



# DRÅPEN

NR. 1 • 2012 • 11. ÅRGANG • FELLESTORBUNDET FOR SJØFOLK



# -NEI!

til gjenåpning av  
Scandinavian Star  
saken

*Vår gode  
samarbeidspartner*



X-PARTNER BERGEN AS

Tlf 55 59 07 10

[firmapost@xpartner.no](mailto:firmapost@xpartner.no)



# INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • april 2012



Nr. 1 mars 2012 - 11. 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:**  
Skjermdump montasje

**Trykk**  
Molvik Grafisk

Leder.....	side	4
Loss of Licence.....	side	5
Siste om Sleipner.....	side	6-7
5 av 16 medlemmer i transport-og kommunikasjonskomiteen.....	side	8
FFFS sin jobb og sloss for at de overholdes .....	side	9
7046 saker i fjor, er en økning på 106 saker fra året før .....	side	10
Direktivet.....	side	11
Dråpen - en premissleverandør .....	side	12
Regjeringen vil ha mer gods på kjøp.....	side	13
Er Norge så rettferdig som vi har inntrykk av?.....	side	14
For n'te gang sammenlignes sjøfolk med straffedømte .....	side	15
Helikopterpiloter vant i Høyesterett .....	side	16
Human Factor .....	side	17
Hva er det som gjør at norske myndigheter har beslutningsvegring .....	side	18-19
Nedteiling til verdenshistorisk himmelfenomen.....	side	20-22
Kjære leser.....	side	23
Tor Aksel Busch valgte å stikke hodet i sanden .....	side	24-27
Atles kommentarer .....	side	28-29
Lenge leve objektiviteten.....	side	30-31
Piratvirksomheten nok en gang .....	side	32
Rett og rettferdighet.....	side	33
Rettferdigheten lenge leve .....	side	34
Stadt skipstunnel VS Kilden.....	side	35
TV2 skriver.....	side	36
Sjøoffiserene nærmer seg LO .....	side	37
Å være uenige med LO/AP er ikke for pyser .....	side	38-39
Bergen Sjøfartsmuseum jubilerer.....	side	40-42
Hva skal til? Enda mer misunnelse?.....	side	43
Jeg er ikke synsk, det ser bare slik ut.....	side	44
Ska me gjømma oss?.....	side	45
Leserbrev .....	side	46-49
Kryssord .....	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik  
formann

## Leder

De tre andre organisasjonene ser ikke ut til å gi seg med den ulovlige praksisen de driver, i form av å frarøve ikkem-edlemmer kontingent. De kan kalle det ulovlige trekket tariffavgift så mye de vil, men full kontingent med innboforsikring er det i alle fall NSF krever inn, med hjelp av rederne. Nå blir det en ny runddans i rettssystemet, denne gang har Oslo tingrett bestemt at vi må begynne i Oslo Forlikråd. Når saken kommer opp vet vi i skrivende stund, ikke.

Nå vet vi at ledelsen i NSOF er politiske og ønsker å ta forbundet inn i LO. Dette, tror vi, må få konsekvenser for medlemstallet. Vi har vanskelig for å tro at samtlige medlemmer i NSOF stemmer AP/Rød grønt. Til de av dere som føler at dere nå blir lurt til noe dere ikke ønsker, er det fortsatt et håp. FFFS er her og vi garanterer at vi aldri vil bli tilknyttet et politisk parti.

Og så til et stadig tilbakevendende tema. Vi har gang på gang oppfordret dere til å gi oss mailadressene deres, de aller fleste har gjort det, men vi mangler fremdeles en hel del adresser. Til de av dere som vet at vi ikke har mottatt den informasjonen vi etterspør, vær vennlig å sende oss mailadressen så fort som mulig. Det vil spare oss for store portoutlegg og tid, det vil også føre til at dere får nyttig informasjon fra oss, langt hurtigere.

I forlengelsen av helikopterpilotdommen (om særaldersgrenser) hvor pilotene vant, ønsker vi at du som har fått beskjed om at du vil miste jobben ved fylte 62 år, tar kontakt med oss om du ønsker å arbeide lenger. Det har kommet oss for øret at enkelte kontoransatte med tilgang til de ansattes lønninger, kan ha trukket uberettiget kontingent, og puttet pengene i egen lomme. Vet du noe om slike saker vil vi gjerne vite om det. Om slik praksis forekommer er det flere parter som blir lurt, først og fremst den seilende, forbundet, rederiet, og mest sannsynlig også kemneren. Som dere alle har blitt informert om, er det landsmøte 8. juni. I den forbindelse minner vi om at saker som skal behandles på møtet, blir sendt oss snarest, og ikke senere enn 20. april. De av dere som ønsker å delta på møtet, vil vi gjerne høre fra snarest mulig.

Så vil vi bare nevne at de som ønsker å delta i arbeidet med å oppklare mordbrannen på Scandinavian Star kan gjøre det ved å melde seg inn i:

**Stiftelsen oppklaringen av mordbrannen Scandinavian Star (SEAMST).** Som dere vet har Riksadvokaten avslått å gjenoppta Scandinavian Star saken, derfor har stiftelsen nå bestemt at SEAMST går til menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg med saken- det er i den forbindelse vi sender ut innbydelsen til dere som ønsker å melde dere inn i SEAMST. Vi vil også takke, og ønske alle som har tegnet medlemskap velkommen.

Årskontingent i SEAMST er kr 400.

Om noen har lyst til å donere mer, er dette selvfølgelig fullt mulig.

Besøksadresse til SEAMST er:

Odins vei 29, 1811 Askim

Kontonummer 6116 05 39681

Organisasjons nr. i Brønnøysund: 995992841

mail adr: tebergsv@hotmail.com

*Tilslutt vil vi ønske alle våre lesere en fantastisk vår.*

LRV

# LOSS OF

# LICENCE

**Om du mister helseattesten, kommer du til å tape mye penger. Trygghetsforsikringen Loss of License, gir deg bare en engangsutbetaling dersom du mister helseattesten ved ulykke eller sykdom.**

Erstatningen er skattefri og samordnes med eventuelle andre utbetalinger som skjer gjennom arbeidsgivers forsikringsordninger, som for eksempel yrkesskade-forsikring. Vilkåret for å kunne få Loss of License er at sjømannslegen utsteder en udyktighetserklæring. Det må være permanent tap av helseattest. Ved midlertidig tap av helseattest kan man ikke søke om Loss of License utbetaling.

## **TAP AV HELSEATTEST:**

Sjømannslegen fyller ut 3 stk. skjema.

**Skjema nr. A:** Legen skal sende udyktighetserklæringen automatisk til Sjøfartsdirektoratet.

**Skjema nr. B:** Legen skal beholde dette.

**Skjema nr. C:** Arbeidstaker sender kopi av dette til arbeidsgiver. Man må be rederiet følge dette opp, slik at de sender dette til forsikringsselskapet, om man ønsker forsikringsutbetaling ved tap av helseattest.

**Det er ikke karantenetid i forhold til det å få ny helseattest, etter at man har mottatt erstatning.**

FFFS har sjekket opp med Tryg forsikring angående tilbakebetaling, om en får ny helseattest etter en utbetaling av Loss of License. Saksbehandleren svarer slik:

*Den som har krevd utbetaling etter reglene for Loss of License blir nøye sjekket opp, basert på sykdomsbilde, eller skaden han har fått. Av de få som kommer i arbeid på sjøen igjen, er det kun ett fåtall som blir stående i arbeid i lengre tid. Det er ingen måter selskapet kan kontrollere om sjømannen får jobb igjen på sjøen. Om de finner ut at en sjømann har fått utbetaling, og har fått ny helseattest og mønstret på igjen, kan de ikke gjøre noe med det. De har ingen hjemmel i lovverket eller forsikringsvilkårene for å kreve disse pengene tilbake.*

Loss of License beregnes ut etter folketrygdens grunnbeløp.

Forutsetningen er at du må ha seilt minst 4 år for i det hele tatt å bli vurdert. Har du seilt 8 år eller mer, får du 8 G.

Fratrekk i utbetalingen begynner fra fylte femti år.

Sjøfolk som ikke får Loss of License forsikring er blant annet ansatte i Kystverket og folk ansatt i småbåtrederier, der eierne ikke har forsikring for dette.

Det må vi få gjort noe med snarest mulig.

Sjømannsloven § 14. Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade.

Rederiet kan ikke si deg opp innenfor tidsrammen av § 14 i sjømannsloven med begrunnelse av tap av helseattest. 2011-05-04. HR-2011-00908-A. Norges høyesterett – dom. Se dommen på vår hjemmeside [http://fffs.no/dom\\_001/](http://fffs.no/dom_001/)

**Harald Jack Prytz**



Siem Aquamarine, Siem Garnet  
og Siem Ruby

Illfoto: Laila Rask

*Store Bloksen ved lavvann. Fotografert i nordøstlig retning. Foto: Alf H. Brekke.*



# Siste om Sleipner

Jeg har i flere nummer av Dråpen redegjort for henvendelsene til myndighetene om Sleipner-forliset. I mellomtiden har det også blitt en bok av det, "Sleipnerforliset", hvor en rekke feil og mangler i Sleipner-rapporten er beskrevet. Bl.a. at Sleipner-kommisjonen har unnlatt å rapportere om at Sleipners skrog ble revet i stykker ved grunnstøtingen, og at skroget ligger spredd utover havbunnen rundt Store Bloksen. Etter som dette ikke er nevnt i rapporten, har jeg tidligere i brev til Justis- og politidepartementet spurt om hvor Sleipners skrog er. Litt provoserende kanskje – etter som jeg altså vet hvor skroget er. Og svaret var ikke mindre provoserende idet spørsmålet blir ignorert.

Det har alltid vært min oppfatning at offentlig ansatte med vanlig utdannelse for jobben også har vanlig forstand. Hvordan kan man da ignorere et slikt spørsmål all den tid beviset ligger der på havbunnen rundt Store Bloksen, dokumentert hinsides tvil av Alf H. Brekke? Det hører også med til historien at departementet i sitt svarbrev henviser meg til STH, (Statens havarikommisjon), som ikke kom i funksjon før i 2008, ni år etter Sleipner-ulykken. Hvordan kunne man tro at STH da kunne ha noe med utredningen av ulykken å gjøre? Hvem som er departementets rådgiver i dette sies det ingen ting om. Under alle omstendigheter vitnet dette svaret om en ytterst mangelfull saksbehandling. Den 10. januar i år sendte jeg et nytt brev til departementet i saken, direkte til justisministerens kontor, og denne gangen vedla jeg også boken, hvor alt er forklart i detalj. Jeg tar brevet med her i sin helhet.

Til Justis- og politidepartementet  
Justisministerens kontor  
Dato: 2012-01-10

Saken gjelder Sleipner-kommisjonens rapport av 8. november 2000.

Jeg viser til mitt brev i saken til departementet datert 25. februar 2011 og departementets svar datert 18. april 2011.

Jeg vil bemerke til dette svaret fra departementet at jeg oppfatter det som svært ufullstendig idet jeg her ikke får et ord til svar på selve spørsmålet, men kun en generell orientering om undersøkelses-kommisjonen, og til slutt et villedende råd om at SHT, som ble opprettet i 2008, skulle ha noe med saken å gjøre, hvilken STH selvsagt ikke har. Jeg prøvde å gjøre mitt spørsmål til departementet så enkelt som mulig, og det burde da også være enkelt å svare på. Jeg vil imidlertid her gjøre klart at jeg er fullstendig klar over hvor Sleipners pongtonger befinner seg. De befinner seg i knust tilstand på havbunnen ved Store Bloksen, der båten grunnstøtte. Dette er grundig dokumentert av Alf H. Brekke i form av omfattende bildemateriale av vrakrester fra Sleipner ved Store Bloksen.

Jeg vil her gjøre det klart for departementet at det ikke finnes et ord om dette i Sleipner-rapporten. I rapporten står kun at bunnen var opprevet, men ingen ting om at pongtongene, altså båtens flyteskrog, var fullstendig revet bort og knust og ligger utspredd på havbunnen ved Store Bloksen.

Den vedlagte boken inneholder en beskrivelse av en rekke feil og mangler ved Sleipner-rapporten. Jeg vil anbefale at boken blir lest nøye, likesom at bildene i boken blir studert nøye. For øvrig er min anbefaling at Sleipner-forliset blir gransket på nytt av en ny og uhildet kommisjon.

(Underskrift)

Til tross for at forvaltningsloven gir en frist på fire uker til å svare på henvendelser, har det tatt lenger tid å få svar fra departementet i denne saken, og når dette innlegget skrives har jeg ennå ikke fått svar på denne siste henvendelsen. Jeg håper imidlertid svaret denne gangen blir mer troverdig.

John N. Omark



Hovedseksjonen, babord side etter bergningen. Her går det tydelig frem at pongtongene mangler. De hvite, loddrette markørene i underkant viser hvor pongtongens tverrammer har vært festet til overbygningen. Foto: Alf H. Brekke.



Fotoeksempel av vrakgods fra pongtongene på bunnen ved Store Bloksen (fotografert fra miniubåt). Merk leideren og dørk-risten til høyre. Foto: Alf H. Brekke.

# STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Skjermdump: [www.stadskipstunnel.no](http://www.stadskipstunnel.no)

5 av 16 medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen er for Stadt Skips-tunell

# - de øvrige 11 er i mot

**KrF og FrP er alene i kampen om tunell mot AP, SV, SP og Høyre. At regjeringspartiene stemmer i mot, har noe med partipisken å gjøre. Men at Høyre er i mot, er ikke mindre enn oppsiktsvekkende.**

*Komiteens medlemmer i Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti vil bygge Stad skipstunnel, jf. Dokument 8:80 S (2010–2011), og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:*

*«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2012. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken.»*

I skipsfartsmeldingen «**Vilje til Vekst**», som næringsminister Ansgar Gabrielsen (H) la frem 02.04.04, kan man lese på side ni i meldingen:

*Sjøtransport er i utgangspunktet en sikker og miljøvennlig transportform. Skipstrafikk er imidlertid en potensiell kilde til akutte utslipp av farlige eller forurensende stoffer. Det er viktig å sikre miljøet, samtidig som det legges til rette for bruk av sjøtransporten. Regjeringen har som mål at Norge skal være en av pådriverne i det internasjonale arbeidet for bedre miljøstandarder.*

Med andre ord, dette rettfærdiggjør nettopp en tunnel gjennom Staden. Mindre risiko for forurensing blir det ved kortere vei og tryggere omgivelser.

Nå dilter Høyre, kan det se ut som, etter de med mest makt. I stedet for å stå for det de mente da de satt i regjering, viser de sitt sanne ansikt. For sjøfartsnæringen, som sådan, har de ikke brydd seg så mye om egentlig. Men rederstanden derimot, det er noe helt annet. Hadde rederne vært mer samlet og stått sammen om en trygg kyst, da hadde også høyre vært med.

Hadde Høyres 3 medlemmer stått sammen med FrP og KrF, hadde komiteen vært delt på midten-50-50, men da hadde de risikert at det hadde blitt

omvotering og resultatet kunne blitt annerledes.

Nå la de heller frem dette forslaget:

*Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å få vurdert bygging av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag: «Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om mulig realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt. (offentlig privat samarbeid) På denne måten ønsker de å fratas alt ansvar for bygging eller ikke, av tunnel.*

Som man ser er KrF virkelig for å starte arbeidet med en sikker skipsled forbi staden, de stemmer for begge forslagene. Er det bare de som har forstått alvoret i denne saken.

Det viser i alle fall at enkelte stortingsrepresentanter/regjeringsmedlemmer er lite opptatt av de viktige sakene i landet. Men flinke til å klippe snorer, for bragder andre har utført, det er de.

LRV

FFFS blir nektet avtalerett, men når avtalene er inngått mellom de andre partene, blir det

# FFFS sin jobb og sloss for at de overholdes

**Bort i mot halvparten av alle sakene vi har til behandling, dreier seg om brudd på avtaler og tariffier. I 2011 fikk vi inn totalt 450 saker til kontoret.**

Så selv om vi ikke har mer enn noen få avtaler er det FFFS, som i stor grad som må passe på at avtaler og tariffier blir overholdt. Ca. 225 saker, som bare omhandler brudd på tariffier siste år, ser vi på som et veldig høyt tall. Om de andre forbundene har tilsvarende høye tall, ut fra sine medlemstall, må de behandle tusenvis av saker i året. Eller er det bare vi som tar tak i problemet?

Vi vet, og kan dokumentere at Norges Rederiforbund (NR), som er den ene

parten i de fleste avtaler, anbefaler medlemsbedriftene regelrett å bryte inngåtte avtaler/tariffier.

Når slik praksis blir brukt, forstår vi ikke hvorfor avtalene ble inngått i utgangspunktet. For eksempel ser vi at NR ber rederne om å unngå å overholde enkelte fremforhandlede punkter.

Vi blir kontaktet, ikke bare av våre egne medlemmer men også medlemmer fra de tre andre forbundene, som lurer på hvordan man skal tolke de forskjelligste ting. Det være seg ferie og fritid, permisjoner, eller når tid man har krav på en- to eller tre tredrevte dels hyre, og mange andre ting. Vi har vært nødt til å sette oss inn i, og være i stand til å tolke andres avtaler. I mange tilfeller kan de det ikke selv. Det blir vi i alle fall fortalt av deres egne medlemmer.

I skrivende stund har vi flere slike saker. Den ene saken er så pass grov at det dreier seg om mer enn en halv million kroner. I denne saken har det angjeldende rederiet også blitt rådet av NR om ikke å snakke med oss, noe de var dumme nok til å høre på. Nå må de snakke med oss i retten. Vi har selvsagt kopi av rådet fra NR, så også dette kan dokumenteres.

Det enkleste hadde sikker vært om NR og de andre rederiforbundene hadde inngått avtaler med oss. På den måten kunne vi sammen laget avtaler som er så enkle at det ikke hadde vært nødvendig og sloss om betydningen. I alle fall kunne vi spart både tid, penger samt rettsvesen, for unødvendig tidsspill.

LRV



Illfoto: Helge Hansen - Statoil



Illfoto: Redningsskøyta "Det Norske Veritas"

# 7046 saker i fjor, er en økning på 106 saker fra året før

**Hva vi snakker om, Redningsselskapet selvfølgelig. Rundt 3000 fritidsbåter, 1000 fiskefartøy og 12 300 mennesker fikk hjelp av redningsskøytene i fjor.**

Med disse tallene i bakhodet, er det vanskelig å forstå regjeringen som vil stramme inn på overføringene til selskapet. Er det slik å forstå at enkelte i regjeringen heller vil gå i begravelsel og vise hvor sympatiske de er? fremfor det å prøve å avverge at ulykker til havs i realiteten skjer. Dette er selvsagt satt på spissen, og om noen føler seg tråkket på, beklager vi det. Men når et selskap som utelukkende driver førstehjelp ikke får nødvendige midler til å drive sin virksomhet, kommer spørsmålet helt av seg selv.

Hadde Norge vært i en helt annen økonomisk situasjon, hadde vi kanskje forstått det, men når Norge er ranket som en av verdens rikeste nasjoner, forstår vi det ikke. Om alle oljepengene skal spares til fremtidige generasjoner, slik vi til stadighet blir fortalt, stiller vi spørsmål ved regjeringens ærlighet, når de hele tiden snakker om fellesskapsfølelsen, og om

alt arbeidet de nedlegger for at alle skal ha det best mulig. Å tenke fellesskap, er ikke det å tenke minst like mye på de som lever i dag, som å tenke på fremtidige generasjoner?

