



# DRÅPEN

NR. 1 • 2010 • 9. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Human  
Factor**

**12 sider med  
leserbrev**

**Anmeldelse av  
Sleipnerkommisjonen**

# SIKKERHETSOPPLÆRING

## IKKE BARE OFFSHORE



# NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

## [www.nosefo.no](http://www.nosefo.no)

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

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







Human Factor Oleana - et mislykket koloniprojekt Anmeldelse av Sleipnerkomisjonen

# INNHOOLD

Dråpen nummer 1 • april 2010



**Oleana - et mislykket koloniprojekt side 12**



**Human factor side 15**



**Slagskipet Bismarck side 24**



**Lusakåna side 37**

Nr. 1 april 2010 - 9. årgang

**Redaktør**  
Leif R. Vervik

**Adresse:**  
Eidsvågbacken 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:**  
Michael Kearney - Statoil

**Trykk**  
Økonomitrykk, Moss

<b>Leder</b>	side	4
<b>Frir til poitikerne</b>	side	5
<b>Atles kommentarer</b>	side	6
<b>Ønsker næringsminister Giske å "rette baker for smed"?</b>	side	7
<b>Vår ære og makt - en saga blott?</b>	side	8-9
<b>Brev sendt nærings- og handelsdepartementet</b>	side	10
<b>Kronikk</b>	side	11
<b>Oleana - et mislykket koloniprojekt</b>	side	12-13
<b>Nettolønn/refusjonsordning for fergereederiene</b>	side	14
<b>Human Factor</b>	side	15
<b>Innlegg og svar fra våre hjemmesider</b>	side	16-17
<b>Oppdagelser av is og væske i rommet</b>	side	18-19
<b>Norge og Høyesterett går på tvers av resten av verden</b>	side	20
<b>Landsmøte i Bergen</b>	side	20
<b>Sjøfolk hjelper sjøfolk</b>	side	21
<b>Brev sendt statsråd Hanne Bjurstørn</b>	side	22-23
<b>Slagskipet Bismarck</b>	side	24-27
<b>Advokatene svarer</b>	side	28
<b>FFFS trekker seg fra avtalen med WMC</b>	side	28
<b>Samhold gir styrke</b>	side	29
<b>Anmeldelse av Sleipner komisjonen</b>	side	30-32
<b>Og det blir bare verre</b>	side	33
<b>ITF krever stopp i norsk utflagging</b>	side	34
<b>"Vi har ikke avtale med dere"</b>	side	35
<b>Stor bækyrning blant norske elever ved...</b>	side	36
<b>Lusakåna</b>	side	37
<b>Leserbrev</b>	side	38-49
<b>kryssord</b>	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik  
formann

## Så er vi kommet godt i gang med 2010, et år vi setter store forhåpninger til. Så langt har året startet godt, og vi har fått ca 100 nye medlemmer. Velkommen skal dere være.

Som dere sikkert har sett på våre hjemmesider, har FFFS stevnet RLF for tingretten. I ettertid har vi funnet ut har vi gått frem på en feil måte, og stevningen er trukket. RLF er ikke rett skyteskive. Vi har begynt prosessen på feil måte. Dette beklager vi, men vi har på ingen måte lagt saken på hylla, avtale/forhandlingsrett skal vi oppnå. Nå arbeider advokatene Verling og Falnes med saken.

26 januar hadde vi en sak oppe i Høyesterett, (62 årssaken), en sak vi var ganske sikre på å vinne. Så feil kan man ta. Nå er anken sendt til EMD i Strasbourg. Vi kan ikke la Høyesteretts avgjørelse bli stående. Les mer lenger bak i bladet.

Vi har ved flere anledninger vært kritiske til hva Sjøfarts departementet (SD) foretar seg. Nå har vi i tillegg begynt å lure på hvem det er som tar seg av SD sine oppgaver. Nylig kunne vi, med stor forbauselse, lese at næringsministeren overstyrte SD. SD pålegger gassfergene i to samband om å senke passasjertallet med 150 personer inntil de har fått på plass flere redningsflåter, dette liker Trond Giske dårlig og forteller SD at de får trekke pålegget. Hvem styrer egentlig norsk skipsfarts sikkerhet, fagdepartementet eller næringsministeren? Dette ønsker vi kommentarer på.

Som dere kan se lenger bak i bladet, har vi mange leserbrev denne gangen også. Dette setter vi stor pris på, det er ditt blad, og derfor blir vi ekstra glade når vi ser at dere bidrar med tanker og meninger fra ditt eget arbeidsliv. Fortsett med det, og vi lover spalteplass.

