen hadde tidligere i 2008 sammen med undertegnede tatt ut nybygget M/S "Tide ekspress" fra Oma Båtbyggeri. M/S "Tide Ekspress" er utstyrt med 4 vannjetter og er på størrelse med M/S "Vingtor". Det var således ingen grunn til å stille spørsmålstegn vedrørende denne kapteinens ferdigheter og kvalifikasjoner.

Påstand:

Forflytningen må på grunnlag av overstående tolkes som en klar represalie.

Oppsigelse Maskinsjef:

Undertegnede ble oppsagt med henvisning til sjomannsloven og rederiets nye aldersgrensereglement.

Det ble ikke opplyst i oppsigelsesbrevet at det i henhold til reglement var anledning å få forlenget ansettelsen med ett år ad gangen, på betingelse av at maskinsjefen innehadde

godkjent sertifikat og helseattest.

På forespørsel om hvorfor undertegnede ble oppsagt ble det av driftsleder hevdet at undertegnede innehadde en attraktiv stilling, som de ønsket å frigjøre for yngre maskinister som muligens ville foretrekke å være i Rederiet, lenger enn undertegnede. Undertegnedes kvalifikasjoner er ubestridte etter 15 år i Flaggrutesystemet og innehar av M-1 og gyldig helseattest.

Påstand:

Undertegnede ble oppsagt som følge av inspeksjonen og avdekning av mangler på arbeidstidsordning, samt spørsmålsstilling ved sertifikatkravet for maskinsjef på M/S "Vingtor".

Undertegnede ble ikke innformet av rederiet om mulighetene for videre ansettelse, noe som underbygger denne påstanden. Videre er det ett brudd fra rederiet vedrørende vilkårene for ansettelsesaksept fra 2008, hvor det klart gikk fram at ansettelsen ikke var forbundet med aldersbegrensninger, annet enn opprettholdelse av sertifikat og helseattest. Oppsigelsen bryter således med de avtalte betingelser vedrørende ansettelse som Administrative Maskinsjef på M/S "Fjordbris" Oppsigelsen er klart en represalie, diskriminerende og brudd på avtale av 2008.

Saken bør klart kvalifisere til forfølgelse.

Med vennlig hilsen
Henrik B. Jansen

**STERKE
MENINGER?**
BESØK VÅRT CHATTEFORUM,
ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

FFFS beklager den dårlige bildekvaliteten. Foto: Ukjent



Ny dramatisk utvikling i Scandinavian Star saken

To Svenske branntekniske ingeniører, Pirre Palmberg og Henrik Georgson, tilsluttet universitetet i Lund, i Sverige, har på eget initiativ undersøkt brannen på Scandinavian Star. Deres konklusjoner er milde talt oppsiktsvekkende. De har gått grundig til verks og konkluderer med at brannene om bord var påsatte.

Det er så oppsiktsvekkende funn de har gjort at de har sendt saken til FBI i Washington USA. For det første slår de fast at dansken, som frem til nå har vært utpekt som brannstifter, umulig kan være det. Han omkom under brann nr 2, til sammen var det seks branner om bord. Videre har de funnet arnestedet for alle brannene. De konkluderer med at ingen uten inngående kjennskap til skipet kunne vært i stand til og startet disse brannene. Det er funnet opptenningsmateriale, viftene sto på fult for å lede brannen dit den var ønsket av brannstifterne. Hydrolikkrør ved et av brannstedene er beviselig revet fra hverandre med stor kraft. Hydrolikkumpen til dette røret er normalt avslått under fart, men under brannen ble den startet. Resultatet var at hydrolikkolje sprutet ned på brennbart

materiale som var plassert rett under. 159 mennesker omkom den skjebnesvangre natten 7. april 1990. Til nå er ingen holdt ansvarlig for "ulykken". Selv om flere instanser, norske og nå svenske fagfolk har gått igjennom hendelsesforløpet, har funnet ut at mannen som er utpekt som brannstifter umulig kan være det. Det kan nærmest se ut for at norsk og dansk politi har lagt lokk på saken. Vi skal ikke her spekulere i hva som kan være årsaken til dette, bare konkludere med at så er tilfelle. Saken er henlagt fra deres side.