Om det hadde vært riktig tror jeg at alt snakket om sikkerhet, det være seg på veier eller til havs, ville vært holdt utenfor Handlingsregelen\*.

Hadde regjeringen sagt at vi bruker ca. fire % av SPU til kommuner, sykehus, lønnsøkninger etc. og i tillegg til, det som er nødvendig på sikkerhet på veier og til havs, hadde vi fort fått en troverdig sikkerhet både til lands og til vanns. Noe som også hadde vært en investering for fremtiden. Når vi nå har funnet det ene nye oljefeltet større en det foregående, går vi ut fra at fremtidens økonomi også er betydelig forbedret. Oljeeventyret er langt fra over. La oss bruke penger der det er nødvendig i dag, fremtidens generasjoner klarer seg sikkert like bra som vi har gjort uten gigantosummer fra våre forfedre.

\*(*Handlingsregelen er en regel for bruk av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland (SPU) som ble innført i 2001 av Stoltenberg-regjeringen. Fondet het frem*

*til 1. januar 2006 Statens petroleumsfond eller «Oljefondet». Et bredt flertall i Stortinget er enig om en gradvis økt bruk av avkastningen fra fondet i årene framover, og dette er bakgrunnen for regelen. Dette har vært begrunnet med at bruken av inntektene må skje på en måte som bevarer institusjonene og de kulturelle særtrekkene som har tjent Norge godt og på den måten bidra til at oljeinntektene vil forbli en økonomisk velsignelse. Handlingsregelen er en uttaksregel og er verken et anslag på avkastningen på SPU eller et avkastningsmål for forvaltningen av SPU. «Fordelingsargumentet»: Dersom fellesskapet ikke bruker mer enn forventet langsiktig realavkastning av den finansielle formuen – fire prosent er ikke et urimelig anslag – vil man kunne benytte omtrent like mye av formuen hvert eneste år i overskuelig fremtid. Dersom befolkningen ikke vokser, vil det være et nært konstant bidrag i tillegg til verdiskapingen forøvrig for både nålevende og kommende generasjoner av nordmenn.) Kilde Wikipedia.*

LRV

Les mer på:  
<http://www.ht.no/article515723.ece>

# «Direktivet»

Vi har i det siste sett at, blant andre AP, er sterkt opptatt av at Vikarbyrådirektivet bør innlemmes i norsk arbeidsrett. Er det for at NSF, NSOF og DNMF endelig skal få juridisk ryggdekning for det de har sett gjennom fingrene med i mange år allerede?

Hvorfor de tre er i mot innlemming av direktivet nå, er for oss vanskelig å forstå. De har ikke gjort noe med praksisen,

spesielt Hurtigruten og Color Line, har bedrevet overfor vikarer i mange år.

Påmønstring for en dag, en uke eller to i gangen, så avmønstring. Dette er en praksis mange av de «ansatte» har gått på i mange år. Meg bekjent, i hele 12 år. I flere år har «ansatte» gått uten å opp tjene nok arbeidstid til å bli medlemmer av sykekassen, de har heller ikke opp tjent nok fartstid til å få utbetalt Loss of License, om noe dramatisk skulle skje. For en som er ansatt på lovlig måte, tar det fire år (48 måneder) for å oppnå nok fartstid i henhold til å få utbetalt Loss of License, om noe skulle skje. For en av de som hele tiden går på vikarkontrakt tar det kanskje dobbelt så lenge.

Dette fører selvsagt til en stor del usikkerhet for den det gjelder. Man kan ikke planlegge ferier, man er usikker på om arbeidsgiver vil ringe, om man er så frekk at man bestiller en ferietur. Dette er ikke bare urimelig, det er i våre øyne, ulovlig.

Vi lurer sterkt på om det er noe i denne retningen som gjør at AP er så for direktivet?

At Høyre er enig, er ikke vanskelig å forstå, det er bare helt naturlig.

**LRV**



# Dråpen- en premiss- leverandør?



**Det er positivt å se at Dråpen blir lest av både politikere og de tre andre forbundene. I alle fall blir sakene vi tar opp i Dråpen satt på dagsordenen ganske snart etter at vi har omtalt dem.**

## **MER GODS PÅ KJØL**

I Dråpen nr. 1 i fjor skrev vi om alle trafikkulykkene på norske veier- og hvilke lidelser de påfører mennesker og om hva de koster samfunnet, og om hvordan vi kan forhindre mange av dem. Vi fulgte også opp saken i Dråpen nr. 2 og 3 i fjor (2554 gode grunner- Det er godt å se at vi ikke er alene...). Vi har gjentatte ganger tidligere også skrevet om det samme. Utflagging av kystflåten for eksempel. Løsningen er enkel- mer gods på kjøøl.

Mer frakt på kjøøl vil ikke bare forhindre ulykker på veiene, men også skape sårt tiltrengte og langsiktige arbeidsplasser til sjøs.

Fredag 10. februar var saken i ca. 40 aviser over hele landet-A pressen. Tipser til avisene var NSF. FFFS takker og bukker.

## **FRA 7 TIL 19 ULYKKER PÅ BARE FEM ÅR**

- var overskriften på en artikkel i forrige nr. av Dråpen. Knappe to måneder senere står NSOF frem på TV 2, og sier mer eller mindre ordrett, det som sto i Dråpen. Takk til dem også.

Vi har i flere år skrevet i Dråpen om Sjømannsloven, om dens svakheter og dens diskriminerende innhold, og bedt om at noe må gjøres snarest mulig. Vi hadde allikevel ikke, i vår villeste fantasi, trodd at Norge måtte ha et spark bak for å få gjort noe med det. Men det er tilfelle.

Etter at vi sendte saken til Den Europeiske Sosialpakten (ESP), begynte ting å skje. Nå er det satt ned et «bredt» utvalg som skal se på loven. Ikke slik som FFFS ønsket det riktig nok, med å bytte den ut med Arbeidsmiljøloven. Neida bare litt endret slik at ESP blir beroliget.

Noe som gjør opinionen på stortinget forundret, er at FFFS ikke tatt med i utvalget, de har også stilt næringsministeren skriftlig spørsmål om det samme (se neste Dråpen). Men nå har de tre andre forbundene heldigvis bestemt seg for å rydde opp i problemene FFFS tar opp. FFFS takker og ønsker lykke til.

Slik det ser ut for oss, er det FFFS som påpeker problemene, og de andre som tar æren for å ordne opp i tingene. Det vi ikke forstår helt oppi dette her, er at de kunne gjort noe med disse sakene tidligere, istedenfor å vente til FFFS har påpekt skjevhetene, men uansett er det fantastisk godt å se at noe blir gjort. Kanskje vil de også støtte vårt arbeid med Scandinavian Star saken.

Slik det ser ut nå er det bare å komme til oss med problemene, så skriver vi om dem og de andre ordner opp. Med en slik ordning vil sjøfolkene gå en lys fremtid i møte. FFFS retter en stor takk til alle tre.

**LRV**

07.02 skriver Fri fagbevegelse blant annet

# REGJERINGEN VIL HA MER GOODS PÅ KJØL

*Fagbevegelsen og næringslivet tas med på råd når ny strategi for nærskipstrafikk skal legges.  
Publisert 07.02.2012 kl 11:58 Oppdatert 07.02.2012 kl 12:08*

*I en pressekonferanse rett før åpningen av den store maritime konferansen i Haugesund i dag, varslet næringsminister Trond Giske og fiskeriminister at den neste nasjonale transportplanen vil få økt fokus på godstransport til sjøs.*

## **VINN-VINN**

*- Vi kan aldri bygge oss ut av transportproblemene til lands. Vi kan bygge tofelts-, firefelts- og åttefelts veier, men godsmengden vil øke så formidabelt i framtiden at det alltid vil bli opphopning av lastebiler på norske veier. Derfor må vi bruke sjøen – riksvei nummer én – som har plass til mye godstrafikk, sa Giske.*

*Han pekte på at en økning i godstrafikken til sjøs, også vil gavne godstransporten langs veiene.  
- Det gjør at trykket på veiene blir mindre, noe som vil øke konkurransevnen til de som ikke har mulighet til å bruke sjøtransport. Det blir en vinn-vinn-situasjon, sa statsråden.*

*Derimot ville verken Berg-Hansen eller Giske si noe om at strategiplanen ville inneholde momenter som kan stoppe lavtlønte utenlandske sjøfolk å bemanne skipene som skal stå for nærskipstrafikken.  
- Nå har vi ikke lagt strategien ennå. Vi begynte for ti minutter siden, og kan ikke ta konklusjonene på forhånd. Men vi skal selvsagt invitere Sjømannsforbundet og fagbevegelsen med på råd, sa næringsminister Trond Giske på direkte spørsmål fra Maritim Logg. <http://tinyurl.com/7y9vkog>*

Som man kan se blir Sjømannsforbundet og fagbevegelsen invitert til å være med på råd. Hadde vært morsomt å vite om FFFS er en del av de som blir rådspurt, ettersom vi er et fagforbund og har tatt problemene opp for lenge siden. Slik vi ser det, er FFFS blitt premissleverandør for de andre forbundene.

# Er Norge så rettferdig som vi har fått inntrykk av?

Kan det hende at vi har blitt lurt, at noen holder tilbake ting for oss?

Har vi en skjult «adel» som har påtatt seg å styre oss?

Har vi det samfunnet vi fortjener, eller har vi det samfunnet andre har bestemt at vi skal ha?

Disse og mange andre spørsmål har blitt stilt før, og mange av spørsmålsstillerne har en etter en blitt tause. Hvor ble det av dem, har de bare stille og rolig trukket seg tilbake, på grunn av at overmakten ble for stor, eller har det andre årsaker? Dette er noe av det vi vi finne ut av. «Vi»

er en gruppe mennesker, akademikere og andre, som har sett oss lei på at en liten snever gruppe mennesker skal få lov til å styre landet på kant med Norsk lov.

En prioritert oppgave i den forstand, er at en stor andel av norske dommere ikke har avlagt sin Dommer ed, heller ikke Dommerforsikring. Dette er alvorlig. Dommer som slike dommere har avsagt, er i realiteten uten gyldighet, og sakene kan forlanges gjenopptatt.

Problemet er at det er svært få som vet om at slik praksis forekommer. Da er det et stort problem. Dommerne overholder ikke de lovene de selv dømmer etter. De har satt seg selv over loven. Det er alvorlig.

## VISSTE DU AT?

-mange av dem som bestemmer over våre liv, dommerne, som selv burde vært lytefri ikke har alt på stell. Er man dommer skal man avlegge en embetsed, og en dommerforsikring (Jeg forsikrer at jeg samvittighetsfullt vil oppfylle mine plikter som dommer – at jeg vil handle og dømme således som jeg etter loven og for min samvittighet kan forsvare, og verken av hat eller vennskap, verken for gunst eller gave eller av annen årsak vike fra rett og rettferdighet), er ikke det gjort etter loven, kan man heller ikke dømme. Undersøkelser som er gjort viser at mange dommere ikke har avlagt slik ed, derfor er heller ikke dommer avsagt av dem, gyldige. De er nulliteter

Les mer på følgende link:  
<http://tinyurl.com/7jx58ud>

## LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

**Dr. Jan Petter Waage**

*Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege*

**Dr. Jan Erling Fossdal,**

*Spesialist i kirurgi*

**Dr. Arvid Høgberg,**

*Spesialist i orthopedisk kirurgi*

**Dr. Torjer Meling,**

*Spesialist i indremedisin*

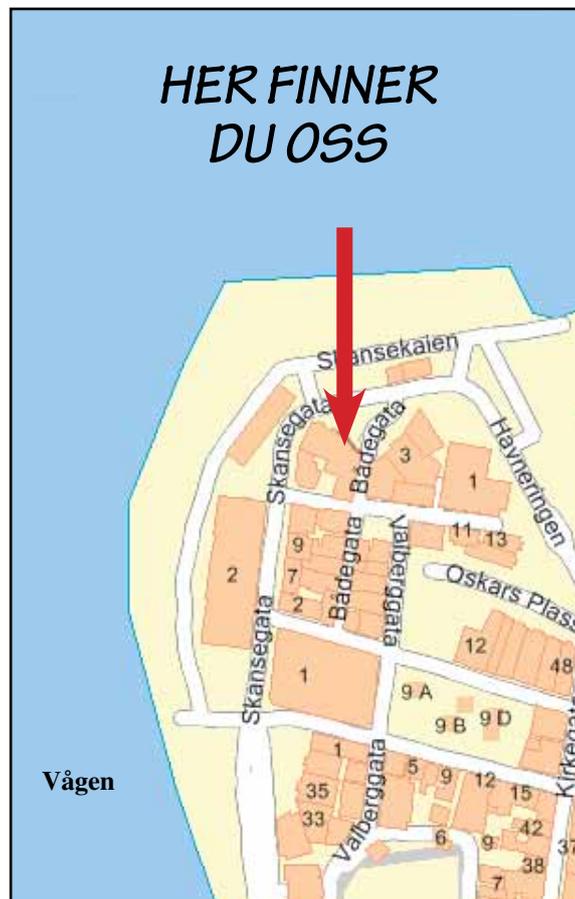
### Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER DU OSS



# For n'ete gang prøver «spesialister» å **sammenligne sjøfolk med straffedomte**

Denne gang er det en spesialist i klinisk psykologi i Ålesund, som prøver seg. Og i dette tilfellet sier hun mye mer om sin egen uvitenhet enn om saken hun skulle behandle.

Vårt medlem var på meklingsmøte i en samværskonflikt sammen med sin tidligere samboer, og etter noen få minutters samtale falt konklusjonen fra «spesialisten, slik vårt medlem forklarer det:

*Om vi gikk inn for 50 prosent samværsdeling ville hun sende bekymringsmelding til barnevernet siden jeg jobbet på sjøen og kunne ikke, etter hennes mening, ha sønnen min 50 prosent.*

Anne Solnørdal (spesialisten) mente at som sjømann kunne ikke faren ta seg av sitt eget barn. Videre påsto hun at;

*Dette kunne ikke sees på som noen straff da jeg sjøl hadde bestemt meg for å jobbe på sjøen og kunne slutte akkurat når jeg ville, om sønnen min var så viktig for meg.*

Slik snakker bare en person som ikke vet hva hun snakker om.

Barneloven sier blant annet:

**§ 42. Barnet sin rett til samvær.**

Barnet har rett til samvær med begge foreldra, jamvel om dei lever kvar for seg. Foreldra har gjensidig ansvar for at samværsretten vert oppfylt. Der- som ein av foreldra vil flytte, og det er avtale eller avgjerd om samvær, skal den som vil flytte, varsle den andre seinast seks veker før flyttinga. Barnet har krav på omsut og omtanke frå den som er saman med barnet. Den som er saman med barnet, kan ta avgjerder som gjeld omsuta for barnet under samværet.

Som den observante leser kan se, står det ingenting om yrkesgrupper. Hva som står i psykologi lærebøkene, skal jeg ikke uttale meg om, men uansett hva som står der så rangerer det i alle fall ikke over norsk lov.

Når «spesialisten» også uttaler seg om innhentede råd fra lege, som anbefalte likedeling av samværet med sin sønn, sa hun at hun;

*«stilte seg undrene over legens kompetansenivå om han ga meg slike råd.»*

I tillegg truet hun med:

*Om vi gikk inn for 50 prosent ville hun sende bekymringsmelding til barnevernet siden jeg jobbet på sjøen og kunne ikke ha han 50 prosent.*

Barneloven sier videre at:

**§ 43. Omfanget av samværet mv.** Den av foreldra som barnet ikkje bur saman med, har rett til samvær med barnet om ikkje anna er avtala eller fastsett. Omfanget av samværsretten bør avtalast nærare.

*Jeg syntes det er skremmende om det er slik vi sjøfolk skal bli behandlet i barnefordelingssaker. Kan ikke skjønne at hun har lov til å komme med slike uttalelser.*

Med andre ord, «spesialisten» går langt utover sin kompetanse, og

bør etter vårt skjønn fjernes fra stillingen som psykolog i barnefordelingssaker. Om hun mener at sjøfolk er dårlige foreldre, tar hun selvfølgelig feil. Om hun i tillegg mener at seilende må slutte å seile for å få samværsrett med barna sine, har hun også fullstendig feil.

For å være på den sikre siden har vi selvsagt snakket med flere advokater for å høre deres mening. De er samstemte; hun er fullstendig på jorde, og vet ikke hva hun snakker om.

LRV

**DIESELDYR.NO**

**MARITIM CONSULTANTS AS**

Unngå drifts-problem

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

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

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

**TENK SIKKERHET UNNGÅ HAVARI**

**BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE**

www.maritim.as  
post@maritim.as

# Helikopterpiloter vant i Høyesterett

**Norsk Høyesterett er inkonsekvent i sine avgjørelser. 18. februar 2010 (RT. 2010-202) avsa Høyesterett dom i saken om sjøfolks adgang til å ha samme oppsigelsesvern etter fylte 62 år. Som vi vet sa de nei. Nå nøyaktig to år senere sier de ja til at helikopterpilotene kan få stå i jobb til fylte 65 år.**

## **DN SKRIVER 14.02.2012.**

*Ti helikopterpiloter har fått medhold i Høyesterett i at arbeidsgiveren ikke hadde rett til å si dem opp fordi de fylte 60 år. Dommen kan få betydning for andre særaldersgrenser i arbeidslivet.*

*De ti helikopterpilotene har arbeidet i selskapet CHC Helikopter Service og fløyet i Nordsjøen. Selskapet har hatt en intern aldersgrense på 60 år, mens myndighetenes grense for å kunne fly er 65 år dersom det er medisinsk forsvarlig.*

At ikke Norsk Høyesterett kan fatte avgjørelser, basert på godt fundert argumentasjon, er beklagelig. I stedet for å være dynamisk og litt i fremkant med sine avgjørelser er de statiske, og venter på at andre skal brøyte vei for seg. Enkelte ganger har man faktisk følelsen av at dommene er politiske, og da begynner det å bli skummelt. Husk at Høyesterett bare forvalter og tolker de lovene politikerne til en hver tid har vedtatt.

At norsk rettspraksis skal være rævedil-

ter (bergensk for liten pjokk som dilter bak buekorpsene og hvis høyeste ønske er å få være med), finner vi usmakelig. Høyesterett begrunner sin avgjørelse på «Prigge-dommen» fra i fjor høst. Der fikk piloter i Lufthansa medhold i at de kunne fortsette å fly til de fyller 65 år. Domstolen fant særaldersgrensen i Lufthansa i strid med EU-bestemmelsen om aldersdiskriminering.(DN).

## **VIDERE SKRIVER DN:**

*Høyesterettsdommen er enstemmig og gir saksøkerne fullt medhold. De får også dekket sine sakskostnader, og det vil nå bli aktuelt å kreve erstatning, sier advokat Bent Endresen. Han førte saken for pilotene i alle rettsinstanser.*

Dette er meget gledelig for pilotene, FFFS der i mot, måtte dekke alle utgifterne selv. I tillegg til at vi tapte. Men, som dere vet, vi har ikke gitt opp kampen enda. For som DN videre skriver:

*- Dommen vil også få konsekvenser for piloter i andre selskaper der det praktiseres intern aldersgrense på 60 år.*

Dommen vil helt sikkert få konsekvenser der hvor det praktiseres interne aldersgrenser. Hvorfor skal sjøfolk miste retten til arbeid i trygge former bare fordi de passerer en tilfeldig valgt alder. Det har ingenting med respekt for individet eller noen form for demokrati å gjøre.