27.08.09 sendte vi et brev til Justisminister Storberget, om å se på problemstillingen Arbeidsmiljøloven kontra Sjømannsloven. Det har de gjort og svaret var som forventet, vi fikk selvfølgelig ikke støtte for vår argumentering, men vi har ikke tenkt å gi oss av den grunn. Arbeidsmiljøloven skal før eller senere innføres til sjøs. Les mer bak i bladet.

Egentlig viste vi at det måtte komme. FFFS sentralt er ikke de eneste som ønsker Arbeidsmiljøloven til sjøs. Nå har en av våre medlemmer startet en facebook side som han kaller: **Vi som vil ha arbeidsmiljølova til sjøs.** Som han selv sier; "Har et ønske om at vi blir flest mulig medlemmer på denne sida sia det har vist seg at det lønner seg å gå via facebook når det er noe man ønsker å få sagt til det offentlige. Kanskje det hadde vært mulig og nevne denne gruppa i Dråpen?"

Så til en kjedelig sak. WMC- card, som vi inngikk avtale med i januar, har brutt de intensjonene vi hadde til avtalen. FFFS trekker seg med andre ord fra avtalen. Les mer lenger bak i bladet.

Bare noen ord om nettolønnsordningen til slutt. Hvorfor er ikke ordningen med nettolønn innført på kysten? En veldig stor andel av fraktene mellom norske havner blir sendt med utenlandske skip. Er det norske skip, er de bemannet med billige utenlandske mannskaper. Dette er ikke å støtte norsk skipsfart og norske sjøfolk. Innfør nettolønnsordning både i ferge og fraktfarten langs kysten. Det blir vel anvendte penger, det staten legger ut får den med stor fortjeneste tilbake. Få mer gods på kjøp og vekk fra veiene.

Som dere ser er Dråpen denne gang noe forsinket. Grunnen er litt sammensatt, mye arbeid og sykdom får ta skylden. Beklager det inntrufne. **Ha en riktig god vår.**

Leif R. Vervik

---

Vi har vært så heldige at vi har fått lov til å bruke Senter for seniorpolitikk (SSP) sin vurdering av 62 år saken. De mener som oss at det må gjøres noe med § 19 i Sjømannsloven.

---

## Bortfall av stillingsvern ved fylte 62 år:

# Frir til politikerne

**Høyesterett forkastet anken fra sjømannen Arne Eikhaugen, som først ble ansatt av ferjeselskapet Nye Kystlink etter at han fylte 62 år, og deretter oppsagt fordi han var fylt 62 år.**

AV TORA HERUD

Arne Eikhaugens advokat, Erik Råd Herlofsen, partner i advokatfirmaet Ræder, håper politikerne vil lese Høyesteretts dom for deretter å heve aldersgrensen for sjøfolk snarest mulig.

-Skal norsk rett gi dårligere vern for eldre sjømenn enn det som gjøres innen EU? Den norske aldersgrensen er et særnorsk fenomen, og rett til en beskjeden sjømannspensjon kan ikke forsvare at sjømenn mister stillingsvernet ved fylte 62 år, sa Herlofsen til seniorpolitikk.no etter at saken var oppe i Høyesterett i januar.

### HØYESTERETS BEGRUNNELSE

*Hva er Høyesteretts begrunnelse for å forkaste anken fra Arne Eikhaugen og partshjelper Fellesforbundet For Sjøfolk?*

-Hovdespørsmålet i saken var om sjømannslovens regel om at sjøfolk kan sies opp uten annen grunn enn at de var fylt 62 år, er aldersdiskriminerende. I og med at lovgiver ved innføring av forbud mot aldersdiskriminering i 2007, samtidig valgte å opprettholde 62 års grense, kom fire av Høyesteretts fem dommere frem til at lovgiver derved hadde vurdert at aldersgrensen kunne opprettholdes på tross av diskrimineringsforbudet, hvilket

medførte at flertallet kom til at oppsigelse av Eikhaugen var gyldig.

Arbeidet med aldersgrenser generelt og særaldersgrenser spesielt ble overført fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet (FAD) til Arbeidsdepartementet (AD) ved årsskiftet.

- I arbeidet i FAD kom vi ikke langt nok til å se på aldersgrensene i Sjømannsloven, og det er foreløpig ikke tatt stilling til hva som skal skje videre, sa seniorrådgiver Knut Lorentsen i AD til seniorpolitikk.no i januar.