På denne linken kan dere lese hele rapporten fra Sweco som er sendt FBI, den omhandler brannen steg for steg.
<http://www.sweco.se/sv/Sweden/>

Terje Bergsvåg (mannen som antakelig vet mest om saken i Norge) skriver i en kommentar til det som står på ABC nyheter: "Klart det er vanskelig å etterforske en sak nesten 20 år etter. Heldigvis er det arkivert store mengder med informasjon med bl.a. ca. 23000 sider med politiavhør, sjøforklaringer, og omfattende foto og videomateriale. I dette materiale har det hele tiden ligget viktig info, som beviser mye av det den svenske rapporten sier. Av ukjente og uforståelige grunner, virker det som alt som ikke pekte mot den danske 37 årige trailersjåføren (Erik Mørk Andersen) ble feiet under teppet. Hovedgrunnen til at det aldri ble etterforsket som en mulig

forsikringsvindell (med over 100 mill. i fortjeneste) er i følge norsk politi, "at ingen mennesker er så kyniske at de ville iverksett en slik gambling med menneskeliv". Sannheten er imidlertid en helt annen. Nemlig en uheldig arbeidsfordeling mellom norsk og dansk politi. Norsk politi skulle finne årsaken til brannen, mens Dansk politi skulle etterforske eier og forsikringstaker. Hva da om det var en sammenheng mellom eier og brannstifter? Da skulle vel ingen av de ha ansvaret for å gjøre noe med det? Vi har skriftlig fra begge parter som sier "de andre" skulle etterforsket det. Det vil aldri bli ro i saken før myndighetene tar ansvar og etterforsker saken til bunns. Bevisene etter de ansvarlige ligger tett"!

På denne linken kan man lese hva ABC nyheter skriver
<http://www.abcnyheter.no/node/95800>

På linken under kan dere lese hva NRK skriver om saken 15.09.06
<http://www.nrk.no/nyheter/utenriks/1.6775345>

Rapporten er i sin helhet tilgjengelig på det Danske Folketingets webside.

<http://www.folketinget.dk/samling/20072/Beslutningsforslag/B92/Bilag/2/555970.PDF>

FBI Washington Field Office
601 4th Street NW
20535 Washington DC
USA
washington.field@ic.fbi.gov

Scandinavian Star – Fire on board 070490-080490

Dear Sir/Madam,

The catastrophic fire on board the Scandinavian Star resulted in the loss of 159 human lives and is considered as one of Scandinavia's most severe disasters in modern time. The official investigation of the disaster concludes that the fire was arson and points out one man, who was one of the 159 victims, as the arsonist. However, even up to this day, 19 years later, the disaster is still getting media attention and the many unanswered questions concerning the actual chain of events taking place during the catastrophic fire still rouses strong emotions among those who lost their family members, relatives or friends in the fire.

Fire protection engineers Pierre Palmberg and Henrik Georgsson of Sweco have been involved in the Scandinavian Star issue as independent experts on their own initiative i.e. pro bono. The reason for this involvement in the issue is that there are very important matters concerning the actual chain of events that haven't been thoroughly investigated. Furthermore, early on in the investigation process Pierre Palmberg and Henrik Georgsson realised that the importance of these matters is strikingly obvious to an expert in the field of fire protection engineering and that these matters indicate that the result of a new thorough investigation would most certainly point towards another arsonist or even several arsonists.

The investigation has, so far, revealed that not only one but six fires occurred on the Scandinavian Star. It is also clear that these fires are separated in time and location which is confirmed by the reported damages on the ship as well as eye witnesses. The post mortem of the alleged arsonist points towards a time of death sometime during the second fire. This shows that the alleged arsonist's guilt is highly questionable. Furthermore, the investigation shows that the arsons must have been carefully planned and carried out by people with extensive knowledge about the ship, its technical systems and even quite advanced fire dynamics. This knowledge must then have been combined with access to the locked compartments from where the ship's technical systems are controlled. During the fires the ventilation system was used to create ultimate conditions for fire spread and the ship's trim system was used to establish a heavy list. The alleged arsonist had no knowledge about the ship and fire dynamics and didn't have access to the compartments in question.

With this letter we, Pierre Palmberg and Henrik Georgsson, wish to inform you about this issue and our involvement in it. It has been established in a Norwegian court that the registered owner of the ship at the time of the disaster is an American company called SeaEscape Ltd. This indicates that the issue is not only of concern for Sweden, Denmark and Norway but for USA as well. We are convinced that you will find this issue both interesting as well as important, as we do, and we sincerely hope that this issue will get the attention it deserves, not only in Sweden, Denmark and Norway but worldwide. We also hope that you will start an investigation regarding this catastrophic fire. Our full report is enclosed as a pdf-file in the e-mail containing this letter. Please feel free to contact us. If you are interested in a meeting or other forms of cooperation we will do our best to assist.