Nå må regjeringen reagere, ikke bare komme med fine ord ved hyggelige anledninger. Nå må de slutte å love og lyve. Nå er tiden inne til å vise at de ikke bare snakker tull, og holder hele nasjonen for narr. Vi har som dere kan lese et

annet sted i Dråpen, mange eksempler på at de lover og lyver. For oss ser det ut som at det viktigste for Jens & Co er personlig makt og status. Ikke om vi som betaler lønnen deres har det like bra som dem selv.

Fagforeningen og arbeidsgiver mente at aldersgrensene for pilotene var 60 år, noe ti av flyverne i selskapet bestred. De mente at aldersgrensen måtte være på linje med de øvrige aldersgrensene internasjonalt, og fikk rettens medhold. I tillegg fikk de tilkjent saksomkostningene for både Tingrett, Lagmannsretten og Høyesterett med Kr. 928 462.

Høyesterett går i denne dommen også langt i å si at den dommen vi fikk i mot oss i 2008, muligens ville fått et annet utfall i dag. De skriver blant annet i premiss 69 i dommen at:

*Innledningsvis nevner jeg at en aldersgrense på 60 år er betydelig lavere enn sekstisjvårsgrensen som var tema i Høyesterett i Gjensidigesaken, og sekstifemårsgrensen som var tema i Rosebladtdommen og Fuchs og Köhlerdommen i EU-domstolen. Aldersgrensen på 62 år, som Høyesterett aksepterte i Kystlinkdommen, er imidlertid ikke så langt unna. Jeg tar ikke stilling til om den vil kunne opprettholdes i lys av dagens rettskildebilde, men nevner at førstvoterende uttrykte tvil, og la vesentlig vekt på at sekstioårsgrensen berodde på lovgivers bevisste valg. Noe slikt bevisst lovgivervalg kan det ikke vises til i vår sak.*

LRV

## **STERKE MENINGER?**

**BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV**

# Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

## Er vi forberedt på det uforutsette

**Vi lever i en verden hvor alt vi gjør er regulert. Uansett om det er risikoutsatt eller om det er harmløst kontorarbeid så skal vi følge faste, rigide rutiner. Er det nødvendig å lage så stramme regimer for hvordan vi skal arbeide?**

For å strømlinjeforme prosesser så kan jeg se at det er det, og spesielt hvor det er mange mennesker involvert og hvor samme type oppgave utføres av forskjellige personer. I risikoutsatte miljøer som sjøfart er prosedyrer og instruksjoner en vesentlig del av sikkerheten. Nivået på utstyret ombord i dagens fartøyer er komplisert og det ville vært umulig å bruke dette om ikke man fulgte fastlagte rutiner og prosedyrer.

Nå for tiden virker det som om det ikke finns noen grenser for hvor mye regler vi skal utsettes for. Man kan få inntrykk av at sikkerheten ene og alene består av å regulere, og at jo mer man regulerer jo tryggere blir det. Det er ingen ting som tilsier at sikkerheten øker proporsjonalt med mengden av prosedyrer og regler. Det er faktisk motsatt fordi mengden av informasjon vi må forholde oss til overstiger vår evne til mentalt å bearbeide den.

Ledere og akademikere oppfatter ofte sikkerhet som noe man kan beskrive, sette i en perm og lagre for fremtidig referanse. Et atomkraftverk i USA hadde 4303 separate, skriftlige prosedyrer som hver hadde blitt revidert opptil 20 ganger. Et slikt regime bidrar til økt risiko og har ingen ting med sikkerhet å gjøre, selv om det kan oppfattes slik av de som sitter i de høye stillingene.

Sikkerhet er resultatet av menneskets evne til å registrere endringer i miljøet rundt, og hva vi gjør for at endringene ikke skaper farlig situasjoner. For å oppnå en slik "tilstand" i systemet må vi tillate at vi tar beslutninger og gjør handlinger som ikke nødvendigvis er beskrevet noe sted.

Det som er risikoen med å være underlagt omfattende prosedyrer og instruksjoner er at vi venner oss av med å tenke selv. Jo flere ganger en prosedyre brukes jo sterkere blir vi i troen på at den alltid vil virke. Vi lever i en kunstig verden hvor alt er beskrevet og hvor ingen ting er tilfeldig. Det skapes en falsk forståelse av at vi har dokumentasjon som beskriver en komplett virkelighet. Når noe uforutsett skjer er vi ikke forberedt og i et system hvor regler og prosedyrer dominerer, blir vi handlingslammet. Da er katastrofen like rundt hjørnet.

Det må være rom for oss mennesker å kunne handle på egen hånd. Det er det som gjør oss i stand til å ta de riktige beslutningene når situasjonen tilsier det. Vi må trenes i å takle uforutsette ting på en god måte. Ellers er det et tidsspørsmål før det går galt og ingen vil skjønne hvorfor, fordi alt var gjort i henhold til gjeldene regler og prosedyrer.

Den viktigste resursen i å håndtere vanskelige situasjoner er ikke hva slags dokumentasjon som gjelder, men vår evne til å tenke og resonere slik at vi skjønner hva som foregår. Når uforutsette situasjoner oppstår må vi kunne takle dem og gjøre de riktige tingene. Det krever riktig fokus fra ledelsen, og trening av dem som skal utføre arbeidsoppgavene.

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

**Reiseklinikken®**



**Sjømannslege Gunnar Hasle**

Spesialist i infeksjonssykdommer,  
med diplom i tropemedisin.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf/Faks: 22 99 15 80/81

Epost: [post@reiseklinikken.no](mailto:post@reiseklinikken.no)

Nettsted: [www.reiseklinikken.no](http://www.reiseklinikken.no)

# Hva er det som gjør at norske myndigheter har beslutningsvegring?

Man kan med rette stille seg dette spørsmålet, når vi ser hvordan folket blir behandlet av det norske statsapparatet. Vi har mange grunner til å underbygge denne påstanden, men dessverre ingen svar på hvorfor det er slik.

I fjor høst ble det sendt inn en begjæring om gjenopptakelse av Scandinavian Star saken. Ja, vi ble faktisk oppfordret av Riksadvokaten om å gjøre det, forutsatt at vi hadde nye momenter/beviser i saken. Det hadde vi, massevis av nye opplysninger. Det kan se ut som om det bare er Riksadvokaten som er blind, og ikke ser de nye tingene.

-Blant annet at flere av de opprinnelige Sea Escape (rederiet som faktisk eide skipet under brannen) ansatte, hadde vært om bord i flere av rederiets skip samtidig med at disse hadde gått opp i røyk. At de også var om bord på Scandinavian Star, under alle brannene. Det var fire store branner totalt den skjevnensvange natten for snart 22 år siden. Riksadvokaten kunne ikke se noen sammenheng.

- Vi kunne fortelle at den som ble utpekt som brannstifter døde i løpet av brannnummer to.

-Vi kunne vise til at ingen hadde undersøkt eierforholdet. Var det forsikringssvindel, eller? Ingen har undersøkt dette. I etterkant ble det utbetalt \$ 24 millioner i forsikringspenger. Båten kostet ved innkjøp \$ 10,3 millioner. Forsikringen var tegnet en uke før den gikk opp i røyk. Var båten overforsikret fordi den skulle brennes?

-Vi påpekte også det mistenkelige i at et hydrolikkrør på uforklarlig vis bøyer seg i en skarp vinkel ut fra skottet, sliter av en kobling og tømmer innholdet av en hel tank med hydraulikkolje, 400 liter, ut på feltsenger og hvor bare sengebunnene står igjen etter at all oljen er oppbrent. Disse sengene var viktig for i det hele tatt å få antent oljen, den har et flammepunkt på flere hundre grader. Ved siden av dette røret var det også en del andre rør, uten brennbart stoff i riktig nok, men ingen av disse var påvirket, selv ikke etter at oljen var fortært av brannen, som varte i flere timer.

I tillegg til dette ble en hel del andre opplysninger presentert, som brannrører som var tvunget i åpen posisjon, gassflasker som var sikret med tau, flammer som ble dradd nedover trappeganger ved hjelp av bildekksviftene etc. Allikevel viser Riksadvokaten til at dette ikke er godt nok til å ta saken opp på nytt. En annen ting, vi som har arbeidet en del med saken finner merkelig, er at Riksadvokaten virkelig tør å stoppe saken. Scandinavian Star forbrytelsen er mer en

dobbelt så stor i både drap og omfang, som Utøya massakren. 159 mennesker ble drept. Om de og deres etterlatte skal få noen som helst oppreisning, må det skje nå. Om ca. tre år er saken foreldet.

FFFS har, som dere vet, tatt opp 62 års saken, vi har også stilt spørsmål om det ikke snart var på tide å endre/bytte ut Sjømannsloven, med en mer tidsriktig lov (Arbeidsmiljøloven), uten å få noen respons. Først når vi, 27. september 2011, klager 62 års saken inn til den Europeiske Sosialpakt (ESP), begynner ting å skje.

Nærings og Handelsdepartementet (N&Hd) bestemmer at nå, 28. november 2011, må vi sette ned et bredt sammensatt utvalg, som skal se på hele Sjømannsloven.

Det er ikke så merkelig, det har jo FFFS sagt i mange år. Nei, det merkelige er tidspunktet når bestemmelsen blir tatt. Bestemmelsen blir tatt etter at N&Hd får brev fra ESP hvor de ber om en forklaring på klagen FFFS har sendt. Da, for å kjøpe seg tid, setter departementet ned

ADVOKATFIRMA ANS **STIEGLER**  
ESTABLISHED 1885



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



Adresse: Ole Holstensgt. 2A, 2033 Bergen Tlf: (+47) 52 31 34 90 Fax: (+47) 52 31 34 25	Adresse: Pionertgt. 124B Bergen 4027 Bergen E-post: bergen@stieglers.no	Adv. Anne Grønne Tlf: (+47) 56 38 14 14 Fax: (+47) 56 38 96 16	Adv. Anne Berit Sævi Sæviene Tlf: (+47) 56 61 00 90
---	--	--	---

et utvalg som skal se på hele loven. En av de spesifikke tingene mandatet fra N&Hd peker på er § 19 i Sjømannsloven, paragrafen som fratar folk over 62 år oppsigelsesvernet.

Slik vi opplever dagens regjering er at den er full av løfter og gode hensikter, men de har ingen tanker om å holde dem. Se bare her:

- Månelandingen på Mongstad, utslippsfritt kraftverk.
- Tryggere veier, midtdelere.
- Raskere jernbanestrekninger, over hele landet, høyhastighetstog, tre utredninger.
- Stadt skips tunnel, 18-19 utredninger.
- Eldreomsorgen, som det skal skinne av.
- Vann i badebassengene etc. etc.

Det eneste som skjer er at det ene valget etter det andre blir satt ned, og i mellomtiden flyr tiden, og ønsket er at vi glemmer. Selv hadde vi nesten glemt noe av det de vant valget med;

- Gratis tannhelse.

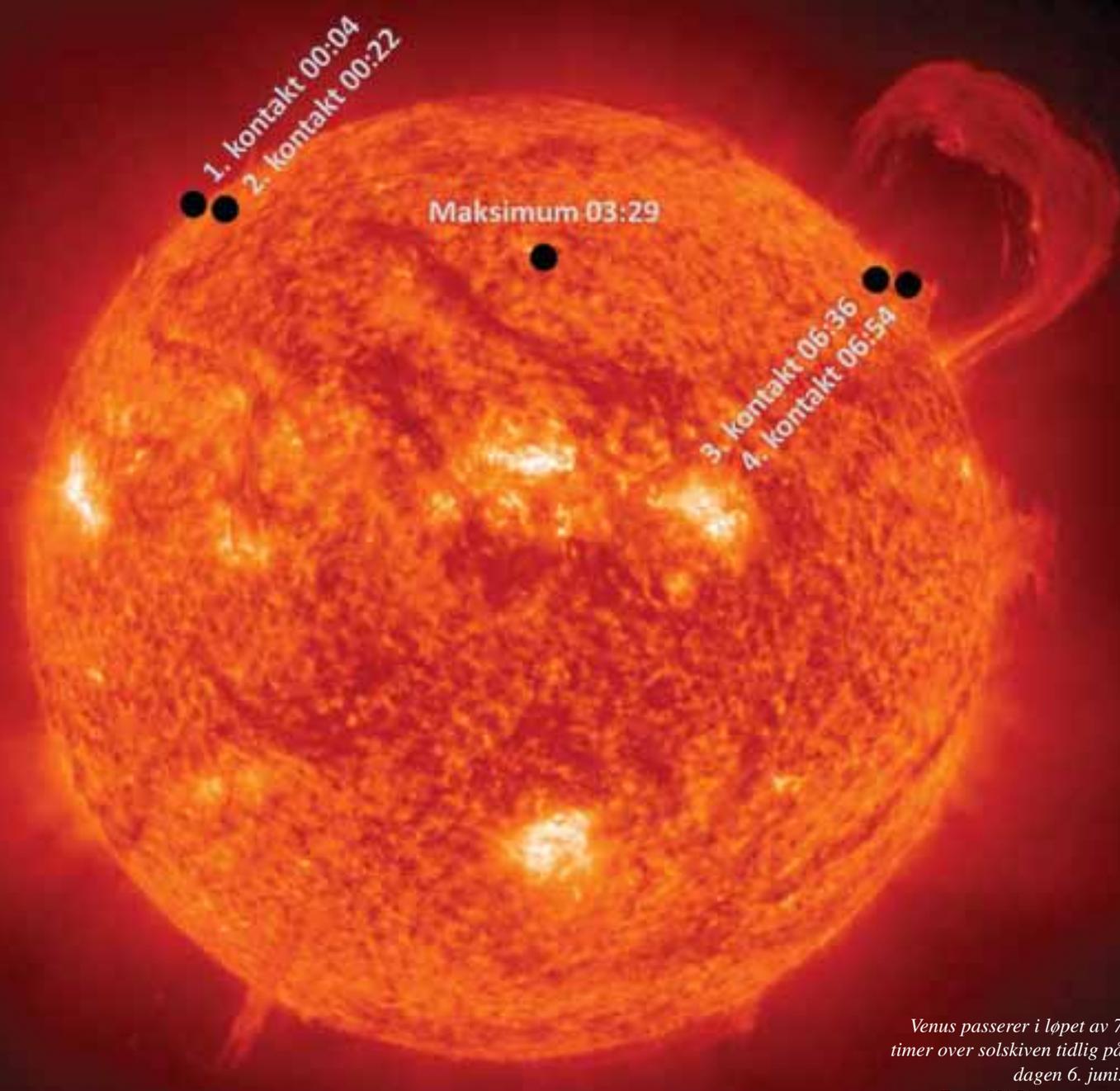
Ingen av disse tingene er gjennomført. Det var sikkert ikke meningen heller, men det virket veldig bra i valgkamper. Når staten får konkrete spørsmål, vil de ikke svare eller forplikte seg, men de setter ned et utvalg som skal se på saken, og håper på at vi i mellomtiden glemmer alt sammen. Landet har aldri vært rikere enn det er i dag, vi kunne løst så å si alle saker der økonomi er en del av problemet, lett som bare det, men nei. Nå skal vi spare for kommende generasjoner.

Hadde det ikke vært bedre om regjering og Storting la forholdene litt mer til rett for fremtidige generasjoner ved å legge til rette for oss som allerede er her, med ting som tryggere veier, hurtigere bane, helsevesen som tok seg av alle syke og hele personen, sørge for en mer rettferdig hverdag for Hvermannen, og at vi får politikere som tør å ta beslutninger og ansvar. Da hadde vi som ansvarlige foreldre sørget for at kommende generasjoner, fikk en trygg og god fremtid. Ingen sørger like godt for barna sine som trygge og friske foreldre.

LRV



Ilfoto: Losbåt; FotoSteveRøysell/Kystverket



## Venus-passasjen 6. juni 2012

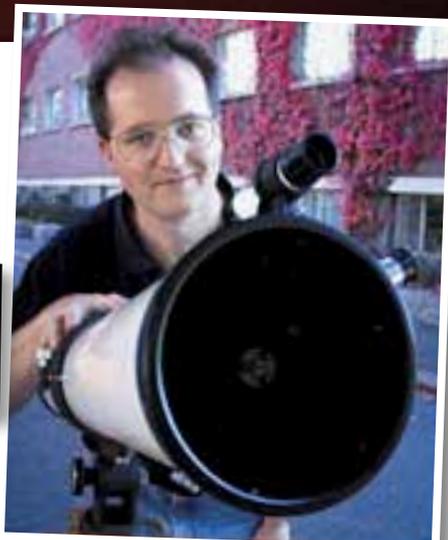
*Venus passerer i løpet av 7 timer over solskiven tidlig på dagen 6. juni.*

*Foto: NASA, montasje: astroevents.no / Knut Jørgen Røed Ødegaard*

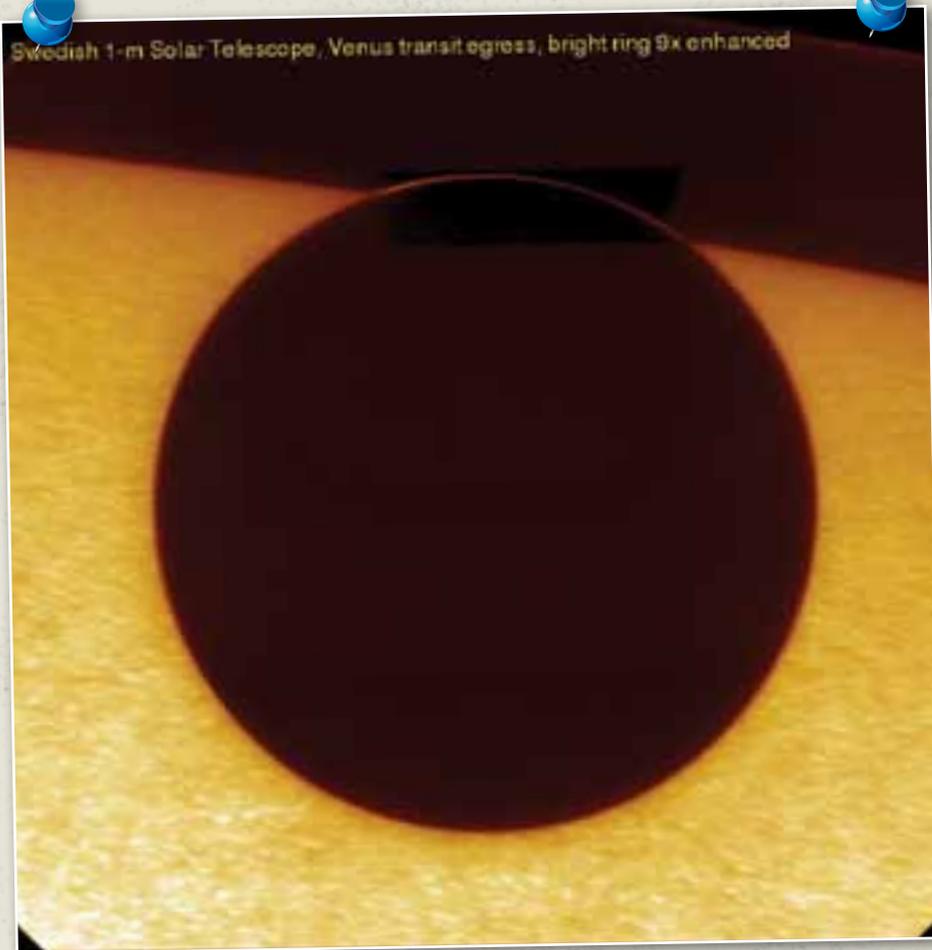
**NEDTELLING TIL**

**VERDENSHISTORISK**

**HIMMELFENOMEN**



*Av Knut Jørgen Røed Ødegaard*



Under Venus-passasjen i 2004 kunne atmosfæren til Venus observeres som en lysende ring.  
Foto: Swedish Solar Telescope/Institute for Solar Physics

Den 6. juni i år opplever vi noe helt unikt: I løpet av 7 timer passerer planeten Venus over solskiven. Det blir 7. gang i historien noe slikt er sett og det er siste anledning for oss – den neste sjansen kommer først om 105,5 år! Vi får oppleve et av de viktigste og sjeldneste himmelfenomenene på Jorden i det 21. århundret! Norge er best plassert i Europa for å oppleve begivenheten.