### MINDRETALLETS BEGRUNNELSE

*En av dommerne, Arnfinn Bårdsen, var uenig med de andre og mente at anken burde føre fram. Hva er de viktigste punktene de var uenige om?*

-Dommer Bårdsen mente imidlertid at det har funnet sted betydelige endringer innenfor sjøfartsnæringen siden 62-årsgrensen ble innført i 1984 og at det nå er rimelig å spørre om aldersgrensen lenger er velbegrunnet. Han mente også at lovgiver i 2007 ikke foretok noen "oppdatert og samlet vurdering av behovet for

en så lav grense som 62 år". Han kom dermed til at det ikke forelå "tilfredsstillende grunnlag for å konkludere med at aldersgrensen også i dag tjener legitime hensyn, og er egnet, nødvendig og forholdsmessig". Han mente derved at oppsigelsen var ugyldig.

### VIL VURDERE FN'S MENNESKERETTIGHETSKOMITÉ

*Nå har saken vært gjennom tre rettsinstanser i Norge. Er alt håp ute?*

-Arne Eikhaugen og Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) har gjennom søksmålet satt søkelys på en viktig problemstilling som berører alle sjøfolk som ønsker å arbeide etter fylte 62 år, og håper at politikerne vil lese dommen og da særlig kritikken fra mindretallet, for deretter å heve aldersgrensen snarest mulig. I så tilfelle er det mulig at Eikhaugen og Fellesforbundet For Sjøfolk i det minste har lykket i å bedre situasjonen for de sjøfolkene som kommer etter. I motsatt fall vil det bli vurdert å bringe saken inn for FNs menneskerettighetskomité eller til den europeiske menneskerettighetsdomstolen.



Fra venstre. Arne Eikhaugen, advokat Erik Råd Herlofsen og Leif R. Vervik  
Foto Tora Herud SSP



# Atles kommentarer



## De gir seg visst ikke!

**Rederiene vant en klar seier over Staten i saken om skattetyveriet, de forsøkte seg på.**

Men nå er hevnens time kommet! Nå rasler næringsministeren med nettolønnsordningens være eller ikke være igjen, selv om all erfaring hittil viser at nettolønnsordningen har vært lønnsom for Staten som sådan.

De Rød/grønne velger konsekvent å se kun på utgiftsposten på skarve 1,7 milliarder kroner og nekter bestemt å se på plussiden, nemlig all inntekt statskassen har av bl.a. valutaintjeningen, av å ha norske sjøfolk i arbeid på norske skip. Også skatten vi betaler inn til kommunene er en inntekt i seg selv, foruten den, ville jo overføringene dit, nødvendigvis blitt mye høyere.

Alle avgiftene vi betaler til Staten gjennom alt vi kjøper for pengene vi tjener, og tar med hjem fra sjøen, alt dette er jo inntekter til den samme Statskassa som nå kan gå glipp av disse 1,7 mrd kronene, om Giske presser viljen sin igjennom.

Jeg tror bestemt at hvis noen ville sette opp et regnestykke på dette, ville Statskassa komme ut i pluss.

Men rederiene SKAL på død og liv straffes for at rederne har en inntekt som er noe høyere enn vår (men det gjelder slett ikke alle redere). Misunnelsesgenet er stort i de Rød/grønnes kretser. Ingen sier noe om arbeidsmengden til rederne. I tillegg har mange av dem satset uhorvelig mye økonomisk for å komme dit de er. Skal de ikke være forunt å ha litt ekstra igjen for det da? For at de har gjort det mulig for deg og meg å ha et godt levebrød?

Jeg mener JO DET SKAL DE. Jeg unner dem hver krone.

MEN; Så er det jo beklagelig vis noen av rederne som utnytter enhver anledning til å kvitte seg med norske sjøfolk. Disse viser en bemerkelsesverdig dårlig evne til å lære av tidligere feil, gjort av andre før dem. Jeg tenker på den massive utflaggingen på 1970/80 – tallet, etterfulgt av den katastrofale innføringen av NIS. Vi var ikke kommet langt inn på 1990 – tallet, før man begynte å overby hverandre for å få tak i norske sjøfolk igjen, som kunne komme ombord og jobbe ræva av seg for å bygge opp igjen skipene til en akseptabel standard.

Jeg tipper på at hvis denne trenden vi nå ser konturene av fortsetter, vil vi om få år oppleve det samme. Men jeg vil antyde at det ikke går så til de grader galt som det gjorde sist, for i dag er for det første; kravene til standard og derved også kontrollrutinene mye strengere enn de var den gang, og for det andre er skipene av en slik høy teknologisk standard at det ikke vil være mulig å kjøre dem så til de grader ned. Det lar seg simpelthen ikke gjøre å drive skipene på en slik måte i dag, på grunn av den teknologiske måten styringssystemene er bygget på. Før kunne man få til mye rart ved hjelp av hesjestreng, kosteskaft, skjærfilblad og Belzona etc. Det kan man heldigvis ikke i like stor grad i dag.