Malmö, Sweden
4th of September 2009

Best regards



Pierre Palmberg
Manager
Fire Protection Engineer
Lund University
E-mail: pierre.palmberg@sweco.se
Phone: +46 40 37 53 34



Henrik Georgsson
Fire Protection Engineer
Lund University
E-mail: henrik.georgsson@sweco.se
Phone: +46 40 37 53 38

**SWECO Fire Protection
Engineering and Risk
Management**
Hans Michsensgatan 2
P.O. Box 286
SE-201 22 Malmö, Sweden
Telephone +46 40 37 53 00
Fax +46 40 15 43 47

Project 4000455000; prpa
p:\4337\4000455_prpa_scandinavian_star\21_brand\090904-letter_fbi-
scandinavian_star.doc

SWECO SYSTEMS AB
Reg. No. 556030-9733, Stockholm
Member of the Sweco group
www.sweco.se



1 (1)

Selvgodheten i enkelte kretser eier ingen grenser

I et nyhetsbrev sendt ut av Maskinistforbundets leder Hilde Gunn Avløyp 18.09, kan man lese at hun gjen-gir innholdet i en artikkel som sto i Bergens Tidende 14.09. forteller hun om hva Skattedirektoratet sa.

Slik jeg leser artikkelen, som dere også kan gjøre, er det Avløyp sier direkte fantasi og løgn.

(Artikkelen har jeg beskrevet et annet sted i bladet, nyhetsbrevet kom bare dager før Dråpen gikk i trykken). Beviste løgner for å bygge opp om sin egen fortrefelighet og nedrakking av andre, er kvaliteter som ikke er en leder verdig. Dette er skremselspropaganda av simpleste sort.

Hvor har hun det fra, at våre medlemmer risikerer et skattekrav ti år tilbake i tid? Det stå det ingenting om i artikkelen. Heller ikke står det noe om at FFFS ikke er regnet som et fagforbund. Med Avløyps bakgrunn som advokat trodde vi hun kunne lese og tolke en enkel artikkel på noen få linjer.

Da er det ikke til å undre seg over at flere og flere maskinister melder seg inn til FFFS. De sakene de tar med seg til oss har vel også vært tolket så samme måte i DNMF, som artikkelen i BT. Da er det ikke til å undre seg over at de ikke har fått hjelp.

Hun beskriver hvor rosenrødt alt er i DNMF, med tilbud og tjenester medlemmene der får for en gjennomsnittskontingent på 330 kroner/måneden. Det er ikke måte på hvor bra alt er.

Gjennomsnittskontingent for maskinister i FFFS er 270 kroner/måneden. For det får medlemmene kun et forbund som tar vare på dem, men det gjør vi også til gangs.



BERGENS TIDENDE MANDAG 14. SEPTEMBER 2009

Fagorganiserte fekk ulovleg skattefrådrag

Medlemmer av det Bergen-baserte sjømannsforbundet FFFS har i årevis fått frådrag på skatten i strid med skattelova.

OVE A. OLDERKJÆR
ove.olderkjaer@bt.no
Stord

Medlemmer av Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) har ikkje rett til å trekka frå innbetalt fagforeiningskontingent, men har likevel gjort det og fått gjennomslag i skattelikninga. Det vedgår leiar Leif R. Vervik.

I god tru

Forbundet og dei rundt 1500 medlemmene har ifølgje Vervik handla i god tru.

– Det er ein idiotisk lovregel. Vi forventar å få medhald i departementet. Visst ikkje, tek vi saka til retten og om naudsynt til Menne-skerettsdomstolen i Strasbourg, seier Leif R. Vervik.

Inntil 3150 kroner (2008) i innbetalt fagforeiningskontingent kan normalt trekkest frå på skatten. Kontingenten i FFFS for ein matros er 3000 kroner året.

Skattelova sin paragraf 6 set avgrensingar på kven som har høve til å trekka frå kontingenten på inntektssida i sjøvmeldinga. Organisasjonen dei er medlem av må blant anna vera landsdekkjande og ha inngått tariffavtale. Forbund oppretta etter 1. juli 1977 må dessutan vera med i store hovudsaman-slutningar som LO og YS.

Ikkje med

FFFS blei oppretta som Seilende Oljearbeideres Forening i 2000, og er ikkje med i nokon hovudsaman-slutning.

Vervik seier at forbundet vil kjempa hardt imot eventuelt ilagt restskatt på medlemmer som følgje av denne saka.

– Dette er å setja hinder for den frie retten til å starta fagforeining, ein rett Høgsterett tidlegare har understreka, seier Vervik.

Anette Bjerke i Skattedirektoratets mediestab opplyser at det er direktoratet som må behandla FFFS sin søknad om dispensasjon frå regelverket. Ho legg til at ingen i etaten kommenterer enkeltsaker nærmare.