Den 6. juni ligger Solen, Venus og Jorden på rekke i verdensrommet og i løpet av knappe 7 timer passerer Venus over solskiven. Med solformørkelsesbriller kan planeten sees som en liten, kullsort flekk. Ingen planeter kan komme nærmere oss enn Venus er under passasjen – 43,2 millioner kilometer.

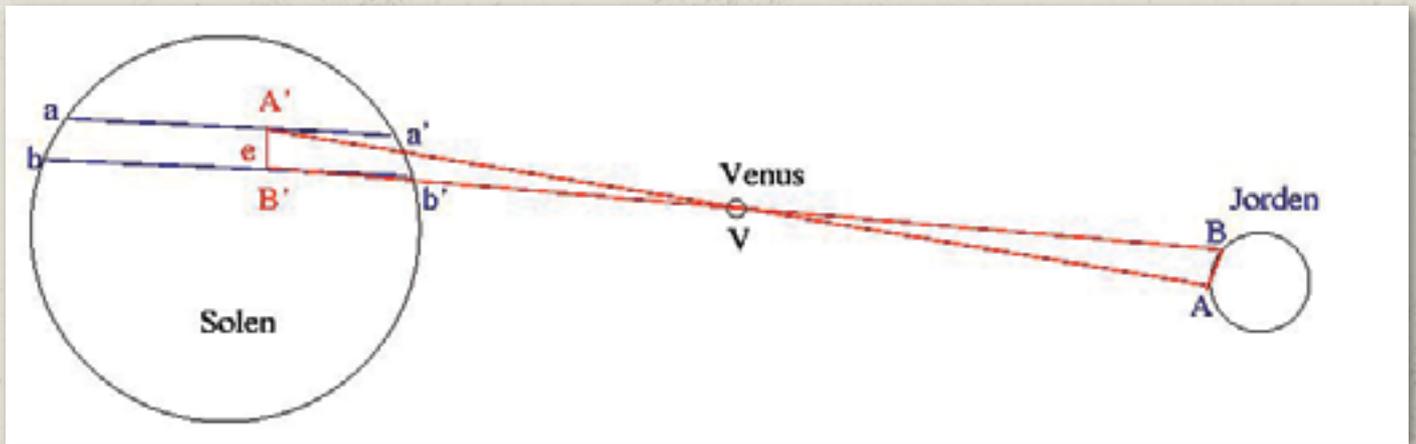
Dette blir den siste muligheten vi får til med egne øyne å se et fenomen som gjorde astronomi til en vitenskap, satte Norge på verdenskartet og startet noen av de første internasjonale forsknings-samarbeidene. Årets Venus-passasje demonstrerer hvordan vi kan lete etter livsformer på planeter rundt fjerne stjerner. Når litt av sollyset passerer gjennom Venus-atmosfæren, får det «finger-avtrykk» av stoffene i atmosfæren. Vi kjenner sammensetningen til Venus-atmosfæren, men med den samme metoden kan vi undersøke sammensetningen til fjerne planeters atmosfærer. Skulle vi finne spor av større mengder fritt oksygen betyr det at former for liv finnes der.

6. juni opplever vi derfor et fenomen som har vært svært viktig i vår fortid, vil bli snakket om i generasjoner og demonstrerer fremtidens leting etter livsformer. Norge best i Europa

Venus-passasjen starter kl. 00.04 og varer til 06.54. Det betyr at Norge, takket være lange sommerdager, ligger svært gunstig til. Fra Sør-Norge sees den siste halvdel av passasjen, fra Nord-Norge sees passasjen i sin helhet. Bare østlige deler av Asia, Stillehavet og Australia får like gunstige forhold.



Denne plaketten henger på rådhuset i Vardø. Foto: Elisabeth Eikeland



Sett fra to ulike steder på kloden, vil Venus følge litt forskjellige baner over solskiven. Dette gir en enestående mulighet for å måle avstanden til Solen. Illustrasjon: astronomi.no

Derfor strømmer folk til fra hele verden for å oppleve begivenheten. Det blir flere internasjonale forskerkonferanser i Norge under passasjen, en rekke arrangementer for publikum og dessuten webcast på [astroevents.no](http://astroevents.no).

Frem mot og under begivenheten vil skoleklasser fra hele verden inviteres til å delta i kosmiske oppgaver: Måling av Jordens omkrets og måling av avstanden til Solen, på samme måte som forskerne klarte i 1769.

### **GÅ IKKE GLIPP AV BEGIVENHETEN!**

Den enkleste måten å oppleve den unike og historiske begivenheten er med

solformørkelsesbriller. Disse slipper igjennom bare en trygg og behagelig mengde sollys og gjør at Venus sees som en kullsort flekk på den lysende solskiven. På [www.astroevents.no](http://www.astroevents.no) kan du lese mer om brillene, hvor man får tak i slike og annet informasjonsmateriell om begivenheten.

Det er noe helt eget med å se et av historiens viktigste fenomener med egne øyne! Det går også an å projisere sollyset med en kikkert. Men da er det ekstremt viktig at man aldri ser gjennom kikkerten på Solen. Se oppskrift på [www.astroevents.no](http://www.astroevents.no).

På det samme nettstedet finnes også

tabeller over lokale tider og mye mer informasjon.

Det blir også webcast av passasjen på dette nettstedet.

For de som går glipp av Venus-passasjen vil det ikke komme noen ny sjanse på 105,5 år. Selv om man reiser til et hvilket som helst sted på kloden, inkludert Antarktis, eller andre planeter som Mars eller til Månen, vil det ikke være mulig å se Venus skli over solskiven.

*Solformørkelsesbriller gjør det enkelt og sikkert å følge Venus-passasjen 6. juni. Foto: [astroevents.no](http://astroevents.no)*



# Kjære lesere

## 09.02, var Harald Prytz og undertegnende på et meget viktig møte angående Scandinavian Star mordene.

Til stedet på møtet var nylig pensjonert lensmann i Fana, Norvald Visnes, to branntekniske ingeniører fra Skansen Consult, Ståle Eilertsen og Håkon Winterseth, to jurister, Erling Hansen og Torkjell Øverbø, mannen som siden ulykkesnatten i april 1991 har arbeidet med saken, Terje Bergsvåg, lederen i «Stiftelsen etterforskningen av mordbrannen Scandinavian Star» (SEAMST), Arne Steen, en rørspesialist fra Tess Are Aga.

Sammen ble vi enige om at avslaget fra Riksadvokaten i slutten av januar om ikke å ta opp saken på nytt, ikke kunne stå uimotsagt.

Til sammen ble 159 mennesker drept i brannen.

Tilstede på møtet var også journalist Asbjørn Leirvåg fra TV2.

At Riksadvokaten nektet gjenopptakelse av saken, må bero på at han har veldig dårlige eller blinde rådgivere, som sammen med ham ikke klarer å se sammenhengen i hendelsene. Vi, derimot, er alle 100 % overbevist om at Riksadvokaten ser sammenhengen, men han velger ikke å gjøre noe fordi det har gått prestisje i saken, og derfor stikker han hodet i sanden.

## **NOEN AV SAKENE SOM IKKE ER ETTERFORSKET:**

- Flere av det opprinnelige mannska-

pet på Scandinavian Star, hadde samtidig eller hver for seg, vært om bord på fem eller flere av rederiets skip, som tidligere hadde totalhavarert på grunn av brann.

- hydrolikkrør bøyd i tretti graders vinkel rett ut fra skottet, tanken på 400 liter hydraulikkolje ble tømt ned på brennende madrasser, og det ble påstått av chiefen (en av de opprinnelige) om bord, at det var varmen som hadde slitt røret fra hverandre. De fem seks andre rørene (av tynnere kvalitet) i samme rørgate hadde ingen synlige skader, men hydrolikkrøret som skal tåle 200 bars trykk var slitt fra hverandre.

Det har senere vist seg at i tester, SEAMT har foretatt, måtte det mer enn fem tonn for å slite en tilsvarende, men mindre kopling fra hverandre.

-Scandinavian Star var kjøpt inn for \$ 10,3 millioner. Uken før havariet ble skipet forsikret for \$ 24 millioner.

-Ingen har etterforsket eierforhold eller assurancesvindel.

-Brannmesteren i Göteborg, som var første mann om bord, og som ledet slukningsarbeidet, har aldri vært i politiavhør.

-Brannfører var blokkert i åpenstilling.

-Madrasser var plassert flere plasser i korridorer og trappehus.

-Gassflasker var sikret kun med tynn hyssing.

- Bildekksviftene ble brukt for å styre flammene nedover trappehus og for å spre brannen, alle disse og mange flere ting har ikke blitt etterforsket.

**På denne bakgrunn inviterer vi alle med på en dugnad.**

Frem til nå har ildsjelene selv stått for alle utlegg, men nå begynner det å røyne på økonomisk. På møtet ble det bestemt at vi skal fremme saken for Menneskerettsdomstolen i Strasbourg, og det er ikke gratis- Tvert imot.

Derfor inviterer vi alle til å bli medlemmer i SEAMST, årskontingent kr 400.

Om noen har lyst til å donere mer, er dette selvsagt fullt mulig.

**Stiftelsen etterforskningen av mordbrannen Scandinavian Star.**

Besøksadresse Odins vei 29, 1811 Askim

Kontonummer 6116 05 39681

Organisasjons nr. i Brønnøysund: 995992841

mail adr: [tebergsv@hotmail.com](mailto:tebergsv@hotmail.com)

Grunnen til at vi har involvert oss i saken er at både Harald og jeg mener at dette må oppklares. Sikkerhet til sjøs betyr mye for oss, og vi er ganske sikre på at det gjør den også for dere. Vi er begge medlemmer i stiftelsen. Hjertelig velkommen etter, skal dere være.

**Med vennlig hilsen Harald Prytz og Leif R. Vervik**



Tor Aksel Busch

Foto: Skjermdump

# Tor Aksel Busch valgte å stikke hodet i sanden

## Utrolig nok valgte riksadvokaten å si nei til ny etterforskning av mordbrannen på Scandinavian Star.

Det ble overlevert en omfattende rapport, som vi mener var meget godt underbygget. Av innholdet kan vi nevne nye bilder, vedlegg og erklæringer fra både branningeniører og krimteknikere. Vi hadde også et meget positivt møte hos riksadvokaten, hvor vårt inntrykk var at omsider tok de dette på alvor.

Vi ble også bedt om å oversende lister, over andre fartøy som var gått tapt i skipsbranner i det samme rederiet som eide Scandinavian Star som kostet \$ 10,3 i innkjøp, og som fikk \$ 24 mill utbetalt i forsikring etter brannen.

Vi dokumenterte bl.a. at en av offiserene ombord hadde vært ombord i minst 5 av rederiets skip som var blitt totalskadd i brann. Ifølge Dan Odfjell har ikke de hatt et eneste totalhavari på grunn av brann i rederiets historie, som strekker seg over tre generasjoner. Men riksadvokaten fant dette helt naturlig. At ikke offiseren var med på politiets liste over "prosjekter/mistenkelige personer" finner vi svært mangelfullt. Det noe flåsete svaret fra riksadvokaten var, at vi kunne jo ikke vite om alle de andre brannene var påsatt.

At en av offiserene skal ha mottatt en stor konvolutt i dagene etter brannen, hvor beløpet 800.000.- ble nevnt, fant heller ikke politiet grunn til å se nærmere på. I ettertid har de sagt at vi bare antok det var snakk om svarte penger, men vi satte det ikke i forbindelse med brannen, vi mente dette var noe for kemneren.

At den samme offiseren ble stilt til rådighet for etterforskerne, Dantest, Sintef og Granskningsutvalget slik at deres konklusjoner ble riktige, finner vi også fryktelig amatørmessig. Han var tross alt i kategorien "mulig brannstifter" i og med at han var ombord når samtlige 4 branner startet. Da skurrer det litt når han skal "hjelp" til med å oppklare hva som skjedde ombord, i de 38 timene hvor båten ble totalskadd i brann.

Flere politikilder med solid bakgrunn i etterforskning sier, at dersom det bare var blitt presentert en liten brøkdell av vårt materiale i en hvilken som helst uoppklart drapssak, så ville etterforskningen umiddelbart vært gjenopptatt med full tyngde. Alt annet ville være grov tjenesteforsømmelse.

Derfor finner vi, på vegne av alle de som fremdeles sitter tilbake i dyp sorg



*Da de første brannmannskapene kom til havaristen så de allerede fra helikopteret at denne luken/døren stod åpen. De valgte da å bruke denne luken til å komme seg inn i den brennende fergen. I tillegg til kroken som brukes til å holde døren åpen, var den også surret med tauverk. Det at luken var åpen medførte at brannen fikk rikelig forsyning med frisk luft, og alt fra resepsjonsområdet og akterover ble derfor totalt utbrent. De omkomne i dette området ble helt kremert.*

det helt urimelig at Tor Aksel & co. skal klare å trenere saken, slik at den blir foreldet, og at skurkene som myrdet 159 mennesker går fri for alltid.

Riksadvokaten tok også del i den sorgfulle begravelsen til et av de uskyldige ofrene, den 12 år gamle datteren til sin barndomsvenn, selv ikke de triste minnene derfra gjør at han vil straffeforfølge kjeltringene og få dem dømt.

Da kan skurkene bukke og takke Norske myndigheter, for at nisseluen var glidd godt ned foran både den skarpe nesen og begge øynene deres.

Når det brennende skipet ble forlatt, stod altså denne luken på vidt gap, med de konsekvenser dette medførte. Det

er selvfølgelig strengt forbudt å seile i åpen sjø, med denne luken åpen, og at all grunnleggende brannkunnskap tilsier følgende: Steng all ventilasjon, og lukk alle dører slik at ikke brannen får luft. Her velger altså noen å gjøre det stikk motsatte!

Vi finner det utrolig at politiet ikke en gang prøvde å finne ut hvem som gjorde dette, og med hvilken hensikt?

Bildekksventilasjonen ble kort tid etter brannstart justert opp til antatt full styrke. Det forårsaket at brannen kom ned trappeløpet og traff denne varebilen med svært høy hastighet. Ved å studere brannskadene på bilen, ser en derfor at det er et skarpt skille av brannskaden på hjørnet av bilen.

Da vi fikk gjøre tester på søsterskipet, målte vi vindhastigheter på over 20 sek/m vindstyrke i døråpningen i bunnen på trappehuset (liten storm). Tar en hensyn til at brannen produserer voldsomt mye energi, er vi blitt forklart av branningeniører at hastigheten under en brann ville blitt 3 ganger så høy.

Dette endret seg når bildekkventilasjonen ble stengt av. Da overtok de termiske kreftene og brannen gikk oppover i trappehuset og brannen i bilen sluknet heldigvis. Om det hadde skjedd en full overtenning i denne varebilen, ville det antagelig blitt et inferno av en brann på bildekket, og samtlige biler ville tilslutt brent helt opp. Det at noen hadde blokkert denne skyvedøren åpen fikk store konsekvenser for brannutviklingen, men



*Her ser en skadene på en VW varebil som stod på bildekket, like utenfor en skyvedør som var blokkert åpen med en metallkile under brannen. Det at denne var blokkert åpen, samtidig som alle branndører i dette trappehuset var systematisk lukket, medførte at trappehuset fungerte som en skorstein, bare i motsatt retning. Nedover.*



Bildet viser en av hoved trappene fra resepsjonen og ned mot lugarområdene i 300 seksjonen (lugarer som har nummer med 300). På bildet kan en tydelig se at det er plassert 3 skumgummimadrasser midt på trappeavsatsen. Disse er lettantennelig og består av et brennbart materiale (skumgummi) tilsvarende ca. 8 liter diesel hver. Nedenfor trappehuset har det vært en voldsom hydraulikkoljebrann i korridoren, brannen har heldigvis stoppet like før den kom til trappen. Dersom madrassene var plassert slik for og «å hjelpe» brannen opp trappen, så står jo «bevisene» her uskadet. Siden politiet konsentrerte seg om områdene som var utbrent, for å finne arnesteder osv. ble ikke dette undersøkt nærmere. Det er helt usannsynlig at madrassene stod slik under turen fra Oslo, og frem til brannstart. Da ville det fremkommet i vitneforklaringene fra de som bodde i dette området, og var avhengig av trappen for å komme frem og til bake til lugaren. Det er ingen som har gitt en god forklaring på hvorfor madrassene står midt i trappen.



Dette bildet som bl.a. viser 2 gassflasker er fra aktre fortøyningsdekk. Det spesielle her er at brannvesenet ved brannsjef Brynfors og co, brukte dette stedet som base, da de gjennomførte aktre del av hoved- dekket, hvor de fant 71 døde. De bekrefter med 100 % sikkerhet, at disse gassflaskene ikke stod der under brannen eller under slepingen til Lysekil. Det har ikke vært mulig å finne bilde av disse i politiets arkiver. Derfor tror vi ikke at dette ble sett på som noe interessant av etterforskerne, og dermed heller ikke fotografert.

Dette bildet er et utdrag fra et video opptak, som er gjort søndag 8. April av Uddevalla politiet. Det betyr at flaskene er plassert slik, etter at båten blir fortøyd 7. april kl. 21:30. På bildet kan en se en Acetylen og en Oksygen flaske. På begge flaskene kan en tydelig se at sikkerhetshettene er fjernet, og at de er surret fast i et langsgående rør med en tynn hyssing.

Til venstre for dem står 2 gule spann, som vi har fått opplyst kan være malingstynner. Til høyre i bildet ligger en tom brannslange, som i følge brannfolk er av gummi og som brenner voldsomt dersom den først tar fyr.

Noen timer etter midnatt, rundt 5 timer etter at fergen ble fortøyd, oppstod en ny stor brann på fartøyet. Da brant alle de øverste etasjene, som var uskadd ved ankomst Lysekil. Vi mistenker at noen har plassert ut gassflaskene med den hensikt for få til en brann her som igjen skulle få gassflaskene til å eksplodere. Da ville båten og kaiområdet blitt evakuert, med en sikkerhetssone på 500 meter, og brannslukkingen ville umiddelbart opphøre.

*Her ser en bilde fra 300 korridoren hvor hydraulikkoljebrannen herjet i mange timer. Røret oppe til høyre var til hydraulikkanlegget som betjente akterrampen og hengedekket. Etter brannen var slukket, kunne en se at røret var trukket ut fra skottet med ca. 30 cm.*

*Det var også bøyd i en vinkel på like mange grader, og trukket fra hverandre i koblingen. Tester gjort i ettertid viser at det ikke er mulig at varmen fra brannen kan ha gjort dette. For å bøye røret kreves det minimum rundt 1,9 tonn, og for å trekke det fra hverandre i koblingen kreves det mer enn utrolige 10 tonn. Derfor kan vi helt utelukke at koplingen har glidd fra hverandre kun på grunn av varmen*

*Vi har også gjort tester sammen med brannvesenet, hvor vi forsøkte å antenne hydraulikkolje. Det viste seg at det var svært vanskelig, og krevde langvarig oppvarming med propanbrenner før vi fikk fyr på oljen, i våre forsøk.*

*Hydraulikkanlegget har et arbeidstrykk på 200 bar, når pumpene går, men var avslått som alltid under seilasen. Noen må også ha startet hydraulikkpumpene, fordi mellom 400 og 500 liter olje har sprutet ut i korridoren. Når en studerer bildene fra denne korridoren, så ser en at det står 2 sengebunner noen meter lenger akterut i korridoren. Dersom noen har satt fyr på disse først, og deretter startet hydraulikkpumpene, ville sengebunnene fungert som veke for brannen.*

*Korridoren var totalt utbrent ca. 11 timer tidligere, og siden hydraulikkoljen tåler over 500 grader før den antennes, kan en derfor helt utelukke at oljen kan ha selvantent. Vi finner ingen logisk forklaring på hvorfor sengebunnene stod akkurat her. Det omkom en rekke mennesker i dette området.*



ble heller aldri gjenstand for etterforskning.