Mvh  
Atle Rusten



Illfoto: Farstad Shipping. Lady Grete



Foto: Arbeiderpartiet

# Ønsker Næringsminister Giske "å rette baker for smed"?

I VG 17.02.09 kunne vi lese at næringsministeren ville overveie å fjerne nettolønnsordningen (refusjonsordningen) for sjøfolk. Dette er renspekka galskap. Om han ønsker å hevne seg på rederne må han ikke la det gå utover en uskyldig tredjepart, de som sliter for et utkomme til sjøs. Vi vet av egen erfaring at det ikke er morsomt å tape i retten, slik staten gjorde i saken mot rederne hva rederiskatten angår, men vi lar det ikke gå ut over andre for det.

Resultatet av en slik hevntanke vet vi vil føre til arbeidsledighet for sjøfolkene som blir satt på land, for det blir de der-som refusjonsordningen forsvinner. De aller fleste som er knyttet til et yrke på havet, har sin adresse i distriktene. Slik vi har forstått det er distriktene veldig hjertenære i festtaler og ikke minst innad i SP, som er et regjeringsparti. Får Giske gjennomslag for sin tankegang, håper vi at regjeringssamarbeidet rakner. SP kan ikke være tjent med å sitte i regjering med et parti som vil legge distriktene øde. En annen ting er moralen oppi dette. Om man taper en

sak, kan man ikke med løftet hode hevne seg på andre. Det var slik Hitler og hans drabanter oppførte seg under krigen. Jeg trodde vi hadde lært av disse feilgrepene. De tilbakemeldingene vi får, når det gjelder nettolønnsordningen/refusjonsordningen, er at staten tjener penger på den, og de kan tjene mer dersom den samme ordningen innføres i hele NOR registret. Dette vil være med på å sikre rederne inntekter, og dermed sjøfolkene arbeid. Benytt muligheten og ta vare på den fantastiske kompetansen vi har innenfor norsk skipsfart. Slik situasjonen er i dag kaster vi denne kompetansen ut

av vinduet, til fordel for billige utlendinger på blant annet fraktestartøy langs kysten. Nettolønns-/refusjonsordning ville selvfølgelig hjulpet kystfraktere og norske sjøfolk. Diriger mer frakt over på kjøll, og mindre frakt på vei. Bonusen i et slikt scenario er at vi i tillegg sparer naturen for mye forurensing.

Uten refusjonsordning kan det fort bli et tveegget sverd. *Hva med utlendingenes kjennskap til norskekysten? Hva med kommunikasjonen i en krisesituasjon? Og sist men ikke minst, hva med norske sjøfolk som går hjemme og hever ledighetstrygd?*

Bare en liten ting til slutt. Nettolønnsordning er feil navn på ordningen, det vi snakker om er refusjon av skattekroner fra staten. Sjøfolkene betaler skatt som de alltid har gjort. De har ingen nettolønn, det er en misforståelse at sjøfolk slipper å betale skatt.

LRV



Illfoto: Texas. FFFS

Artikkelen under har vi velvilligst fått fra Rogalands avis.

# Vår ære og vår makt – en saga blott?

**“Det er de ordinære maritime skolene som utgjør ryggraden av maritim utdanning i Norge”.**

NRK har nylig i tre programmer, vist serien «Vår ære og vår makt». Programleder Arne Hjeltnes har gjort en utmerket jobb og har fått vist på en oversiktlig måte hva norsk skipsfart har betydd for Norge som nasjon.

Norge ville vært et fattig land uten skipsfarten. Norske skip og norske sjøfolk var av avgjørende betydning for utfallet av siste verdenskrig. Innsatsen var høy, 4000 norske sjøfolk omkom under krigen. De var lovet gull og ære når krigen var slutt, men de ble sviktet grovt av myndighetene. Mange sjøfolk

ble skadet både fysisk og psykisk av det harde livet om bord under krigen. De følte at de ikke ble verdsatt og mange døyvnet sine problemer i alkohol. De ble tapere i samfunnet.

I etterkrigstiden fram til 1970-tallet var norske skip bemannet nesten utelukkende av norske sjøfolk. Norske sjøfolk var høyt verdsatt og mange tok hyre på skip under bekvemmelighetsflagg som Panama og Liberia. Norske rederier var lite begeistret for sjøfolk som sviktet norsk skipsfart og mange sjøfolk ble svartelistet. I dag er det motsatt. Rederier som tidligere ikke ville ha noe med skip under bekvemmelighetsflagg å gjøre, flagger stadig oftere skipene sine under nettopp slike flagg. Det virker som alt fra tidligere er snudd opp ned. Norske sjøfolk blir sendt på land og erstattet av

sjøfolk fra Filippinene, India, Polen og Russland, for å nevne noen.