Julius Cesar sa for mer enn 2000 år siden. Gi folket brød og sirkus, så får vi fred.

FFFS er ikke så opptatt av å få fred, vi er opptatt av medlemmene skal bli tatt på alvor, og få rettferdighet når urett er begått. Derfor har vi de siste årene kontinuerlig hatt saker inne for rettssystemet, så også nå. Kontingenten til FFFS, som Avløyp beskriver som særdeles høy, går i all hovedsak tilbake til medlem-

mene. Avløyp skriver også varmt om den kompetansen de besitter i DNMF, mener hun å si at våre maskinistmedlemmer og andre ikke besitter slik kompetanse?

Hva angår FFFS sine kontakter med politikere og andre viktige personer, har hun ingen som helst kunnskaper om.

Under kan dere lese nyhetsbrevet og avisartikkelen.

LRV

Utdrag nyhetsbrev fra Det norske maskinistforbund

Det norske maskinistforbund
Norwegian Union of Marine Engineers

Nyhetsbrev

Skattefradrag for fagorganiserte

Bergens Tidende har tatt opp en sak denne uken der det Bergensbaserte forbundet FFFS tydeligvis har rådet sine medlemmer til å føre opp skattefradrag for fagforeningskontingenten. Det Skattedirektoratet sier i artikkelen er at FFFS ikke er regnet som et fagforbund og at medlemmene der da heller ikke har krav på fradrag.

Resultatet er at alle medlemmer i FFFS dermed kan bli ilagt restskatt for inntil ti år bakover i tid.

Det norske maskinistforbund oppfyller alle kravene til å være regnet som et fagforbund etter skattereglene og våre medlemmer har derfor full fradragrett på sin ligning for innbetalt kontingent.

Fradragsretten medfører at månedskontingenten på 330 kr for fullt betalende medlemmer blir adskillig rimeligere når både skattefradrag, medlemsfordeler i form av billigere forsikring og banktjenester m.m. tas inn i regnestykket. I tillegg har Maskinistforbundet fagkompetanse innen maskintekniske spørsmål og en hovedorganisasjon som ivaretar våre medlemmers interesser opp mot regjering og storting samt er døråpner når vi forsvarer våre viktigste saker. Ansatte tariffmedarbeidere, advokattjenester og fagpersoner samt et stort korps av tillitsvalgte med innsikt i utfordringen i egen virksomhet og tariffavtalene som gjelder er også en del av medlemsfordelene og som bidrar til at den totale nytteverdien av kontingenten kan bli en god pluss i regnskapet.

- Jeg håper selvfølgelig at også medlemmene i FFFS har tilsvarende tilbud og innsikt i deres forbund sin bruk av kontingentmidler, uttaler generalsekretær Hilde Gunn Avløyp i en kommentar til artikkelen. Nivået på kontingenten synes særdeles høyt hvis det er slik at hverken skattefradrag, adgang til tariffavtaler og lokale forhandlinger, hjelp av hovedorganisasjon i politiske spørsmål, og for ikke å snakke om billigere tjenester og varer som medlemsfordeler, er en del av tilbudet. At medlemmene gis innsikt i regnskapene er vel en selvfølge for alle fagforbund og andre organisasjoner. Vi ser ihvertfall på det som helt utenkelig at vi ikke skal ha regnskapsplikt og offentlig rapportering av medlemsantall slik at alle våre medlemmer og tillitsvalgte hele tiden kan følge med på hva de betaler for og hvilke tjenester de kan forvente.

Hetskampanje mot FFFS og Leif R. Vervik

For de av dere som har fulgt med på hjemmesidene våre, spesielt på "Si din mening", vil dere ha oppdaget at en sverteskampanje er satt i gang, mot FFFS generelt og min person spesielt.

For oss og de fleste medlemmer er hjemmesidene, spesielt "si din mening" et viktig forum. Nå kan det se ut som om noen ønsker dem nedlagt. Det er stor takhøyde i FFFS, derfor ønsker vi ikke at så skjer. Det skal i alle fall ikke skje på grunn av at utenforstående prøver å tvinge oss til det.

FFFS beskyldes for å ha villedet medlemmene våre til å trekke kontingenten fra på skatten, uten å ha hjemmel for det i loven. Loven det refereres til er Skattelovens ABC. Den sier at om forbundet er stiftet etter 1977 skal de være medlemmer i en hovedsammenslutning (LO/YS etc.), være landsdekkende og ikke minst ha forhandlingsrett. Dette er en umulighet. Det ligger i sakens natur at det ikke er mulig å ha disse tingene på plass før man har medlemmer, være med i en fellessammenslutning og på toppen av det hele ha forhandlingsrett, før forbundet er stiftet. Dette er renspikka tull og vas. De som har fått igjennom en slik lov må være en av to ting, enten utrolig dyktige eller drita fulle.