Det burde selvfølgelig vært interessant for politiet å finne ut hvem som sperret denne åpen og evt. hvorfor?

Denne fjerde og siste brannen som startet mye lengre forut, i et område hvor det ikke tidligere hadde vært brann, totalskadet alle de øverste dekkene, som restauranten, broen, og alle offisers lugarene. Brannsjef Ingvar Brynfors, forteller at

denne brannen startet mer enn 24 timer etter den første. Det vil si etter at siste brannmann hadde forlatt skipet. Hadde det fortsatt vært brann ombord, hadde de selvsagt ikke forlatt båten.

Det vi vet med sikkerhet er at når båten ankom Lysekil, forlot samtlige brannmannskaper fergen ganske umiddelbart, ved hjelp av ledere. Noe tid etter dette forlater skipets kaptein, Hugo Larsen, fergen. Han blir heist ned til kaien ved hjelp av en lift.

Vi vet ikke med sikkerhet tidspunktet de 3 resterende besetningsmedlemmene forlater fartøyet, men de bekrefter selv at de var de aller siste som forlot båten. Disse 3 er maskinsjef Heinz Steinhauser (Tysk), sjefselektriker Hans Rytter (Dansk), og 3. maskinist Gerard Guimbatan (Filippinsk). Vi har prøvd å få Uddevallapolitiet til å hjelpe oss med eksakte tidsangivelser, men de beklager at de ikke loggførte noe, før neste dag.

Mvh Terje Bergsvåg.

[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no) – [www.fffs.no](http://www.fffs.no)

# Atles kommentarer



## Losplikt / Ikke losplikt -Farledsbevis?

**Vel, jeg er nok litt utenfor mitt kompetanseområde nå, så jeg skal prøve og "trå litt varsomt" som det heter.**

Ja så skjer det igjen; Et lasteskip grunnstøter under seilas på leia. Nå ser jeg i Sunnmørsposten at navigatørene hadde sine papirer i orden, med farledsbevis, så jeg skal kun uttale meg i generelle former, uten spesifikk henvisning til denne episoden.

Jeg mener, som sagt helt uten navigasjonsfaglig kompetanse riktignok, at grensa for losplikt i Skatestraumen på 120 meter ikke skulle vært opphevet. Jeg har vært med og seilt i Skatestraumen ganske mange ganger og av og til har jeg vært oppe på broa, når jeg har hatt frivakt i maskinen. Jeg synes det ser ut til å være ganske knapt for et skip av denne størrelse, med 90 grader sving på relativt begrenset område. Så i denne saken er jeg tilbøyelig til å være enig med Bellona, selv om jeg ikke tror de har den store faglige kompetansen heller.

*Formann i Norsk Losforbund, Jan Magne Fosse, meiner reglane må stra-*

*mast inn. – Statistikken viser at det er tre til fem gonger fleire grunnstøyingar med farty som går på farledsbevis, kontra dei som har los om bord. (NRK Sogn og Fjordane)*

Jeg hørte nylig at en Kaptein på en kystutløper ble sagt opp for et par år siden, sammen med resten av det norske mannskapet og samtlige ble erstattet av Færøyskaper. Ikke ett dårlig ord vil jeg si om færøyske sjøfolk og det ville ikke han heller, men det som forundret ham var at da han selv og hans norske kollegaer skulle få farledsbevis, tok det en evighet, med alskens tester og dokumentasjoner, men mindre enn ett år etter at frøyværingene hadde tatt over, hadde samtlige fått farledsbevis. Da skurrer det i mine ører.

Generelt mener jeg at man burde klare å opprettholde Lostjenesten langs kysten. Det er faktisk bortimot selvfinansierende og etter min mening kan de eventuelle utgiftene staten har på den, på en måte sammenlignes med vedlikehold av veier, eller trafikkpoliti, eller lignende. Det er utgifter man har for å holde en ferdsselskap åpen og trygg. (Riksvei nr.1).

Det er faktisk en del arbeidsplasser i denne tjenesten, som igjen fører til en del skattekroner for stat og kommune, så jeg tror faktisk man kan regne med det er et pluss-foretak for det offentlige. Så jeg ser ingen grunn til nedbygging av denne tjenesten.

Men nå er det jo ikke slik at losplikt forsikrer mot uhell som dette. Vi husker jo godt "Rocknes" – ulykken i Vattlestraumen og det er ikke så mange årene siden et kjemikalieskip på vei til Eide på Nordmøre rente seg på grunn. Begge disse hadde los ombord. Det er sikkert en del andre tilfeller også, uten at jeg kommer på noen akkurat nå.

Men uansett; Jeg mener at skip som tradisjonelt kommer inn under losplikt p.g.a sin størrelse, men som har fått denne "dispensasjonen" (som et farledsbevis egentlig er), burde vært pålagt å betale losavgift enten de tar los eller ikke.

Da tenker jeg flere ville velge los. Dette siste gjelder først og fremst for utenlandske navigatører, som ikke er så kjent med forholdene på norskekysten som norske sjøfolk er.

*FFFS ønsker alle sine medlemmer  
en fantastisk vår*

# Atles kommentarer



## Problemet med eksos fra cruiseferien inne i trange fjorder

I Geirangerfjorden er det ofte et ganske tungt teppe av eksos over fjorden om sommeren. Dette kommer fra all cruisetrafikken der inne og jeg tror nok at andre trange fjorder opplever samme problemet. Jeg har tenkt en del på dette i det siste og så dukket det opp en ide (kanskje en forretningside? he he...) Tenk hvis myndighetene sa at disse store skipene med det enorme maskineriet ikke fikk seile inn fjorden, men at et eller annet rederi (kanskje et ferjerederi?), bygget noen store, luksuriøse hurtigbåter, som kunne frakte de passasjerene

som ville, inn fjorden. Disse hurtigbåtene kunne gå på gass, som er mye renere i eksosen enn tradisjonelle dieselmotorer.

Man kunne ha stopp på de tradisjonelle stoppestedene som Hellesylt og Geiranger. De passasjerene som vil kan som før ta buss fra Hellesylt til Geiranger og så kunne de som ville også ta buss fra Geiranger tilbake til Ålesund. "Moderskipene" kunne ligge på DP, eksempelvis ute på Breisundet der forholdene er mye mer åpent slik at

eksosen ikke legger seg slik som inne på fjorden. Nå skal ikke dette være noen sovepute som gjør at forskningen på renere eksos stopper opp, for både det og forskning på hvordan man kan utvikle nye og mer energiøkonomiske maskiner, er nødvendig. Men det ser ut til å være et langtidsprosjekt, så noe må gjøres på kortere sikt.

Kanskje en vill ide? Men jeg tror det kunne være noe å tenke på.



Illfoto: Hurtigruten Group, Andreas Mihatsch

# Lenge leve objektiviteten!

Norge, ved advokat Fanny Platou Amble, har svart Den Europeiske Sosialpakt (ESP) innen svarfristen den 13. januar. Slett ikke verst når man tar innholdet i svaret i betraktning.

Svaret gjelder selvsagt FFFS sin klage til overstående instans, i 62 års saken, og om § 19 i Sjømannsloven kan stå som den står. I stedet for å begrunne hvorfor Norge og Høyesterett ikke vil flytte 62 års grensen opp for friske sjøfolk, starter advokat Amble å rakke ned på FFFS, og våre motiver og troverdighet blir trukket i tvil.

-Hun spør blant annet; har formannen i forbundet rett til å skrive under på noe på vegne av forbundet?

Er forbundet stort nok til å prøve å stoppe forskjellsbehandlingen eller andre lovbrudd?

Amble har også funnet ut at vi «bare» organiserer 6 % av de seilende. Dette er tall som ikke betyr så mye for oss. Om man oppdager en urett, skal man si ifra og kjempe for at uretten blir rettet opp, enten man er alene eller er mange tusen. Som advokat trodde vi at hun visste dette.

Når hun er ferdig med å fortelle hvor liten vår troverdighet er, går hun over til å fortelle at det er nedsatt et bredt sammensatt «utvalg som skal foreta en fullstendig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til en ny tidsriktig lov». Hun sier ikke med et eneste ord at den beslutningen er tatt som et resultat av at vi ikke stoppet 62 års saken etter dissensen/uenigheten i Høyesterett.

Vi har, som dere vet, tilbudt våre tjenes-

ter til utvalget men Rikke Lind statssekretær i Nærings og Handelsdepartementet, takket nei til vår deltakelse. Til tross for at vi, som de eneste, har arbeidet med å endre/fjerne Sjømannsloven i mange år, er vi ikke invitert til å være med i utvalget.

I siste halvdel av september 2011 sendte vi klagen til ESP. Klagen ble registret og tatt inn i systemet og Norge ble varslet om saken og sakens innhold. Det ble også satt en svarfrist til 13. januar. Nå begynte det å brenne under bena på enkelte. Et stort arbeid ble satt i gang, nå måtte Sjømannsloven reddes, koste hva det koste ville.

I Dråpen 30. september skrev jeg at vi hadde avtalt møter med opposisjonen på Stortinget om Sjømannsloven. Vi skrev også at vi så på diskrimineringen mellom sjøansatte og deres kolleger på land som urimelig. Vi skrev også om klagen som

var sendt til ESP, hvor vi klart sa i fra om at sjømannsloven hadde gått ut på dato. Derfor ønsket vi å erstatte den med Arbeidsmiljøloven.

Nå rettferdiggjør regjeringens advokat sitt svar til ESP, med at FFFS er for små, og at de andre sjømannsforbundene er tatt med i utvalget. Før vi tok opp saken var det ingen som hadde hørt noen klager på sjømannsloven. NSF, som er med i utvalget, har til og med nektet å hjelpe et av sine medlemmer mot § 19. For dem og de to andre organisasjonene er sjømannsloven helt topp. Den har hele tiden vært et godt instrument til å kontrollere sjøfolkene, både for sjømannsorganisasjoner og andre.

I mandatet fra Nærings og Handelsdepartementet, står det:

”Utvalget skal legge til grunn at en revidert sjømannslov blir videreført som

## 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

en selvstendig lov, og ikke innarbeidet i arbeidsmiljøloven.”

- redda Joppe, død eller levande. Eller som her, sjømannsloven skal reddes for enhver pris!

Som dere kan se av mailkorrespondansen under, visste vi allerede for flere måneder siden hvordan dette ville utvikle seg. Det vi ikke forutså var at argumenteringen ville gå på å ærekrenke meg eller bruke forbundets antall medlemmer, for å så tvil om vår troverdighet, men der tok vi feil.

Statssekretær  
Rikke Lind.

Ang. pressemelding 20.10.11. Revidering av Sjømannsloven.

Vi vil med dette stille vår tid og kompetanse til rådighet, om ønskelig, hva gjelder ditt forslag om en bredt sam-

mensatt komité, som skal se på hele Sjømannsloven.

Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) i Bergen, har som du kanskje vet, arbeidet for det samme gjennom mange år.

Som sagt stiller vi mer enn gjerne med både advokat og folk fra ledelsen i FFFS om det er ønskelig.

Med vennlig hilsen FFFS  
Leif R. Vervik  
Formann.

Samme dag får vi svar fra departementet:

Fra: Lind Rikke  
[mailto:Rikke.Lind@nhd.dep.no]  
Sendt: 31. oktober 2011 15:42  
Til: Leif Vervik  
Kopi: Skard Ida  
Emne: SV: Sjømannsloven.

Takk for det, tar det med oss. Viktig sak.  
Rikke

Vi hadde i det lengste håpet at staten ville opptre med objektiv argumentering for å fremme sitt syn i saken, men det er det motsatte som skjer. Takke meg til folk som ikke svarer, da slipper de i alle fall å komme med usannheter eller feilaktige hentydninger.

I ettertid av det overstående, har det blitt avsagt en ny dom i Høyesterett, nemlig sak HR-2012-325-A. Dette er også en sak om aldersgrenser, og som dere kan lese om i dette nummeret av Dråpen.

LRV



Illfoto: Øyvind Hagen - Statoil/Hydro

Asgard A



# PIRATVIRKSOMHETEN - ATTER EN GANG

**FFFS har ved flere anledninger skrevet om piratene i Adenbukta, vi har også levert en høring til Stortinget om det samme temaet. Nå viser det seg at vi har samme mening som statsminister Abdiweli Mohammed Ali i Somalia.**

Som den oppmerksomme leser har sett, har vi beskrevet løsningen på et internasjonalt problem tidligere. Vi har også sagt at løsningen på problemet ikke ligger til havs, men til lands. Det er nøyaktig det samme som statsministeren sier.

*– Piratvirksomhet er en trussel mot den globale handelen og et problem for hele det internasjonale samfunnet. Så langt har ikke det internasjonale samfunnet handlet nok, men jeg håper at de skjønner alvoret i situasjonen nå, sier han.*  
(HegnarOnline - 28.2.12 16:30)

Senere samme kveld på dagsrevyen, sa den samme statsministeren, at for å komme uvesenet til livs må det gjøres inngripende forandringer på land.

Piratene truer ikke bare verdenshandelen, men piratene truer også økonomisk og sosial utvikling i de østafrikanske kyststatene, samt det viktigste av alt-humanitær bistand og trygghet for den lutfattige somaliske kystbefolkningen.

Dette er jo nøyaktig det samme som vi har skrevet om både i Dråpen og i vårt høringsnotat til regjeringen.

Nå når det også kommer fra offisielt Somalisk hold, får vi håpe at de ansvarlige i Norge lytter.

Uten at det blir gjort noe globalt for å hjelpe, vil piratvirksomheten fortsette i lang tid. Det nytter ikke og bare fjerne symptomene på havet, når verkebyllen og årsaken til symptomene ligger på land.

**LRV**



Illfoto: Eirik Ask - [www.bergenships.com](http://www.bergenships.com)

# Rett og rettferdighet!

For ikke lenge siden fikk vi med oss kongens og statsministerens nyttårstaler. Taler som fremhevet demokratiets styrke, ærlighet, sannhet og fortrefelighet. Da er det med stor undring at vi like etter talene mottar brev fra en av våre medlemmer med et innhold som setter begge talenes innhold i et underlig lys dersom det ikke blir gjort noe.

Innholdet i brevet forteller at Havila Shipping og Norges Rederiforbund (NR) ikke bryr seg om lovlige og demokratiske prinsipper. I følge dem skal man ikke ta hensyn til lovlige fagforbund, noe som er en veldig uklok beslutning. Om de tror at de kan slippe unna med å lure våre medlemmer for små eller store pengesummer, i dette tilfellet mer enn en halv million kroner, og på toppen tro at de skal slippe unna med det, tar de feil.

## Vårt slagord er:

Vi tar sjøfolk på alvor. Det skal både Havila og NR få se at vi mener. Om de ikke vil forholde seg til norsk rett, skal vi vise dem at den gylne pidestallen de sitter på er pill rotten og vaklevoren.

Norge som nasjon har ratifisert Menneskerettighetene, og den frie organisasjonsretten er en meget viktig del av dette. Om NR og Havila Shipping tror at de står over norsk og europeisk lov, da er det på høy tid at noen forteller dem at så ikke er tilfelle. Stormannsgalskap står for fall. Under kan dere lese mailen vårt medlem fikk fra Havila shipping.

Hei.

*Etter råd fra Norges Rederiforbund, forholder vi oss ikke til henvendelser fra FFFS. Vi kommer derfor ikke til å sende svar på brev vedlagt fra Harald Prytz/ FFFS.*

*Best regards  
Havila Shipping ASA  
Kristin Vedeld Kolgrov*

Vi har gjentatte ganger forsøkt å få lederen i Havila Shipping Njål Sævik i tale for å bekrefte eller avkrefte innholdet i

mailen, men har ikke oppnådd kontakt. Om han ikke vil svare når han får vite at det er FFFS som er i telefonen, skal være usagt, men at han heller ikke ringer tilbake etter mange henvendelser på mobilen, gjør at vi føler at han prøver å unngå oss. Med andre ord bekrefter han innholdet i mailen med sin taushet.

Bare for ordens skyld her er forklaringen på navnet Havila:

Havila var ifølge Bibelen navnet på både en sønn av Kusj og en sønn av Joktan. Navnet Havila har av mange blitt forbundet med et sted i det sørlige Arabia. (kilde: Wikipedia)

Det er etter vår mening lite bibelsk over innholdet i brevet kaptein K. Einarsen fikk fra dem. Vi har ikke tenkt lære dem noe om religion, men det er på høy tid at de får høre noen ord om normal høflighet og moral. De vet tydeligvis også lite om norsk rettspraksis, nå er det på høy tid at noen tar ansvar og lærer dem litt om begge deler.

LRV

# Rettferdigheten lenge leve!

Saksmengden har ikke avtatt selv om vi har gått inn i et nytt år, tvert i mot. Vi får inn en eller flere saker nesten daglig, det er godt å se at vi gjør en forskjell! At folk tar kontakt, betyr at de har tiltro til oss, og det er godt. Samtidig betinger det at vi må legge oss enda mer i selen for å hjelpe de det angår. Grunnen til at vi kan hjelpe så mange er takket være medlemmene, som frivillig betaler kontingent til FFFS.

Apropos frivillig kontingent, 6. mars skulle det vært ny retts sak i Oslo Tingrett, men dommeren bestemte i siste liten at hun først ville ha saken opp for Forlikrådet i Oslo.

Igjen må vi ta NSF til retten, for slik som vi og Høyesterett ser det, menneskerettighetsbrudd. NSF fortsetter å tvangstrekke folk for medlemskontingent, selv om de ikke vil være medlemmer der, og som heller ikke vil ha noe med dem å gjøre, samtidig med at de skjuler seg bak at de som blir trukket ikke har forbeholdt seg retten til å bli frastjålet disse pengene.

De tre andre forbundene er så arrogante at de sier at når vi/dere ikke har reservert oss mot det, kan de fortsette å forsyne seg av penger fra FFFS medlemmer og også andre som er uorganiserte. Unnskyldningen de bruker er at alle kan lese om retten til forbehold som står i hovedavtalen, men hvem får hovedavtalen forelagt ved mønstring?

Arrogansen er så stor at de ikke engang bryr seg om at landets høyeste domstol, Høyesterett, har kalt praksisen for ulovlig, i dommen fra 28. november 2008

Tenk deg situasjonen; du er ute og går og blir frastjålet lommeboken. Tyven blir tatt og sier til sitt forsvar « du hadde ikke reservert deg mot tyveri, så derfor er dette en lovlig handling.».

På samme måte rettferdiggjør de tre andre forbundene sine handlinger overfor alle dem som hver måned urettmessig blir trukket i lønn.