I TV-programmet fikk vi litt innsyn i hvordan et underordnet mannskap levde om bord og i land. Vedkommende som ble intervjuet var om bord i ni måneder om gangen og hadde en meget god økonomi sammenlignet med det som var vanlig på Filippinene. Det er liten tvil om at underordnede filippinske mannskaper gjør en god jobb om bord på skipene. Toppoffiserene om bord på dette skipet var norske, mens mannskapet og øvrige offiserer var fra Filippinene. At norske redere foretrekker å ha norske toppoffiserer om bord på sine skip, sier litt om kvaliteten på utenlandske offiserer. Innslaget fra den maritime høyskolen i Manila var skremmende. Her fikk vi se hvordan kadettene ble opplært på en



måte som i Norge ville vært helt uakseptabelt. Kadettene sto oppstilt på linje med kroppen i S-form med et hvitt lommetørkle i høyre hånd under inspeksjonen. I spisesalen spiste de på kommando. Direkte latterlig å se på. Kadettene var underkuet både av instruktørene og av studenter på høyere årstrinn. Hvordan kan norske redere støtte en slik utdanning? Kadettene er valgt ut av spesielle konsulenter som arbeider for norske rederier og de har lønn under studietiden betalt av norske redere. Dette må vel kalles subsidiering? En kan heller ikke se bort fra korrupsjon under utvelgelsen av studentene.

Sertifikatkravene er internasjonale og studenter som blir utdannet ved de maritime høyskolene både i Norge og på Filippinene må tilfredsstille de samme krav som studenter ved de ordinære maritime skolene hvor utdanningen er toårig. For å bli tatt opp i de maritime høyskolene i Norge, må studentene tilfredsstille kravene til studiekompetanse, men de har ikke fartstid. Utdanningen i høyskolene er treårig. Det utdannes få studenter ved de fire maritime høyskolene i Norge og mange av studentene blir bare kort tid om bord på skip etter at de er ferdig

utdannet. En av årsakene er at de ikke kjenner det miljøet de skal arbeide i. De kommer fra videregående skole inn på høyskolene uten praksis fra skip. Det er de ordinære maritime skolene som utgjør ryggraden av maritim utdanning i Norge. Ved de maritime skolene har studentene fartstid og de vet hva de går til. Studentene her er motiverte og de holder stort sett høy standard. Tidligere var utdanningen ved de maritime skolene treårig i Norge. Det hadde sin årsak i at studentene hadde forholdsvis små allmennkunnskaper (ofte bare folkeskolen), spesielt i engelsk og matematikk. Overlapping mellom fagene var meget stor på de forskjellige årstrinnene. Det var bare behovet for offiserer som gjorde at denne ordningen ble innført i 1959/60. En bedre ordning hadde en i slutten av 1950-årene med et halvårig forkurs. Fordelen var her at studentene startet med noenlunde de samme forkunnskapene. Studenter som i dag tar utdanning ved de maritime skolene har gode forkunnskaper og kvaliteten er ikke forskjellig fra tidligere tiders maritim utdanning i 1960- og 1970-årene.

Skipsfarten er internasjonal og konkurransen fra skip som seiler under bekvem-

melighetsflagg priser ut norske sjøfolk. Europeiske sjøfartsnasjoner sliter med de samme problemene. For å beholde egne sjøfolk subsidierer de sjøfolkene på forskjellige måter. I Norge har en ordningen med nettolønn for sjøfolk. Det er en god ordning som norske redere bør være fornøyd med. Norske redere bør satse mer på norsk maritim utdanning. Forholdene må legges til rette for rekruttering av både underordnede mannskaper og maritim offisersutdanning. Norske redere bør vurdere å betale utdanningen for norske sjøfolk slik som de gjør på Filippinene. Alle som vurderer maritim utdanning ved høyskolene bør ha minst et halvt års praksis fra skip slik at de vet hva de går til. En aspirantordning som vi hadde ved Stavanger maritime skole i 1990-årene, bør vurderes. I 1960-årene var det mange redere som betalte norske sjøfolk lønn under utdanning. De fikk tilbake dyktige og motiverte offiserer. Uten rekruttering av både norske underordnede mannskaper og offiserer kan maritim sektor få store problemer. Å satse bare på utenlandske offiserer og mannskap vil på sikt ødelegge for Norge som skipsfartsnasjon.

INGE TELLNES

# Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

**Lege Gunnar Hasle**, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.  
**Lege Bendt Fosbak**, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo  
Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)  
Faks: 22 99 15 81  
Epost: [post@reiseklinikken.no](mailto:post@reiseklinikken.no)  
Nettsted: [www.reiseklinikken.no](http://www.reiseklinikken.no)

## Reiseklinikken®



På vårt forspørsmål om å vurdere Sjømannsloven opp mot Arbeidsmiljøloven (se Dråpen nr. 03-09), fikk vi etter ca 5 mnd, dette svaret fra det kongelige Nærings og Handelsdepartementet. Svaret var som forventet, les selv.