Jeg velger å tro at det ikke er oppgående stortingspolitikere/lovgivere som har gjennomført dette. Dette må være et resultat av et enormt press fra de forskjellige forbundene/sammenslutningene, som ikke vil ha konkurranse.

Skatteloven, kjente heldigvis ikke noen av oss til da vi starte forløperen til FFFS, nemlig SOF. Hadde vi visst det hadde vi nok latt være å prøve oss. Denne gangen var uvitenhet en gave fra oven. Siden vi ikke viste om denne loven, og trodde på demokratiet, satte vi i gang. Det er vi glade for i dag. Da vi for flere år siden fikk spørsmål fra våre medlemmer, om kontingenten kunne trekkes i fra på skatten, svarte vi ja. Vi støttet oss på den lovfestede frie fagforbundstilhørigheten, noe Høyesterett senere

har bekreftet, da vi fikk medhold der i fjor. Videre støttet vi oss på EMD artikkel 11 og 14. Vi støttet oss også på dommer avsagt i Strasbourg på samme grunnlag. Når vi også vet at EMD har forrang til Norsk lov, var vi ikke i tvil.

Nå blir vi offentlig uthengt på hjemmesidene våre for å være skattesnytere og det som verre er. Men vi ble også gjort oppmerksom på at det gikk an å søke Finansdepartementet om dispensasjon fra Skatteloven. Det har vi nå gjort, men vi har pr. skrivende stund ikke fått noen tilbakemelding. Skulle vi bli nektet dispensasjon, blir det kamp. Da går vi gjennom alle norske rettsinstanser om nødvendig. Hjelper ikke det, tar vi saken til Strasbourg. Der vet vi resultatet.

Så til den smålige sverteskampanjen mot meg som person. Som mange av dere vet, ble jeg et og et halvt år etter at vi startet forbundet, påkjørt bakfra, med de følger at jeg fikk store skader i rygg og nakke. Det var faktisk dagen før jeg skulle reise ut på jobb. Selv kunne jeg ikke informere rederiet om skaden, til det var jeg for omtåket, derfor var det politi som kom til stedet som forklarte rederiet om saken pr. telefon. Skadene jeg ble påført den gangen, plager meg fortsatt. Ukentlig går jeg til behandling og får blant annet smerteblokkerende akupunktur. Dette er en forutsetning for at jeg i det hele tatt skal være i stand til å gjøre noe som helst.

På "Si din mening" er der en veldig aktiv person som kaller seg Kristian, han/hun utgir seg for å være et oppkomme av kunnskap. Han vet alt om meg, til og med ting jeg ikke viste selv. Han påstår blant annet at jeg er trygdesvindler i millionklassen, dette er en kraftig salve, selv fra en som velger å være anonym. Jeg kan derimot berolige han/henne om at dette er feil. Jeg har gjennom mange år hatt en god dialog med Trygdekassen nå NAV. Han påstår videre at jeg har benyttet meg, blant annet av hans/hennes skattepenger, til å bygge opp FFFS. Dette er selvfølgelig også feil.

Det er stor forskjell på innbringende arbeid og hobby. For meg har forbundsarbeidet vært både terapi og hobby. Jeg kan heller ikke se at det er noe kriminelt i å hjelpe andre, selv om man er syk og har trygd. Når

man er 53 år, slik jeg var da jeg ble skadet, har man selvfølgelig lagt tilside noen kroner. Mesteparten av disse, samt minst like mye av Harald Prytz sine penger, brukte vi for å starte forbundet. At jeg skal ha tappet forbundet eller andre for den saks skyld, faller på sin egen urimelighet. Min første lønn fra forbundet fikk jeg nå i juni. Jeg har vært så heldig, i full overensstemmelse med NAV, at jeg nå kan, på grunn av en viss bedring i min helsesituasjon, ta ut 50 % lønn. Samtidig får jeg 50% trygd fra NAV. Mitt største ønske er at jeg om en tid kan gå opp i 100 % stilling, men jeg vet at smerter, det vil jeg ha resten av livet.