Når vi nå tar dem til retten igjen, er det for at denne gang vil vi at noen skal holdes ansvarlig for tyveriet. Samtidig vil vi at de som er fratatt penger uten deres vitende og vilje, skal få pengene sine tilbake. Vi vil at folk skal få velge, selv om de ikke vil være organisert noen plass, og ikke vil betale noe av hyren sin til andre. De skal i alle fall ikke være nødt til å melde fra til reder, eller forbeholde seg retten til at de ikke vil bli frastjålet sine egne penger. Fra nå av vil vi også likestille heler og stjeler, de skal solidarisk få stå til ansvar for tyveri av penger fra våre medlemmer.

## TRE HODER OG EN KROPP

Dette høres nesten ut som noe fra folke-

eventyrene, men det er det ikke, det er: Rosentkrantzgt. 15 - Postboks 2000 Vikå - 0125 Oslo.

På den adressen finner vi ikke mindre enn tre fagforbund, alle med hver sin ledelse, de deler samme medlemsblad og har samme kontonummer hvor kontingenten kommer inn. De har også samme filosofi, i alle fall når det kommer til å raske til seg andres penger. Er man mønstret på et NOR-registret fartøy, er man etter deres mening fritt vilt. Da kan man frastjeles et vist beløp hver måned.

De er for smarte til å robbe dere selv, derfor har de signert en avtale med din arbeidsgiver om at han skal trekke deg i lønn og viderebetale dine penger inn på en felles konto til forbundene, nemlig; bankkonto nr. 6027.05.13312 eller postgiro nr. 08132733806, hvor pengene blir fordelt til de forskjellige kassene.

Når vi ser på den ovenstående praksisen, er det ikke rart at vi refererer til eventyrverdenen.

LRV

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



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

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

### Advokatfirma Ræder DA

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



# Stadt skipstunnel vs. Kilden



Skjermdump: [www.stadskipstunnel.no](http://www.stadskipstunnel.no)

**Kilden, det nye kulturhuset i Kristiansand, er realisert og innviet til en pris à kr. 1,7 milliarder. Stadt skipstunnel, som er anslått til mer eller mindre samme pris, er ikke en gang gitt gult lys.**

***Hele Kultur-Norge applauderer og unner Kristiansand dette! Kilden står som symbol på den blomstringstiden som hele Norge har vært inne i med kulturløftet, sa kulturminister Anniken Huitfeldt da hun foretok den formelle åpningen av Kristiansand og Sørlandets nye kulturtempel (BT 07.12).***

I reportasjen i Dagsrevyen på NRK1 samme kveld kunne vi høre den utflyttede og/eller hjemflyttede kunstneren Bentein Baardsen fortelle om sin skrekkelige barndom i Kristiansand; de hadde ikke noe skikkelig kulturhus han kunne besøke. Nå har heldigvis skattebetalerne tatt tak i saken og ryddet opp. I åpnings-talen sa kulturministeren også dette:

*Dette er en stor dag når jeg i dag skal åpne det største kulturhuset i Norge etter Operaen i Oslo, større enn nasjonalteateret, større enn Olavshallen i Trondheim, enn Grieghallen i Bergen og større enn Oslo Konserthus (BT.07.12)*

Men størst inntrykk hadde det gjort på

kulturministeren å oppleve konsertsalen full av unger en dag hun besøkte Kilden i desember i fjor. Da så hun stjerner i øynene til Kilden direktør Bentein Baardsen, mannen som led under at hjembyen Kristiansand ikke hadde kultur å tilby en sulten guttunge på 1960-1970 tallet (BT 07.12).

Når man leser hva kulturministeren får seg til å si, skulle man nesten tro at vi levde på to vidt forskjellige planeter. Vår virkelighet er at folk i 2012 risikerer å miste livet ved å krysse Stadthavet, bare for å holde nasjonen Norges hjul i sving. Men det ser ut til å være av underordnet betydning. Ministerens virkelighet er at det er viktigere å bruke pengene til kultur, slik at Bentein Baardsen får det godt. Den stipulerte prisen for en eventuell tunnel gjennom Stadtlandet er ca. 1,73 milliarder kroner. Med andre ord ca. 300 millioner kroner mer enn «kosekassen» til Huitfeldt.

Vi kan altså glede oss over er at kulturfiffen har fått noe å juble for, og kanskje kan noen ta på seg oppdraget med å skrive en lystig opera over alle ofrene Stadt har krevd opp gjennom tidene også? Noe skal jo kulturhuset brukes til, og fiffen trenger, som vi vet, sterkt subsidiert underholdning. Kystens minister stiller spørsmål om sjøfolkene vil være i stand til å treffe et hull i fjellet, mens kulturministeren derimot, hun tørker Baardsens for lengst tørre tårer.

Det paradoksale er at i Norge har vi penger nok til å bygge begge deler, men man velger å bygge et, som Huitfeldt sier, kulturtempel for å tekkes «fiffen». I og

med at vi har penger nok kan man lure på hva som er så lite verdt med de som arbeider og ferdes på havet. Inntektene fra bl.a. fisk, olje og kystnæringer er det nemlig som er brukt til å bygge blant mange andre ting, Kilden.

Ved å bygge en Stadt skipstunnel kan man berge livet til massevis av folk som forhåpentlig vil ha glede av, og muligens vil, bruke både Kilden og andre kulturinstitusjoner.

Apropos templer, om vi bygger noe så spektakulært som en tunnel gjennom Stadtlandet, vil også det bli å sidestille med et tempel. Et tempel i kystens seilende menneskers tjeneste, ikke bare vil den være med å redde liv, den vil også virke som en magnet på turister. Når vi så sammenligner prisen på skipstunnelen og Kilden og stiller spørsmålet; hva har vi egentlig mest brukt for? synes vi svaret er enkelt sett ut fra et humant og økonomisk synspunkt. Da må svaret bli Stadt skipstunnel.

Ministernes problem er vel at de frykter at det sikkert ikke kommer like mange «prominente» personer til åpningen og snorklippingen av en skipstunnel. Politikerne i dagens Norge har ikke kommet lenger enn de gamle romerske keiserne. De sverget også til resepten brød og sirkus til folket.

**Kanskje de har glemt at i dag er folket mer opplyst enn for to tusen år siden?**

LRV

# TV2, skriver i en artikkel på sine hjemmesider følgende:



Illfoto: Kystverket.no

*-Norske loser frykter storkatastrofe.*

*-Styrmannen som sovnet på vakt da båt gikk på grunn i naturreservat hadde ikke gyldig farledsbevis.*

*-Lasteskipet CSL «Trimnes» som grunnstøtte i et fuglereservat i Nord-Trøndelag i fjor sommer kunne seile uten los fordi mannskapet hadde farledsbevis.*

*-I Norge kan skip opptil 150 meter seile langs kysten uten los så lenge den som fører skipet har et farledsbevis.*

*-Farledsbevis utstedes av Kystverket til mannskap som har gjennomgått opplæring i farvannet og har avlagt en prøve.*

*-Alene på broen - og uten farledsbevis.*

*-Trimnes er 149,5 meter og kunne derfor seile uten los.*

*Eksemplene er mange, faktisk skriver TV 2 at:*

*Totalt er det registrert 140 grunnstøttinger og kollisjoner med skip langs norskekysten som følge av at mannskapet sovnet, i følge Sjøfartsdirektoratets register, for perioden 01.01.2000 til 31.12.2011*

Vi har skrevet om det før, men det ser ikke ut til at noe blir gjort. At navigatører og andre med brovakt sovner, er ikke noe nytt. Problemet har bare forsterket seg etter at store deler av mannskapet ble rasjonalisert bort. Etter rasjonaliseringen satte man i stedet inn mye fancy utstyr som skulle overta eller erstatte det mannskapet som hadde blitt oppsagt. Alt ble gjort for å bedre resultatet på bunnlinjen. Det ble selvsagt heller ikke bedre av at man innførte 6-6 vakter. Døgnet ble ikke lenger av den grunn. To vakter à 6 timer og tilsvarende frivakter i døgnet, skulle gi 12 effektive arbeidstimer. Nå skulle man begynne å dokumentere fritid og ikke arbeidstid som før. Man sa at har man 12 timer fri i løpet av døgnet, har man plenty av tid til å hvile.

Det hadde sikkert vært riktig om man hadde hatt 12 timers hvile sammenhengende. Da kunne man fått 8 timer sammenhengende søvn, noe medisinerne sier vi må ha. Nå ble imidlertid fritiden delt opp i to bolker à 6 timer. Dette medfører selvsagt at man kommer i underskudd på søvn. I fri perioden skal man ikke bare sove, man skal spise, ha personlig hygiene, man skal vaske tøy, man skal ha forbindelse med familien og ellers alle andre ting man foretar seg i våken tilstand.

I følge medisinerne er det direkte skadelig med 6-6 vakter, man får for det første alt for lite søvn. Kroppen produserer langt fra nok veksthormoner, noe som fører til at man legger på seg, noe som i sin tur kan føre til diabetes, hjerte-kar sykdommer, høyt blodtrykk etc. Dette lagt sammen fører til at man langt fra er uthvilt når man går på vakt. Når man vet dette, kan man kanskje stille spørsmålet. Hvorfor er det så mange kollisjoner med skip? Jo på grunn av at man setter, i mange tilfeller, halvsovende folk på vakt.

*– Mannskap som sover er et stort problem. Det er helt klart at grunnstøttinger skjer fordi folk sovner og fordi det er for lite folk om bord, sier tillitsvalgt i Norsk Losforbund, Johannes M. Sivertsen, til TV 2 Nyhetene.*

*– Dette er svært bekymringsfullt.*

Mannskapet om bord på skipene er styrt av redernes stadig økende krav til økt bunnlinje. Los er den eneste myndighetsperson som er uthvilt og som er uten økonomiske forpliktelser, sier Sivertsen.

LRV

# Sjøoffiserene nærmer seg LO!

Etter et halvt års utredning sender Sjøoffisersforbundet nå spørsmålet om LO-tilslutning ut til medlemsdebatt med en klar positiv anbefaling fra styret.

Publisert 16.12.2011

## NORSK SJØOFFISERSFORBUND:

- Cirka 8.000 medlemmer hvorav 5.500 seilende.
- Organiserer hovedsakelig norske navigatører (skipsførere og styrmenn), men også maskinister og skipselektrikere kan bli medlemmer.

«Styret har kommet til at Norsk Sjøoffisersforbund kan styrke seg faglig og strategisk gjennom å bli et LO-forbund,» heter det i det enstemmige styrevedtaket som ble fattet i forrige uke.

Forbundsstyret trekker fram en rekke felter der det mener et LO-medlemskap vil styrke forbundet. Blant annet gjelder arbeidet for å beholde nettolønnsordningen for sjøfolk, mulighetene for å få allmenngjort tariffavtalenes lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og medlemsfordelene som ligger i LO-favørkonseptet.

## MEDLEMSDEBATT

I løpet av våren 2012 skal saken ut til debatt blant medlemmene. Viser debatten at stemningen er positiv også på grunnplanet i forbundet, vil spørsmålet om LO-tilslutning bli avgjort gjennom uravstemning, skriver forbundet på sin nettside.

## LO-INVITASJON

Sjøoffisersforbundet har siden 1998 hatt et formalisert samarbeid med LO i form av en samarbeidsavtale mellom Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Sjømannsforbund og LO. Prosessen med å vurdere fullt LO-medlemskap kom i gang etter invitasjon fra LO tidligere i år. <http://tinyurl.com/7lqxncf>

Stykket ovenfor kunne man lese på Arbeidsmandens hjemmesider 18. desember-2011.

Egentlig er det godt at de nå toner flagg. På den måten vet vi hvem som arbeider for medlemmene og hvem som er mer opptatt av å drive politikk. Det kan være greit for medlemmene å vite hvor de skal henvende seg, slik at de kan se hva kontingentpengene brukes til. FFFS er stor tilhenger av åpenhet, derfor setter vi stor pris på at de nå endelig kommer ut av (AP?) skapet.

At noen vil, vi hadde nesten sagt prostituere seg, for å få «alle godene» LO/AP frister med, er trist å se, men det er tross

alt lettere å forholde seg til ting man vet, enn det motsatte. Nå vet vi at ledelsen i NSOF ikke lenger er partipolitisk uavhengige og det gjør det også lettere å forstå hvorfor de handle som de gjør, i enkelte saker.

Det betyr i praksis at nå er det bare FFFS, som er helt politisk uavhengige. DNMF har medlemsblad (trykket av LO Media) sammen med de to andre LO forbundene, noe som gjør deres politiske troverdighet og uavhengighet mer tvilsom. Deler man seng med to politisk aktive forbund, tviler vi på om det er mulig å være helt upåvirket av samlivet. Dere kan være helt trygge på at FFFS er alt for dydige til at vi vil opp i den samme loppekassen.

Vi kan ikke fatte og forstå at det går an for et fagforbund å bli, eller å være en del av et partipolitisk nettverk, partipolitikk kan man drive på fritiden, i arbeidstiden skal men drive medlemspleie. Da har men bare et mandat fra medlemmene, nemlig å arbeide helhjertet for dem som betaler lønnen. Om foreningens øverste organ derimot, Landsmøtet, mener at vi bør arbeide for en bestemt politisk sak, som vil være til sjøfolks beste, gjør vi selvfølgelig det, men det betyr ikke at vi kommer til å knytte oss til et bestemt parti.

LRV

Illfoto: Far Scout-www.farstadshipping.com



# Å være uenige med LO/AP, er ikke for pyser!

Derfor henter FFFS hjelp der den er å finne, Frp har i denne saken vist at de enige med oss. Urett skal bekjempes.

Vi har arbeidet i flere år med å få en rettferdig lov for sjøfolk, men det har vist seg vanskelig. Først når Euro-parådet ved ESP tar opp spørsmålet blir noe gjort. FFFS får selvsagt ikke være med, og begrunnelsen til Giske kan dere lese under.

Skriftlig spørsmål fra Robert Eriksson (FrP) til nærings- og handelsministeren

Dokument nr. 15:727 (2011-2012)  
Innlevert: 26.01.2012  
Sendt: 27.01.2012

Besvart: 09.02.2012 av nærings- og handelsminister Trond Giske

## SPØRSMÅL

*Robert Eriksson (FrP): 18. november 2011 oppnevnte regjeringen et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til ny lov. Undertegnede har blitt kontaktet av Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) hvor de opplyser at de har vært i kontakt med Næringsdepartementet, og hvor de fremmet et klart ønske om å få sitte i utvalget, men at dette ikke ble imøtekommet. Vil statsråden legge til rette for at det oppnevnte utvalg kan suppleres med ett medlem fra FFS?*

## BEGRUNNELSE

*Det vises til at regjeringen ved kongelig resolusjon av 18. november 2011 oppnevnte et bredt sammensatt utvalg som skal foreta en helhetlig revisjon av sjømannsloven og utarbeide utkast til ny lov. Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) har gjennom flere år kanskje vært den mest ivrige aktør i å få endret og erstattet dagens sjømannslov, noe flere rettssaker underbygger. Undertegnede mener det vil være viktig at alle relevante synspunkter og erfaringer med dagens sjømannslov fremkommer i utvalgets arbeid, og mener derfor det burde vært en styrke for det arbeid som er igangsatt at utvalget hadde blitt supplert med et medlem fra FFFS. Undertegnede håper statsråden vil tilrettelegge for at utvalget kan suppleres med ett medlem, slik at de ansatte som er organisert hos FFFS også har en stemme inn i utvalget.*



Robert Eriksson. Foto: FRP.no

## TROND GISKE:

Sjømannslovutvalget ble opprettet den 18. november 2011. Arbeidstakersiden har en representant fra hver av følgende organisasjoner: Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, og Norsk Sjøoffisersforbund. Arbeidsgiversiden er representert som følger:

En felles representant for Norges Fiskarlag/Fiskebåtredernes forbund, en felles representant for Rederienes Landsforening/Fraktefartøyenes Rederiforening/Hurtigbåtredernes Rederiforbund, samt en representant for Norges Rederiforbund. Ved sammensetningen av offentlige lovutvalg er det generelt ikke hensiktsmessig eller vanlig at slike utvalg er for store. Dette av hensyn til effektiviteten i utvalget. For Sjømannslovutvalget var det dessuten viktig å sikre en lik balanse mellom de sentrale arbeidstakerorganisasjoner på den ene siden og de sentrale arbeidsgiverorganisasjoner på den andre siden.

Samtidig var det viktig at berørte offentlige myndigheter var representert i utvalget. Regjeringen hadde videre et ønske om å oppnevne to uavhengige eksperter for å sikre en bredere og uavhengig kompetanse i utvalget. På denne bakgrunn fant ikke regjeringen plass for FFFS i selve utvalget og jeg ser heller ikke grunn til at denne beslutningen bør revurderes.

Det betyr derimot ikke at FFFS eller andre som har interesser i en ny sjømannslov ikke kan delta i debatten eller komme med innspill til den nye loven. Tvert i mot, jeg ønsker en bred og god debatt om den nye lovens innhold fra alle berørte parter.

Når utvalget avgir sin innstilling vil departementet sende den på en bred høring og da blir det en formell anledning for høringsinstansene til å gi kommentarer til utredningen.

FFFS vil naturligvis være en av høringsinstansene. Det er dessuten ingenting i veien for at FFFS eller andre fremsetter synspunkter underveis til utvalget. Utvalgets interne arbeid er riktignok unntatt offentlighet, men utvalget kan altså motta synspunkter fra andre underveis.

I hvilken grad slike synspunkter tas til følge, avgjøres av utvalget selv. Jeg ser frem til å motta utvalgets utredning og lovforslag og ikke minst til å etablere en fremtidig moderne lov som i enda større grad ivaretar sjøfolkenes rettigheter og som vil bidra til å gjøre sjømannsyrket enda mer attraktivt.

Invitasjonen til å komme med innspill til utvalget, er ikke så enkel som Giske vil ha oss til å tro. Når utvalgets arbeid er hemmelig er det vanskelig å orientere seg, dette vet selvsagt Giske meget vel. Må FFFS skrive en helt ny Sjømannslov, slik at utvalget kan ta æren for det. De vet utmerket godt at vi har en fiks ferdig lov, som det bare er å implementere, nemlig Arbeidsmiljøloven.

Problemet med den er at de vet at da mister de styringen med en hel næring, som frem til nå har levd på nåde fra organisasjonene og rederne. Dette må for all del unngås, derfor får ikke FFFS være med i utvalget. De vet at vi, med bakgrunn i Sjømannsloven, har tatt flere saker til retten, og vunnet. Nå må den omskrives slik at den blir juridisk vanskelig å angripe.