Fellesforbundet For Sjøfolk  
Eidsvågbakken 1  
5105 Eidsvåg

Deres ref  
200607445-/TMS

Vår ref  
200903620-3/THP

Dato  
05.02.2010

#### Henvendelse fra Fellesforbundet for sjøfolk ( FFFS ) om arbeidsmiljøloven

Vi viser til din henvendelse til justisminister Storberget den 27. august 2009. Problemstillingen dere tar opp faller inn under Nærings- og handelsdepartementets ansvarsområde. Først vil vi beklage at dere ikke har fått svar tidligere, men spørsmålet om å gjøre arbeidsmiljøloven gjeldende til sjøs reiser en rekke komplekse problemstillinger.

I brevet slås det fast at sjømannsloven er en lov som ikke favoriserer dem det gjelder, men tvert i mot er det en lov som diskriminerer. Etter departementets syn har vi en lovgivning som i det store og det hele gir et godt vern for sjøfolk, og som ivaretar deres interesser på en god måte. Sjømannsloven gir i det vesentligste de samme rettigheter som på land, gjennom arbeidsmiljøloven. Det har imidlertid vært nødvendig med en egen lov til sjøs for å ivareta de særlige hensyn og ulikheter det er å jobbe til sjøs kontra å jobbe på land.

Vi vil også legge til at sjømannsloven som regel har blitt brakt i samsvar med endringer som har vært foretatt i arbeidsmiljøloven der ulikheter ikke kan forklares i spesielle forhold som gjelder til sjøs. På andre områder har dessuten sjømannsloven oppstilt et vern utover det som følger av arbeidsmiljøloven. Her er det særlig grunn til å fremheve at solidaransvar (for rederiet overfor arbeidsgivers forpliktelser) ble vedtatt av Stortinget i desember 2008, før det ble vedtatt for arbeidstakere på land. Se Ot.prp. nr. 70 (2008-2009). Endringen som ble gjort i 2008 brakte sjømannsloven i samsvar med ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Når konvensjonen, og lovendringene trer i kraft, vil det bli et harmonisert globalt regelsett internasjonalt for sjøfolks arbeids- og levevilkår. Samtidig opprettholdt Stortinget krav i sjømannsloven som gikk utover konvensjonen. Departementet kan ikke se at det er behov for å gjøre arbeidsmiljøloven gjeldende til sjøs på nåværende tidspunkt.

Med hilsen

  
Ida Skard (e.f.)  
ekspedisjonssjef

  
for Terje Hernes Pettersen  
seniorrådgiver

Postadresse  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 800

Maritim avdeling  
Telefaks  
22 24 27 79

Saksbehandler  
Terje Hernes Pettersen  
22240483

# Kronikk

## Aldersdiskriminering – Norsk rett i utakt med utviklingen innen EU. Forbudet mot aldersdiskriminering vurdert av Høyesterett for første gang

AV GURI HAARR

Den 26. januar i år behandlet Høyesterett en sak om en sjømann som var blitt oppsagt på grunnlag av en regel i sjømannsloven som gir rederiene rett til å si opp sjømenn over 62 år alene på grunn av alderen. Spørsmålet Høyesterett skulle ta stilling til, var om en slik regel var i strid med forbudet mot aldersdiskriminering, som også er nedfelt i sjømannsloven. I så fall ville oppsigelsen av sjømannen være usaklig og dermed ugyldig.

Det var knyttet stor spenning til dommen i saken siden det var første gang Høyesterett skulle ta stilling til forholdet mellom en aldersgrense i arbeidslivet og forbudet mot aldersdiskriminering. Hittil har slike saker kun vært behandlet av tingrettene og lagmannsrettene. Dommen fra Høyesterett ble avsagt 18. februar 2010 og er nylig gjort kjent via Høyesteretts nettsider. Resultatet er nedslående for alle som har argumentert for at 62-årsgrensen i sjømannsloven innebærer ulovlig direkte aldersdiskriminering. Et flertall på fire dommere var av den oppfatning at oppsigelsen av sjømannen var gyldig. Mindretallet på en dommer anså på sin side oppsigelsen som ugyldig.