I alle de år Dråpen har vært utgitt har mange (de fleste) Arbeids/ NAV kontorer fått bladet. De har hele tiden vært informert om min situasjon. De følger med. Det kan illustreres med at de tok kontakt med meg en stund etter påsken i fjor og lurte på om jeg hadde sluttet med behandling. Det kunne jeg avkreffe, men kunne samtidig fortelle at fysioterapeuten jeg går til like etter forlenget påskeferie, ble innlagt på sykehus med hjerteproblemer. Heldigvis er han nå frisk og rask og jeg får min ukentlige behandling.

Med andre ord, Kristian har bare en agenda, sverte meg og forbundet for alt det verdt.

Som den oppmerksomme leser av "Si din mening" har sett, har vi nå fått noe som heter "Remote Name" sammen med avsender av innleggende. Dette er et IP nummer, noe som er unikt for alle datamaskiner, på den måten kan vi spore maskinen til en adresse. Det gjorde vi også med Kristian. Maskinen hans er knyttet til adresse i Oslo. I følge jurister vi har vært i kontakt med burde vi anmeldt forholdet til politiet, men nøyer oss i denne omgang med å konstatere at vi er i stand til å finne vedkommende om anmeldelse skulle bli aktuelt ved et senere tidspunkt.

LRV



**BEEREN
BERG**

DESIGN www.orangeriet.no

INTELLIGENT SOLUTIONS FOR THE HARSH ENVIRONMENTS

Beerenberg is an international technology group that has been delivering intelligent and innovative solutions to the oil and gas sector for more than 30 years. We are a leading supplier of maintenance and modification services, and we have developed and patented 13 different product and service solutions in recent years. These products and solutions provide a challenge for the industry and facilitate the production of oil and gas in the harshest environments

CREATE Smarter solutions within architecture, outfitting and engineering.

CHANGE Environmentally friendly tools for surgical cutting within the modification and decommissioning area.

REACH Beerenberg will find the best access method for the customer, whether it is Rope Access Techniques or Scaffolding.

PROTECT Protection for maximum security and long life. Beerenberg's innovative product line, Passive Fire Protection, Habitat-solutions, Surface Treatment, Insulation and Subsea Insulation.

BERGEN - STAVANGER - HAUGESUND - HAMMERFEST
USA - KAZAKHSTAN - RUSSIA

www.beerenberg.com

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.



Vervekampanjen fungerer!

Inntil en million kroner kan du tjene om du er med på en vervekampanje for Fellesforbundet For Sjøfolk.

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer menigsfylte arbeidsplasser på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige instanser. De har alle sett at det vi vil, er å styrke sjøfartsnæringen, gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

Det vi ønsker av deg er å påvirke og verve så mange av dine arbeidskamerater som mulig. For hvert medlem du verver vil du få tilsendt 4 Flax lodd. Med andre ord, få muligheten til å spe på hyren, eller feriebudsjettet. Husk å oppgi navnet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, maskinist, stuert, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 265,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 250,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 225,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangsmilitærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av styret 21.10.2000.