LRV

Trond Giske. Foto: arbeiderpartiet.no





*Historisk Museum (den lyse bygningen med tårn i høyre del av bildet), åpnet i 1927. Fra samme år fikk Bergens Sjøfartsmuseum etablert en utstilling der. Museets egen bygning ble senere bygget i umiddelbar nærhet, vegg i vegg med tårnet på Historisk Museum. Sjøfartsmuseets tomt ses her som grøntområdet mellom tårnet og praktvillaen Fastings Minde i venstre billedkant. (Foto:UBB)*

# Bergens Sjøfartsmuseum jubilerer **50 ÅR I EGET HUS**

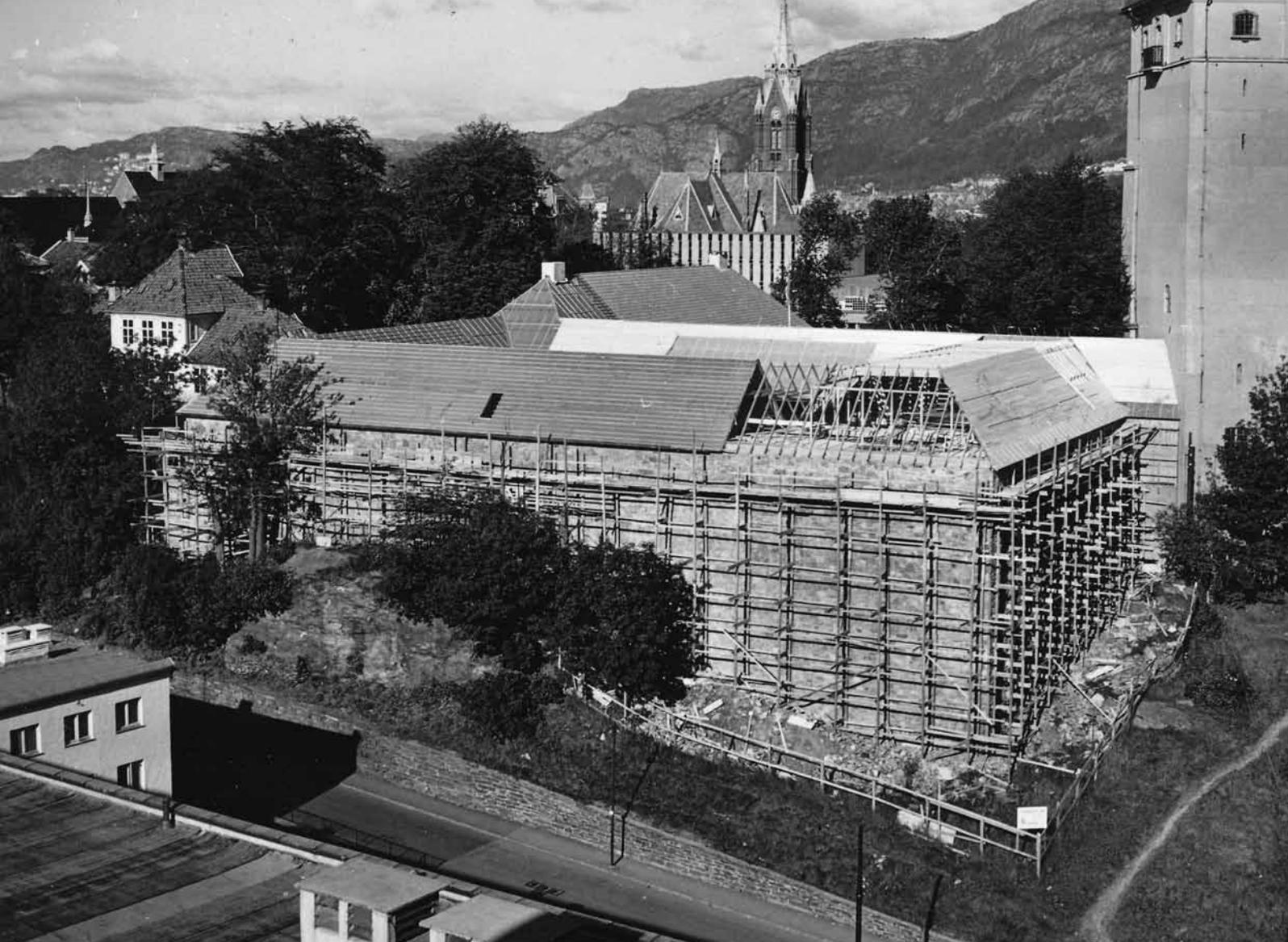
**Den 30. april 2012 kan Bergens Sjøfartsmuseum markere 50 år i eget hus. Etter mange år i leide lokaler på Historisk Museum, var det en gledens dag da man kunne flytte inn i 4000 nye, flotte og funksjonelle kvadratmeter på Nygårdshøyden.**

Tanken om å opprette egne sjøfartsmuseer kom på slutten av 1800-tallet, sterkt preget av den posisjon norsk skipsfart hadde opparbeidet seg de siste 50 år.

Fra å være en beskjeden skipsfartsnasjon internasjonalt sett, utviklet Norges handelsflåte seg til en av verdens største i løpet av årene 1850-80. Grunnlaget for et sjøfartsmuseum i Bergen ble lagt i forbindelse med Bergensutstillingen i 1898. En avdeling med "Bergens historiske utvikling" som tema, viste blant annet bilder av bergensskip. Dette inspirerte styret i Bergens Skipperforening til å

etablere et galleri av gamle skutebilder i foreningens lokale. Samlingen vokste raskt, og i samarbeid med Bergen Rederiforening startet planleggingen av et sjøfartsmuseum. Konstituerende møte ble holdt i foreningen Bergens Sjøfartsmuseum 13. april 1921, og byens sjøfartsmuseum var en realitet.

Fra første stund var diskusjonen om tjenlige lokaler i gang. Fra 1927 kunne foreningen Bergens Sjøfartsmuseum stille ut sine samlinger i det nybygde Historisk Museum. Samarbeidet mellom de to institusjonene var det beste, men



*Fra sommeren 1959 var arbeidet i gang, og publikum kunne se et praktbygg reise seg på Nygårdshøyden. (Foto: Bsj).*

plassmangelen for de sjøfartshistoriske samlinger var et stadig problem. Det skulle likevel gå 41 år før museet kunne flytte inn i eget hus i 1962.

En gave på 4.1 millioner kroner fra redieriet Westfal-Larsen & Co, muliggjorde en årelang drøm om et eget museumsbygg. Arbeidet med utgravingen av tomten på Fastings Minde ble påbegynt sommeren 1959, og nesten tre år seinere stod den nesten 4000 kvm store bygningen ferdig. Oppdraget ble gitt til bergensarkitekten Per Grieg, en mann som står bak mange markante bygninger i Bergen, blant annet Sundt-bygget på Torvalmenningen. Sjøfartsmuseet skulle bli hans siste verk; han døde kort tid før museet var ferdigstilt.

Bergens Sjøfartsmuseum kan se tilbake på 50 begivenhetsrike år i eget hus. I april markeres jubileet for byens befolkning på mange ulike måter. Hele

måneden vil vi holde samme inngangspris som i 1962, dvs. gratis adgang for alle. En jubileumsutstilling med mange flotte tilbakeblikk vises fra 1. april, og hele måneden er tettepakket med ulike arrangementer for store og små. For mer info om programmet, se våre nettsider

[www.bsj.uib.no](http://www.bsj.uib.no)

---

Av Lilli M. Ingvaldsen,  
Bergens Sjøfartsmuseum

---



*Nybygget sett fra Møhlenpris. Til høyre Historisk Museum. Bildet er trolig fra 1961. (Foto: Bsj).*



Fullpakket med gjester i museet under åpningsseremonien 30. april 1962. (Foto: Bsj).



En ung Charles studerer modell av Gokstadskipet. I bakgrunnen ses kronprinsesse Sonja. (Foto: BT/Bsj).



Celebert besøk i 1962 med de fremste representanter for det engelske og norske kongehus til stede. Begge ankom Bergen med kongeskip, henholdsvis "Britannia" og "Norge". Museumsdirektør Lauritz Pettersen ønsker gjestene velkommen før omvisningen i samlingene. (Foto: BT/Bsj).



Styrets formann Georg von Erpecom (til høyre) og skipsreder Rolf Westfal-Larsen (til venstre). I midten ses bysten av Rolf Westfal-Larsens far og rederiets grunnleger, H. Westfal-Larsen. I sin tale under åpningsseremonien 30. april 1962 kunne Rolf Westfal-Larsen overrekke ytterligere 1 million som skulle gå til et urørlig fond hvis avkastning skulle gå til driften av museet. Slik kom rederiets gave opp i 5.1 millioner kroner. (Foto: Bsj).



Det nye museet fikk mye oppmerksomhet, og her ser vi det brukt som kulisser for moteфотографering anno 1967 (foto: Bsj).

**Hva er det Solstad/rederne må ha, for at norske sjøfolk skal være attraktive?**



Illfoto: [www.bergenships.com](http://www.bergenships.com) – Eirik Ask

# Hva skal til? Enda mer misunnelse?

I det siste har vi sett at Solstad skal si opp et stort antall norske sjøfolk, er det bare på grunn av at de er for dyre, eller kan det være noe annet som ligger bak? Vi ser i aviser og i andre medier at Solstad har blitt enige med sjømannsforbundene om at de nå flagger ut flere skip, og setter mannskapene på land. De skal erstattes med billigere utlendinger. Når man kan lese at det smerter, spesielt for NSF, å bli enige med Solstad om en slik drastisk endring for mannskapene i rederiet, er det på tide å stoppe opp og begynne å tenke litt.

NSF er et LO forbund, de har med andre ord stor makt. I tillegg er NSOF også på god vei til å bli et, og som vi vet DNMF er ikke direkte upolitiske de heller. Men hvor er solidariteten med de underordnede sjøfolkene, som nå står overfor usikkerheten det er å stå uten arbeid? Her burde NSF, som beskylder FFFS for unnfalshet, vært i stand til å gjøre noe. Denne gangen som alle gangene før, er det de underordnede mannskapene som må gå først. Dette må jo også være et rungende varsko til offiserene- neste gang er det dem. Med en slik utvikling er det ikke lenge før norske maritime skoler også forsvinner (kanskje skulle også de hatt et ord med i laget?). Da vet vi at de sjøfolkene som er igjen, er billige utlendinger. Dette er dystre utsikter, og en av grunnene til at FFFS velger å være politisk uavhengig, vi vil ikke ha bindinger. Vi arbeider for medlemmene og industrien. Vi vil ha lovfestet lang-

siktighet for industrien og jobbene våre, og ikke legge fremtiden vår i hendene på politisk skiftende regjeringer.

Et av de argumentene de tre store har brukt for at sjøfolk ikke bør melde seg inn til oss er at FFFS ikke har streikekasse, eller muskler nok til å gjøre noe for våre medlemmer. Når det gjelder FFFS og streikekasse har de helt rett, men de tre har streikekasser. De har tilsammen tre streikekasser som kan brukes. Muskler har de i massevis, om de bare var ærlige nok til å bruke dem. Med hele LOs medlemsmasse ryggen, kunne de gjort mye i denne saken. Problemet med dem er at det bare er prat for galleriet. Forstå meg rett, jeg mener ikke at det bare er å true rederne til å gjøre det som vi selv ønsker, pengene skal skapes før de brukes. Kanskje hadde det vært mye lurere og spurt rederne; hva skal til for at dere vil fortsette å bruke norske sjøfolk? Svaret vi fikk hadde kanskje vært lurt å lytte til. Kanskje ville de svart at en god begynnelse hadde vært å indeksregulere nettolønnsordningen.

Er det vilkårene for å drive skipsfart vi må gjøre noe med? Da hadde det kanskje også vært lurere å snakke med myndighetene, og fått til en ordning der. Kanskje skulle LO brukt noe av innflytelsen og makten sin der, i stedet for å reise verden rundt for å evaluere billige utenlandske sjøfolk? Sykdommen fjernes ikke med roten ved å lindre symptomene. Slik, vi har forstått industrien, er

det deres ønske om å få de samme vilkår som skipsfarten i resten av Europa. Skal man sloss om de samme kontraktene på det samme markedet, må spillereglene også være de samme. Er det ikke snart på tide å legge objektive argumenter til grunn for skipsfartsindustrien. Ikke som nå at norsk næringsliv tuftes på misunnelse, skatter og avgifter og hvor mottoet ser ut til å være «ingen skal ha mer makt, eller ha mer å si enn oss politikere». Hva med en «liten» politisk forandring, legg heller ting til rette for folket, ikke stikk kjepper i hjulene for dem.

Det NSF og LO holder på med, minner mer om å toe sine hender enn å gjøre noe for medlemmene sine. Betyr ikke norske sjøfolk noe som helst, så lenge kontingenten kommer strømmende inn?

*Landsorganisasjonen i Norge (LO) er Norges største lønnsstakerorganisasjon. Over 860 000 medlemmer er organisert i fagforbund som er tilsluttet LO. Av de LO-organiserte er 50 prosent kvinner (hentet fra Los egne sider).*

Over 860 000 medlemmer har LO, hvorfor vil de ikke bruke den makten de representerer til å presse myndighetene til en oppblomstring av norsk skipsfart, og alt som har med skipsfartsindustrien å gjøre?

**Kan det være at partikameratene har nektet dem å gjøre noe?**

LRV

# Jeg er ikke synsk, det ser bare slik ut

Vi har skrevet om Sjømannsloven mange ganger før, men denne gang har vi grunn til å tro at noe er på gang fra offisielt hold. Før jul fikk Norge beskjed fra Den Europeiske Sosialpakt (ESP) om at de hadde frist til 13. januar med å komme med et tilsvarende svar på klagen FFFS sendte domstolen. Dette som en reaksjon på tapet i norsk rettsvesen, i forbindelse med 62 års saken.

Som et resultat av denne svarfristen har Norge selvsagt kommet på en fantastisk løsning på et problem de ikke hadde regnet med å få. De har satt ned en kommisjon som skal gjennomgå Sjømannsloven, og komme med forslag til hvordan den skal bli seende ut i fremtiden. Arbeidet skal være avsluttet innen 30. oktober i år. På denne måten regner Nærings og Handelsdepartementet (N&H) med å roe ned kritikken og spørsmålene fra ESP. Dette kunne selvsagt vært gjort for lenge siden, men rådene fra FFFS har ikke blitt tatt på alvor. Nå derimot er de tvunget til å gjøre noe, og det helst før Europa legger merke til at vi har menneskerettighetskrekkende lover i Norge. Når de nå kan si at de har påbegynt arbeidet, vil de vise at Norge er en moderne og lovlidig stat. Paradokset er at dette kunne de gjort for lenge siden, men ingenting

ble gjort før ESP krevde et svar på vår godt formulerte anke. Vi har, som dere vet tilbudt våre tjenester både med og uten en av våre flinke advokater, men Rikke Lind statssekretær i N&H, har i sin klokskap takket nei til vår deltakelse. Selv om vi har arbeidet med å endre/fjerne Sjømannsloven i mange år, er vi ikke invitert til å være med i utvalget. Det geniale trekket hennes er at de tre forbundene som aldri har sett, eller hatt noen som helst problemer med loven, er tatt med som fullverdige medlemmer.

N&H tror at vi ikke vet hva som blir resultatet av utvalgets arbeid, men det er vi temmelig overbevist om at vi vet. Da vil ganske sikkert store deler av innholdet i § 19 i sjømannsloven bli dramatisk endret, og ganske sikkert også noen andre småting hist og her. Dette for å få Europarådet til å stanse sine undersøkelser, og dermed kan AS Norge holde frem med å undertrykke sine sjøfolk så mye de vil.

Jeg er ikke synsk, men jeg er faktisk villig til å satse mye på at jeg får rett. Siden jeg ikke er synsk, men mest sannsynlig får rett allikevel, da er vel bedraget om en ærlig gjennomgang avslørt? En annen ting som vi også er ganske sikre på, er at om vi hadde fått lov til å delta i utvalget, hadde resultatet også fått et annet navn. Da hadde nemlig den nye Sjømannsloven mest sannsynlig blitt hetende Arbeidsmiljøloven.

LRV

## Nærings- og handelsdepartementet

*Følgende medlemmer oppnevnes til et utvalg for å revidere sjømannsloven:*

*Professor dr. juris Hans Jacob Bull, leder, Oslo*

*Driftssjef Webjørn Barstad, Norges Fiskarlag/Fiskebåtrederes forbund, Ålesund*

*Administrerende direktør Harald Thomassen, Rederienes Landsforening/Fraktefartøyenes Rederiforening/Hurtigbåtrederes Rederiforbund, Oslo*

*Advokat Viggo Bondi, Norges Rederiforbund, Bærum*

*Generalsekretær Hilde Gunn Avløyp, Det norske maskinistforbund, Oslo*

*Forbundsleder Jaqueline Smith, Norsk Sjømannsforbund, Oslo*

*Fagdirektør Gundla Kvam, Bærum*

*Seniorrådgiver Terje Hernes Pettersen, Oslo*

*Seniorrådgiver Unn Lem, Haugesund*

*Advokat Birger Mordt, Norsk Sjøoffisersforbund, Fredrikstad*

*Advokat Roald M. Engeness, Trondheim*

*Førsteamanuensis Irene Vanja Dahl, Tromsø*

## Vararepresentanter:

*Avdelingsleder Beate Nørvåg, Norges Fiskarlag/Fiskebåtrederes forbund, Ålesund*

*Administrerende direktør Siri Hatland, Rederienes Landsforening/Fraktefartøyenes Rederiforening/Hurtigbåtrederes Rederiforbund, Bergen*

*Advokat Mari Kimsås, Norges Rederiforbund, Oslo*

*Fagsjef Odd Rune Malterud, Det norske maskinistforbund, Strand*

*Advokat Sigmund Zwilgmeyer Berg, Norsk Sjømannsforbund, Fredrikstad*

*Direktør Hans Sande, Norsk Sjøoffisersforbund, Sandefjord*

*Seniorrådgiver Erik Engløkk, Haugesund*

*Avdelingsdirektør Rune Ytre-Arna, Opppegård Seniorrådgiver Camilla Rise, Drøbak*



Rikke Lind. Foto: Arbeiderpartiet.no



# SKA ME GJØMMA OSS?

Fameliën Kvassheim fra Egersund sko besøga oss på hyttå i Mandal. Han Gunnar ringe og fortelle at nå e de i ein butikk i Mandal sentrum, så då e de på hyttå vår om snaut 20 minutt. "Fint det," seie eg, "me glede oss." "De e der om 20 minutt," seie eg te kånå. Hu legge fra seg bogå, kikke på meg, og seie:

"Ska me gjømme oss?"

"Ka seie du?"

"Ska me gjømme oss?"

"Gjømme oss? Me e voksne folk."

"Ja. Hadde det ikkje vært løye?"

"Eg e 56 år, og du e drøye 50. Me e 107 år tesamen."

"Jo, men hadde det ikkje vært løye?"

"Jo..."

Du kan sei møje om kånå mí, men av og te e hu deiligst sprengde i håvet. Me gjømde oss i et skab. Me lo og fniste som småungar. Me hørte då de kom, og då blei me lydlause. Det va spennandes og skjønt barnsligt. Døra stod åben, så de gjekk rett inn i hyttå.

"Hallo," robe Brit. "Hallo."

"Hallo, her e me," robe Øyvind.

"Eg snakke jo nettopp med de," seie Gunnar.

"De e sikkert rett udforbi."

"De e gjerna på do."

"Begge?"

Eg såg for meg kor forvirra de va. Hørte at de gjekk rundt i stuå. Hørte at ein flytta på ein kjenkenstol, og sikkert satte seg ner. "Det va løye," seie Brit, "e det rette hyttå?" "Me har vært her 15 ganger før."

Eg klarte ikkje merr. Eg va redde de sko begynna å snakke drid om oss, og eg hadde fått krampa i venstre leggen. Me kveltra ud fra skabet, og sa: "Títte!"

De måpte, og såg nokså løgne ud i trynet. De kjenne oss voldsomt godt fra før av, men nå visste de liksom ikkje ka de sko tro. To personar i 50-årsalderen så komme triltandes ud fra et skab. "Me bare gjømde oss," seie Anne Mette. Kånå mí og meg lo så me hylte, og itte tí sekund lo me adle isamen.

"Har du snakket med psykologen din om dette?" sa Gunnar.

"Det va Anne Mette sin idé."

Eg ska villigt innrømme at dette muligens e ein litt uortodokse måde å ønska gjester velkomne på, men det e någe av det løgnaste eg har gjort og opplevd på lange tider. Det kan absolutt anbefalas. Eg følte meg 50 år yngre. Der e altfor lide gjømmelegen i verden...