Dommen fra Høyesterett er også interessant ut fra et rettskildemessig synspunkt som følge av den særlige forbindelsen mellom norsk rett og EU-retten på området aldersdiskriminering. Forbudet mot aldersdiskriminering i norsk rett ble nemlig innført ved at Norge i 2004 gjennomførte EUs likebehandlingsdirektiv i arbeidsmiljøloven og i 2007 i sjømannsloven. Likebehandlingsdirektivet ble vedtatt av Rådet i 2000 og har som mål å bekjempe diskriminering i arbeidsforhold blant annet på grunnlag av alder. Direktivet forbyr diskriminering på

grunnlag av alder med mindre forskjellsbehandlingen ”på en objektiv og rimelig måte kan begrunnes ut fra et legitimt mål innenfor rammene av nasjonal rett, som for eksempel legitime sysselsettingspolitiske, arbeidsmarkedspolitiske og yrkesopplæringspolitiske mål, og dersom midlene til å nå målet er hensiktsmessige og nødvendige”.

Når et EF-direktiv gjennomføres i norsk rett, skjer dette normalt som følge av EØS-avtalen. Fra norsk side ble det opprinnelig også forutsatt at likebehandlingsdirektivet skulle gjennomføres som del av EØS-samarbeidet. Målet var at Norge skulle ha et vern mot diskriminering i arbeidslivet som minst var på høyde med vernet i EU. Som følge av at Liechtenstein ikke ønsket å innta likebehandlingsdirektivet i EØS-avtalen, ble direktivet likevel ikke en del av EØS-regelverket. Norge valgte imidlertid å gjennomføre direktivet som planlagt ved å innta et nytt kapittel om aldersdiskriminering i arbeidsmiljøloven og senere også i sjømannsloven.

I denne saken var det derfor usikkert hvordan Høyesterett ville forholde seg til det faktum at de norske aldersdiskrimineringsreglene gjennomfører et EF-direktiv som ikke er en del av EØS-avtalen. Ville Høyesterett følge utviklingen innen EU og tolke de norske reglene i samsvar med EF-domstolens presiseringer av likebehandlingsdirektivet?

Når vi leser dommen fra Høyesterett, synes det som om tre av fem dommere – to fra flertallet pluss mindretallet på en – nettopp legger til grunn at de norske aldersdiskrimineringsreglene skal tolkes i samsvar med utviklingen innen fellesskapsretten. Høyesteretts oppgave blir dermed å vurdere på selvstendig grunnlag om lovgivers argumenter for

å opprettholde 62-årsregelen, slik disse ble formulert da forbudet mot aldersdiskriminering ble gjennomført i sjømannsloven, oppfyller vilkårene for tillatt forskjellsbehandling i likebehandlingsdirektivet. Et mindretall på to dommere vurderer ikke aldersgrensen opp mot fellesskapsretten.

Flertallet på tre som anser fellesskapsretten som relevant, synes også å være av den oppfatning at 62-årsgrensen i sjømannsloven neppe oppfyller alle vilkårene i likebehandlingsdirektivet når dagens forhold innen sjøfarten legges til grunn. Dermed skulle det være klart at oppsigelsen av sjømannen ikke hadde saklig grunn. Men slik går det ikke! To av dommerne gjør om kursen like før mål og overprøver ikke lovgivers valg om å opprettholde 62-årsregelen da aldersdiskrimineringsforbudet ble innført. Den siste av de tre, som også utgjør mindretallet, holder på sin side stø kurs mot ugyldighet. Etter hans syn, gir lovgivers vurderinger ikke tilstrekkelig grunnlag for å godta 62-årsgrensen. Slik ender det hele med et flertall for at sjømannen kunne sies opp etter fylte 62 år.

Etter mitt syn er resultatet i dommen ikke i samsvar med utviklingen innen fellesskapsretten, og det på et område som gjelder det grunnleggende menneskerettslige prinsippet om likebehandling. Det avgjørende argumentet blant Høyesteretts flertall synes å være at Norge ikke er folkerettslig forpliktet til å følge EU når likebehandlingsdirektivet ikke inngår i EØS-avtalen. Det var neppe dette den norske lovgiver hadde i tankene da man, nettopp uten å være folkerettslig forpliktet, besluttet å gjennomføre likebehandlingsdirektivet for å sikre samme aldersdiskrimineringsvern i Norge som i EU.



# OLEANA

# — ET MISLYKKET

## KOLONIPROSJEKT



Et av de største husene i New Norway

fame, genius and wealth will make it possible to settle as many of his native countrymen as he wants on this new-bought land. That is why we see this as the most important event happening in this county's history".