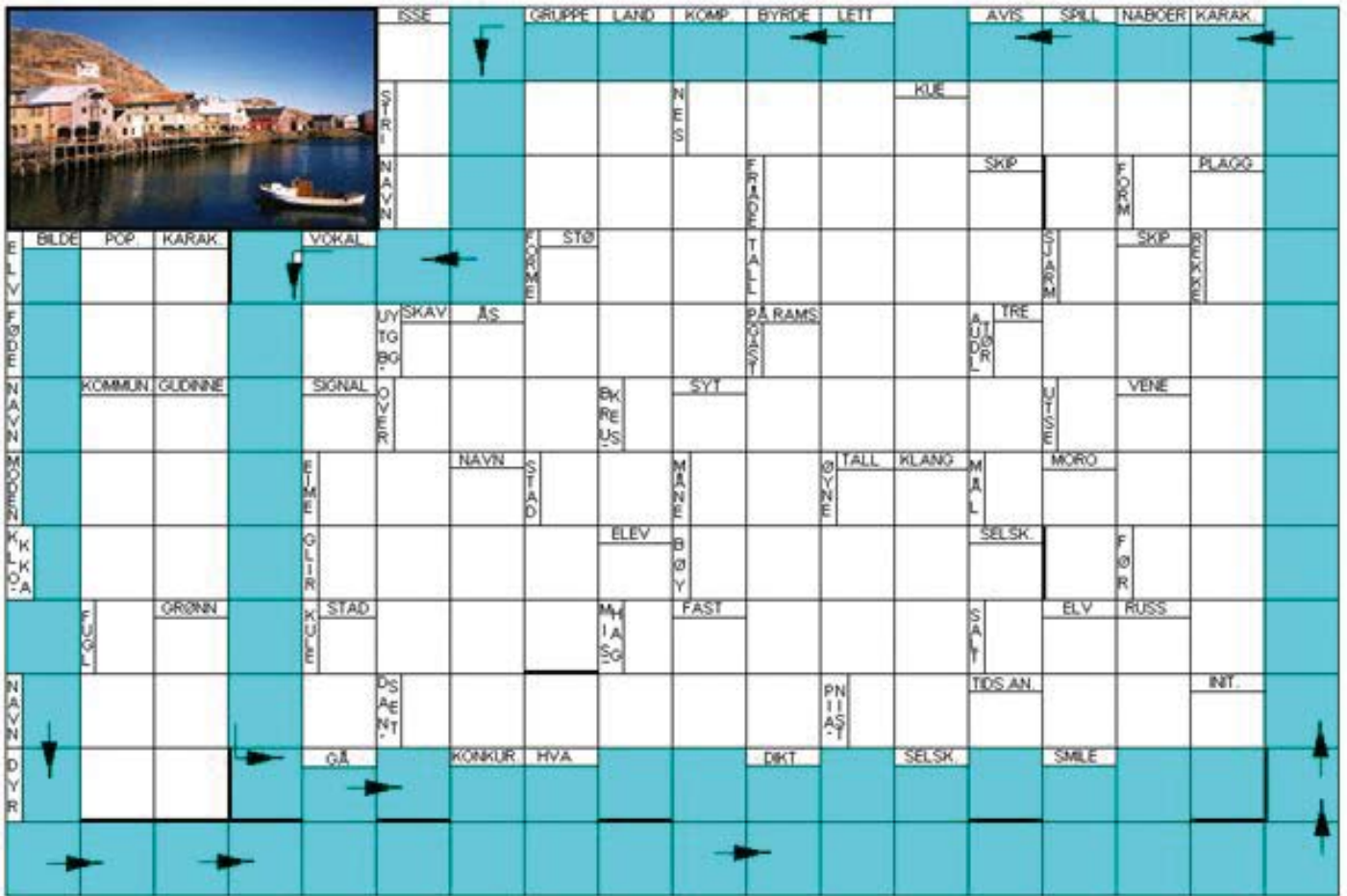
Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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

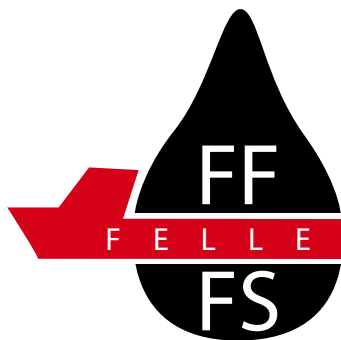


Riktig svar sendes innen 15.11.09 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 2 2009: Eggesbø Marion, Eggesbønes - Sundsbak, Sonja Gaupås, Ulset

NAVN:

ADRESSE:





INNMELDING

F E L L E S F O R B U N D E T F O R S J Ø F O L K

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Faks: 55 25 97 03

FULLMAKT

Jeg

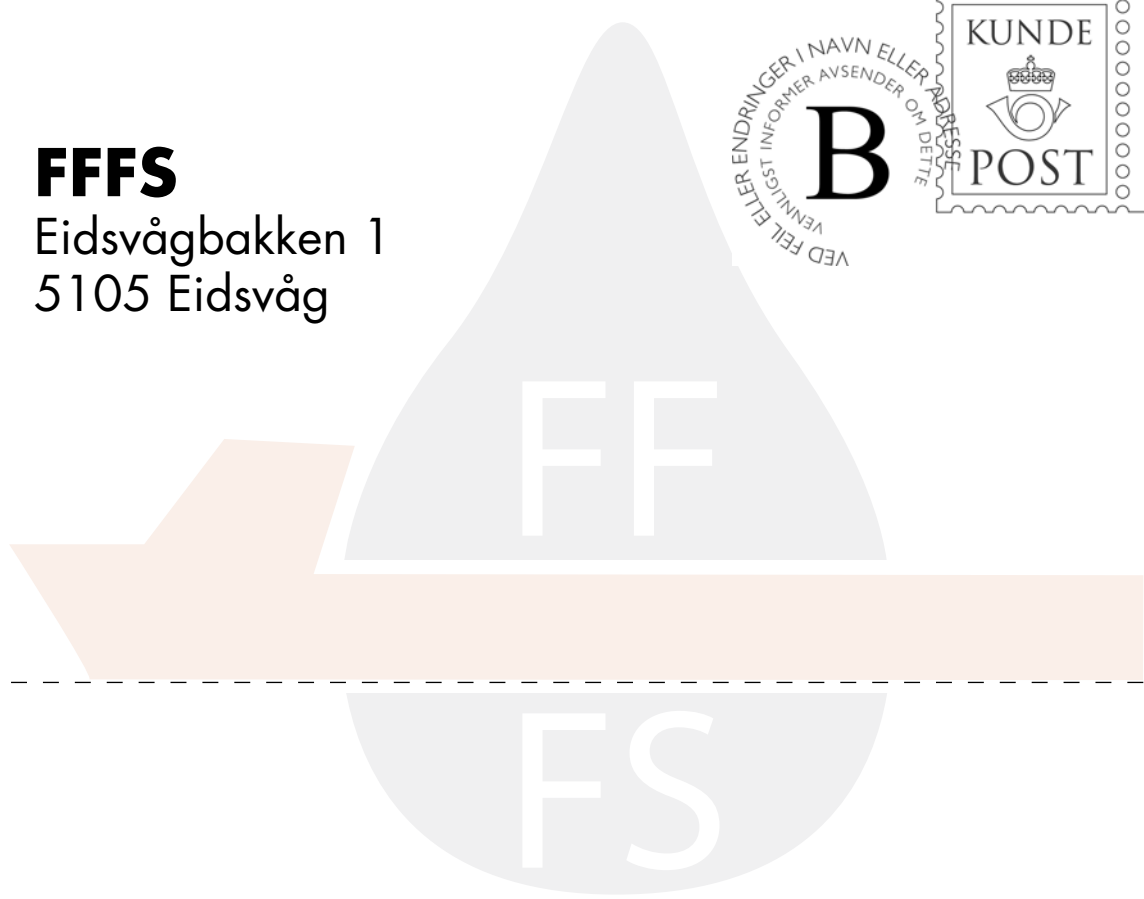
i..... Forbund,

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@sof , eller info@fffs.no.

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

NetShop®

PC - LYD & BILDE - FOTO & VIDEO - MOBIL & GPS

SJØFOLK SOM ER VANT TIL FLOTT HAVSUTSIKT FORTJENER STØRRE TV!



46" SAMSUNG UE46B6000 LED LCD-TV

Anbefalt ultratynn TV med suveren bildekvalitet for deg som vil ha en elegant, tynn og miljømerket TV med toppdesign!

- Ultra Slim LED TV
- Crystal TV
- 100Hz Motion Plus
- Riks-TV
- 4 x HDMI
- USB inngang

Produktnr.: 36508

13.995,- 763,- Nedbetalingstid 24 mnd, kredittkjøpspris kr. 18.301,-



Prod.nr.: 36384

40" SAMSUNG LE40B650(655) LCD-TV
Få best mulig bildekvalitet med Full HD og 100 Hz Motion Plus. Se netthinhold med Media@2.0 eller film via USB!

7.995,- 565,- Nedbetalingstid 18 mnd, kredittkjøpspris kr 10.159,-



Prod.nr.: 36555

42" LG 42LH3000 LCD-TV Full HD
Full HD kombinert med det siste innen teknikk og et lekkert design! Utført i høyglanssort for stilrent uttrykk. 3xHDMI,

5.995,- 432,- Nedbetalingstid 18 mnd, kredittkjøpspris kr 7.772,-



Prod.nr.: 37316

ACER ASPI15.4" RE 5737Z C2D T4200
Meget prisgunstig og billig PC med tanke på internettsurfing, tekstbehandling og kontor. 4GB RAM, 320GB HDD!

4.995,- 367,- Nedbetalingstid 18 mnd, kredittkjøpspris kr 6.597,-



Prod.nr.: 37447

PACKARD BELL DOT M/A NETBOOK
Perfekt 11.6" Netbook for studenter, reisende eller for de som skal ha en liten og lett PC med 2GB RAM og 320GB HDD

3.595,- 373,- Nedbetalingstid 12 mnd, kredittkjøpspris kr 4.474,-



Prod.nr.: 33901

WESTERN DIGITAL MEDIASPILLER
WD TV gir deg full tilgang til all media du har på USB minnepenn eller på eksternt harddisk og spiller av i Full-HD!

795,- Se vårt utvalg i eksterne harddisker på www.netshop.no



Prod.nr.: 36545

CANON FANGER HØSTFARGENE!
Med EOS 500D kan du fortelle hele historien. Fang alle små og store detaljer med imponerende 15,1 megapiksler.

6.995,- 402,- Nedbetalingstid 24 mnd, kredittkjøpspris kr 9.629,-

VI LEVERER OVER HELE LANDET!

Du kan også velge å hente varene i Oslo eller Sandefjord!

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

www.netshop.no
tlf.: 33422222