# Leserbrev

## Lott

Temaet om lottandelen for fiskerne er noe vi har diskutert og snakket veldig mye om, på havet. Alle ombord er enige i at vi som er fiskere er den virkelige grunnen til at produksjonen og økonomien går rundt. Sier ikke at offiserene ikke gjør en god jobb, men en dårlig skipper betyr dårlig inntekt for alle.

Merket meg spesielt hva stueren på trål har i lott, han har faktisk det samme som trålbasen har! Alle gjør den innsatsen som trengs, men fiskerne er man vel enige om, gjør den tyngste og mest krevende jobben om bord. Dette, være seg om det blir reklamasjon eller ei, da er det fabrikk sjef og formann som først blir konfrontert, selv om skipper og styrmann kjører med mottoet. «Bingfylling i hvert trålhal, som kommer opp av havet».

Det sier seg sjøl at det kan bli forringelse i kvaliteten på det som blir tatt opp. Derfor mener jeg at vi som er fiskere har det største ansvaret. M.a.o. at inntekten til mannskapet ombord i en fiskebåt, og lottandelen burde vært på samme nivå som stuerens. Hyren burde heller vært høyere for fiskerne, den har stått på stedet hvil, så lenge jeg har vært på tråler.

Kapasiteten på dagens moderne trålere er formidabel, sammenlignet med for 20 år siden, men fortsatt er det fiskerne som skal produsere en stor mengde fisk gjennom fabrikk, det snakkes om alt fra 45 tonn til 60 tonn fisk pr døgn, og vi er ikke overmennesker.

Mange hører om hva vi tjener og synes at det er mye, men jeg kan skrive under på at vi fortjener hver eneste krone. Som alle sikkert vet når lønnsforhandlingene gjennomføres, sitter Norges Råfisklag, Norsk Sjømannsforbund og representanter for rederiene og rederiforbundets folk, rundt samme bord! Det går ikke, her må man sitte på hver sin side av bordet. Håper vi kunne ha fått en debatt om dette temaet, da jeg vet det er mange fiskere som synes dette burde vært satt på dagsorden.

**Mvh**  
**Trålfisker**



# Leserbrev



## Hei Leif

**Får starte med å ønske godt nytt år til deg og resten av staben i fffs.**

Grunnen til denne mailen er at jeg ser på jobben dere gjør som meget viktig for norske sjøfolk. Jeg vet ikke helt sikkert ennå, men jeg tror jeg har resignert og gitt opp håpet og føler nå at norske sjøfolk i det store og hele ikke er ønsket i norsk skipsfart. Det er mange ting som er grunn til denne tankegangen.

Jeg har nettopp sagt opp jobben min, med språkproblemer og misforståelser som en av grunnene til min oppsigelse. Dette fordi jeg ser og har sett, for mange situasjoner som kunne ha forårsaket alvorlige og mindre alvorlige ulykker ombord. Det er spesielt når vi driver å flytter på rigger (riggmove) man ser mest av denne galskapen.

Rederiene kjører i dag engelsk som arbeidsspråk og det er ok, overfor de selskap som ikke har annen mulighet. Men hvorfor man for enhver pris skal benytte dette språket så konsekvent ombord, når det bare er norske mannskap, det er et spørsmål jeg ikke får noe godt svar på.

Det største problemet med det, er at det er alt for mange som ikke får med seg hva og hvordan ting skal gjøres på et riggmove. Dette resulterer i at mange blir stående på dekk uten å vite hva de egentlig skal gjøre, noe som også resulterer i at det kommer sure og utidige kommentarer fra broen, som igjen fører til stress og sinne, eller at de gjør ting som setter dem selv og andre i farlige situasjoner.

Dette gjelder også de som er på broen. Det er alt for mange som har liten eller ingen erfaring og er redde for å dumme seg ut, eller er redde for å miste jobben dersom de innrømmer at det er problematisk å få med seg alt som blir sagt og lest. Man er pålagt å skrive rapporter om ulykker og nestenulykker, men det er stort sett generelt, at det bare er noen få små situasjoner som blir notert. Og slett ingen situasjoner som har sin opprinnelse fra broen kommer på papiret.

Jeg har opplevd så mange situasjoner, at jeg nå har gitt opp fordi det ikke er noen respons å få når slike ting tas opp, hverken på rederiplan eller på HMS- møter (noe som også skal foregå på engelsk for, enhver pris). Når man så blir liggende søvnløs på frivakt å tenke på de som er ute på dekk, ja da vet man også at man selv er en fare for sikkerheten når man går på vakt igjen. Dette med språket er et mye større problem enn mange vil tro, og jeg synes at det på en eller annen måte må finnes en veg å gå for å få noen med ansvar, til å våkne og gjøre noe med dette.

Jeg vil ikke lage noen sak i forbundet av dette, men jeg håper at FFFS kanskje kan finne en måte å ta disse problemene ut i dagslyset på, slik at det ikke skal være en skam å ikke ha engelskutdannelse fra Harvard. Det er alt for mye dyktig og seriøs norsk ungdom som blir usikker på seg selv på grunn av slike forhold. Jeg tror kanskje at det fra rederihold synes å være tøft med så mye engelsk. Mens det egentlig bare er tåpelig. Man får bare håpe at det ikke skjer noen fatale ulykker før noen våkner.

**Hilsen en som snakker både engelsk og norsk.**



# Leserbrev

## Hvor lenge skal den norske befolkning holdes for narr?

Har vi et gratis og fungerende helsesystem i Norge?  
En akutt rygglidelse gjorde meg oppmerksom på at vi blir holdt for narr, og i tillegg må betale for det.

Etter mye smerte og hjelp kom jeg meg inn til Bergen legevakt, ble registrert og bedt om å vente på tur. Venteværelset var ca. halvfullt av folk som hadde forskjellig plager, og hadde behov for legehjelp. Det var enkeltpersoner og foreldre med små barn osv. Klokken var ca. 20.30. Etter godt og vel to timer kom en ung sykepleier ut i venteværelset og ba om oppmerksomhet.

Det fikk han, men han sa ikke det vi hadde ventet at han skulle si, men heller det stikk motsatte. Vi ventet at han ville be om forståelse for at det tok litt lenger tid enn det vi hadde forventet, men det han fortalte var at nå var nattskiftet kommet på vakt og bemanningen var kraftig redusert. Han oppfordret derfor alle som kunne om å gå hjem og oppsøke fastlegen neste dag, eller komme tilbake den på følgende dag, når dagskiftet var kommet på jobb igjen. De som allerede hadde ventet i flere timer, risikerte å bli sittende hele natten å vente, om de ikke dro. Det var mange fortvilte ansikter å se, spesielt blant småbarnsforeldre.

Det som gjør meg så sint er at jeg betaler min skjerv i skatt og avgifter, uten å få hjelp når jeg har behov for det. Jeg har alltid blitt fortalt at i Norge har vi et godt og vel fungerende helsesystem, og så har man ikke råd til å bemanne legevakten i en storby, om natten?

I tillegg til at jeg må betale en egenandel for legebesøket, må jeg også, i følge det skrevet jeg fikk, betale for alle medisiner, bandasjer etc. legevakten eventuelt ville utstyrt meg med.

Selv om jeg betaler for helsetjenester hver eneste måned, kom jeg aldri til lege den kvelden. Det endte med behandling, betalt av en privat forsikring, rederiet jeg arbeider i, betaler dagen etter.

Når skal det bli slutt på eventyret om det fantastiske norske helsesystemet?  
Når kan vi forvente at man bruker litt av nasjonalformuen vår til å fjerne en del av løgnene, og ansette flere personer der det trengs mest, nemlig i helsevesenet?

**Hilsen skuffet skattebetaler.**



# Leserbrev



## Takk

Jeg vil i første omgang takke FFFS for den måten de har behandlet meg, og tatt tak i min sak mot Havila på, selv om saken pr i dag ikke er løst så ser jeg at ting skjer og at de jobber for meg og min sak. Det virker som om arbeidstid er noe som ikke eksisterer i dette forbundet, jeg har fått mailer kl. 0200, 0500 og telefonoppringninger, i forbindelse med saken, til alle døgnets tider, IMPONERENDE.

Så til saken, Havila har holdt tilbake hyre/ekstrabetaling til på meg kr. kr 650 000. Etter siste brev sent av Havila Shipping, signert av ass mannskapssjef Kristin Kolgrov, sto det som følger: **Havila vil ikke svare på noen henvendelser fra Harald Prytz eller FFFS, etter råd fra Norges Rederi Forbund (NR).**

Den er drøy, siden vi i dette landet har, etter hva jeg vet, organisasjonsfrihet i h.h.t. menneskerettighetsloven, som Norge har ratifisert. Årsaken til at de ikke vil ha noe med FFFS å gjøre er ganske klar, brevet FFFS sendte dem var så begrunnet og seriøst sammensatt at de torde ikke svare på det, spesielt når FFFS belærte dem om tariffen og lov og rett.

Er det ikke merkelig at et rederi som Havila skal kunne holde på slik, og ikke være villige til å komme i dialog? Jeg hjalp dem i en vanskelig situasjon i Angola og var ombord i 13,5 uke sammenhengende. For dette skulle jeg få utbetalt 3/30 hyre hele tiden mens jeg var om bord. Dette var avtalt skriftlig med avgått mannskapssjef. Resultatet ble at jeg fikk 3 dager for hver dag om bord, men de trakk alle fridagene mine slik at jeg til slutt ikke hadde betaling for 2 dager, de klarte også å trekke 35 dager, selv om kalenderen viser maks 31dager i en mnd.

Innbakt i avtalen med avgått mannskapssjef, var også en betalt sydentur med min familie. Da jeg gjorde ledelsen oppmerksom på dette, ble jeg stemplet for kjeltring med beskjed om at jeg hadde solgt turen. Dette er oppspinn og langt fra sannheten. Det som skjedde var at den ble gitt vederlagsfritt til en kompis av meg, bekreftelse på dette ble sent til rederiet men jeg fikk ikke svar på dette heller. Hva en skal kalle en slik oppførsel vil jeg ikke sette på trykk.

Slik det er nå har FFFS, gjennom sin advokat sent prosesskriv til Havila, og saken havner nå i retten. Det er faktisk slik, selv om enkelte mener det motsatte, at sjøfolk har rett på betaling for det vi gjør. Det skal ikke være slik som historien har vist angående Nortraship fondet, der var det staten som tok pengene. I mitt tilfelle er det rederiet vil beholde pengene for jobben jeg har gjort.

Slik denne saken har utviklet seg, har rederiet også begynt å gi ut dårlige referanser på folk de ikke liker trynet på, det synes jeg er skammelig. Jeg trodde en referanse var på den jobben en har gjort, og ikke trynetillegget noen opparbeider seg hos dem en er ansatt hos. Personlig kan jeg stå for mine uttalelser og meninger uansett om det har med jobb eller om det er i en rettsak.

Jeg lurer på hvor mange som har forstått dette med 3/30 dels dager?

Jeg synes at de som lurer på dette skal sende en mail til FFFS for å sjekke dette, jeg vet med sikkerhet at det er mange rederier som avlønner feil i slike tilfeller, og da er det vi sjøfolkene som må lide for dette. Eller for å si det på en annen måte, bære tapet.

Med vennlig hilsen

**Kurt Einarsen**  
kaptein

*Hva mener du?*

**www.fffs.no**

**info@fffs.no**

## Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger ..... kr. 7000

1/2 side 4 farger ..... kr. 4500

1/4 side 4 farger ..... kr. 3000

## Annonsemål

1/1 side ..... 185x262 mm

1/2 side ..... 185x128 mm

1/4 side ..... 90x128 mm

**annonse@fffs.no**

# FFFS har chatteforum

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

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

## Synliggjør deg selv og forbundet

### Tennisskjorter med FFFS logo

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

**Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.**

**Ta kontakt for bestilling.**





# Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

## Kontingentsatser FFFS

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

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

# Kryssord



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

The crossword puzzle grid contains the following words:

- Across:**
  - 1: NIFTS
  - 2: BILDE
  - 3: SPRIT
  - 4: RETNING
  - 5: MÅL
  - 6: MØBEL
  - 7: KRETS
  - 8: KEISER
  - 9: NISSE
  - 10: RETNING
  - 11: BY
  - 12: SYK
  - 13: TALL
  - 14: OSS
  - 15: ØYNET
  - 16: LITAUEN
- Down:**
  - 1: NIFTS
  - 2: BILDE
  - 3: REBY
  - 4: RETNING
  - 5: BYGGE
  - 6: VET
  - 7: NATION
  - 8: SPRÅK
  - 9: BY
  - 10: SYK
  - 11: TALL
  - 12: OSS
  - 13: ØYNET
  - 14: LITAUEN
  - 15: MOTOR
  - 16: NEI
  - 17: SPISE
  - 18: SKODDE
  - 19: REGNE
  - 20: KJTEGN
  - 21: VIND
  - 22: KARAKTER
  - 23: DISTRIKT
  - 24: RABAT
  - 25: BIL OSLO
  - 26: PUR
  - 27: NISSE
  - 28: DUNK
  - 29: BAR
  - 30: TYVERI
  - 31: KANTEN
  - 32: BOND
  - 33: WIER
  - 34: TURE
  - 35: TRAU
  - 36: NISSE
  - 37: NISSE
  - 38: NISSE
  - 39: NISSE
  - 40: NISSE
  - 41: NISSE
  - 42: NISSE
  - 43: NISSE
  - 44: NISSE
  - 45: NISSE
  - 46: NISSE
  - 47: NISSE
  - 48: NISSE
  - 49: NISSE
  - 50: NISSE
  - 51: NISSE
  - 52: NISSE
  - 53: NISSE
  - 54: NISSE
  - 55: NISSE
  - 56: NISSE
  - 57: NISSE
  - 58: NISSE
  - 59: NISSE
  - 60: NISSE
  - 61: NISSE
  - 62: NISSE
  - 63: NISSE
  - 64: NISSE
  - 65: NISSE
  - 66: NISSE
  - 67: NISSE
  - 68: NISSE
  - 69: NISSE
  - 70: NISSE
  - 71: NISSE
  - 72: NISSE
  - 73: NISSE
  - 74: NISSE
  - 75: NISSE
  - 76: NISSE
  - 77: NISSE
  - 78: NISSE
  - 79: NISSE
  - 80: NISSE
  - 81: NISSE
  - 82: NISSE
  - 83: NISSE
  - 84: NISSE
  - 85: NISSE
  - 86: NISSE
  - 87: NISSE
  - 88: NISSE
  - 89: NISSE
  - 90: NISSE
  - 91: NISSE
  - 92: NISSE
  - 93: NISSE
  - 94: NISSE
  - 95: NISSE
  - 96: NISSE
  - 97: NISSE
  - 98: NISSE
  - 99: NISSE
  - 100: NISSE

Riktig svar sendes innen 01.03.12 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg  
 Vinnere nummer 4 2011: Kjersti G. Johansen, Trysil - Olav Sletten, Sæbøvågen  
 Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

---

ADRESSE:

---



---



Fellesforbundet For Sjøfolk  
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.  
**Fellesforbundet For Sjøfolk**

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

FULLMAKT

Jeg .....

i .....Forbund,

gir herved

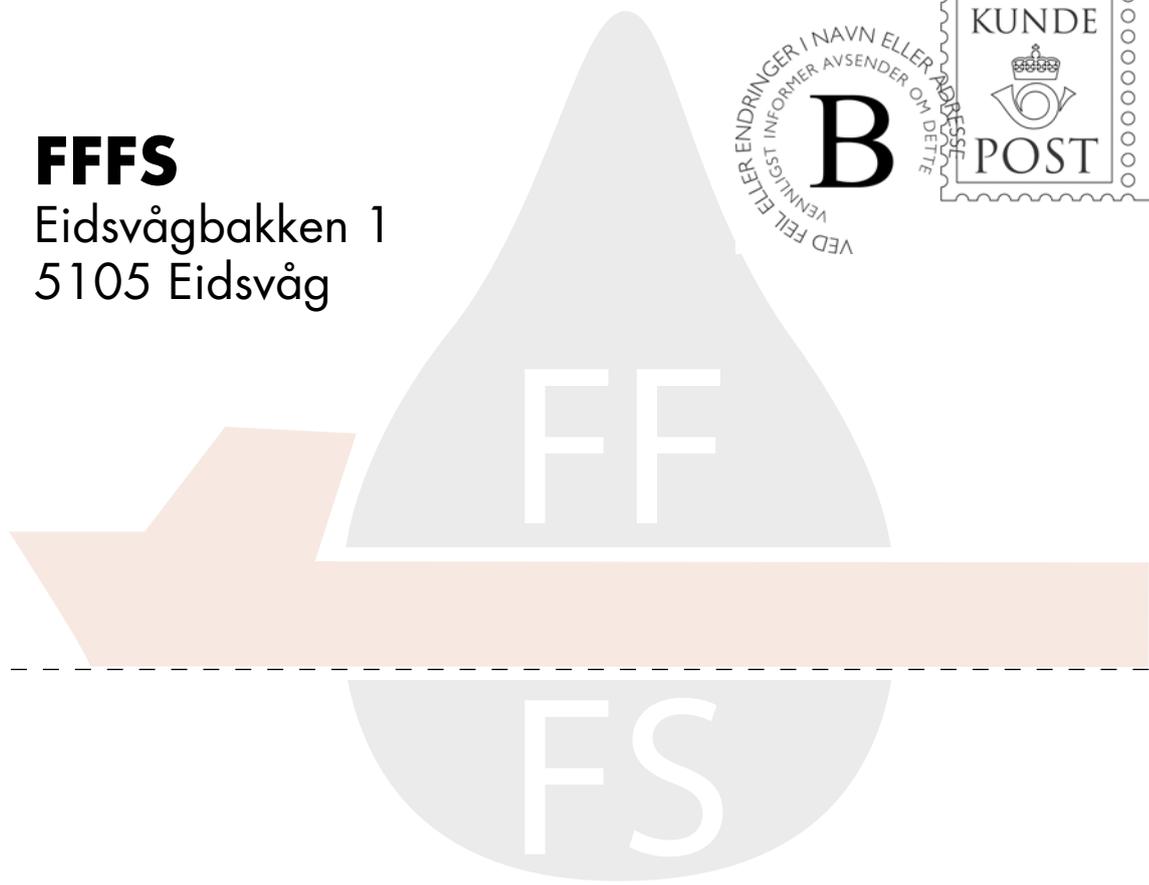
Fellesforbundet For Sjøfolk

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@fffs.no](mailto: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:
Slip:	Rederi:	
Merk:		

# ***STERKE MENINGER?***

***BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV***

**[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no) – [www.fffs.no](http://www.fffs.no)**



## Nosefo Bergen – alt under samme tak!

Våren 2012 flytter Nosefo Bergen inn i Norges mest moderne sikkerhets og beredskapssenter på Bontelabo. Lokalene ligger sentralt i sjøkanten nord for Bergenhuss Festning, en perfekt beliggenhet med gangavstand til et utvalg hoteller, Bryggen, Fløibanen og Fisketorget.

Her får vi en stor brannhall, innendørs basseng med Helikopterevakuering (HUET), eget vind- og bølgeanlegg og gode fasiliteter for realistiske øvelser.

Vi tilbyr en rekke sikkerhets- og beredskapskurs innen offshore (OLF), maritimt (STCW) og landbasert industrivern (NSO). I tillegg setter vi opp kurs etter behov hos våre kunder.

**Nosefo – for sikkerhets skyld!**

**Se mer på [www.nosefo.no](http://www.nosefo.no)**



**Norsk Senter for  
Offshoreutdanning**