Han gav området navnet Oleana eller New Norway. Bulls hensikt var å invitere skandinaviske immigranter til å bygge og bosette seg der. Norske aviser og blad skrøt uhemmet av både Amerika og Ole Bull sitt koloniprojekt. Arbeider Foreningernes Blad var en av de som lovpriste, og kom med voldsomheter mot de som var skeptiske overfor Oleana. Det var aristokratene som ikke kunne tåle Ole Bull, hevdet bladet, fordi han var en virkelig frihetsmann, og fordi han ønsket å skape gode levevilkår for sine landsmenn i et mer demokratisk land. Bladet tok også inn hyldningsdikt til Ole Bull, Ett av de het "Bedre end Guld".

*"Ja Ole Bull er den Mands Navn,  
der vinker dig og venter; -  
han lindre vil dit store Savn,  
maaske han selv dig henter;  
thi han er mer verd enn Guld,  
og du jam kjender: Ole Bull!"*

Første året bosatte det seg flere hundre immigranter som forsøkte å skaffe seg et nytt hjem der, og det ble bygget veier og bl.a. et sagbruk. På grunn av vanskelig dyrkningsjord viste området seg ikke egnet til verken dyrking eller bosetning, og da heller ikke den planlagte jernbanelinjen som skulle gi tilknytning til de store byene i nord og sør kom, innså nybyggerne at det ikke var mulig å kunne livberge seg her og alle flyttet videre, flere til Wisconsin.

Etter koloniforsøket som medførte at både Ole Bull og nybyggerne tapte penger ble den store fiolinisten gjort

**Fra 1825 til 1925 emigrerte om lag 800.000 nordmenn til USA, mens bare vel 19 000 reiste før 1855. I denne pionerfasen var det i hovedsak velstående bondefamilier som dro til Midtvesten for å bli farmere.**

Den første oppgaven en norsk utvandrer måtte ta for seg etter sin ankomst som nybygger i Amerika, var å finne laglig jord. Han hadde her mange hensyn å ta. Det gjaldt ikke bare å finne jord av tilstrekkelig god kvalitet, det burde også være skog i nærheten og det måtte være adgang til vann. Selv om de norske var klar over at det var på prærien jorda var lettest å rydde valgte mange heller bratte skråninger ned mot elver og bekker, og gav seg i kast med skogbevoktet grunn, som var langt vanskeligere å dyrke. Selv om jorda var tyngre å jobbe med, var terrenget mer lik det norske miljøet, samtidig som præriens endeløse sletter ikke fristet.

Fra den første kjente norske utvandrer-

følget slo seg ned i Amerika i midten av 1820-årene, har det for mange emigranter vært et ønske om å danne et felle-skap og et større samfunn av norske utvandrere. Ole Bull var en av de som ønsket dette, og satte i gang et kolonitiltak hvor han under sitt opphold i USA i 1852 kjøpte et større landområde i Potter County i Pennsylvania. Fra lokalavisen People's Journal sto følgende å lese 5. september 1852, etter at Bull ankom Coudersport i Potter County for første gang for å se området han hadde kjøpt. Lokalavisen skriver:

"Our quiet village was suddenly quite excited on Sunday evening last, by the announcement that the world-renowned Ole Bull had arrived in Town. Ole Bull's



*Ole Bull trolig i slutten av 1850-årene.*

narr av fra mange kanter. Av de litterære uttrykk som dette positive Amerika-bilde har gitt, er det vel få som har møtt slik resonans i folket som nettopp i diktet og visen "Oleana" (1853) av Ditmar Meidell. Han var ikke i tvil om at Ole Bull var dyktig å spille fiolin, men dermed var det ikke sagt at han kunne jevne jorden, flytte fjell og rydde urskog med buen. I sin groteske karikatur i vittighetsbladet Krydsersen rører diktet ved de mest sentrale folkelige forestillingene om Amerika. Diktet driver ap med den naive planen til Ole Bull om å skape en koloni

i Amerika, og er en spott over alle de som fabler om lettvinnt fremgang og slaraffenliv i det nye landet. Diktet forteller om all materiell herlighet som kan fås i Oleana, om frihet og likhet og sprenge slavelenker. Denne parafrasen over Amerika-drømmen var etter hvert en nasjonal sameige etter den populariteten visa fikk på begge sider av havet. Etter denne visen tapte Oleana litt av sin glans da det ble litt for mye latter om den. I Norge ble erindringen om Ole Bulls koloni først og fremst bevart gjennom Ditmar Meidells Oleana-vise. Bjørnson



*Restene av et kolonihus som ble nedbrent omkring 1904*



*Restene av Oleana på slutten av 1800-tallet*



*Kart over Oleana*

skrev at dette ble en sann folkeviser som ble sunget av barn og gamle, bønder og embetsmenn, arbeidere og sjøfolk fra den ene landegrense til den andre.

I mai åpnes en utstilling ved Bergens Sjøfartsmuseum om "Oleana". Her kan publikum bli nærmere kjent med koloniforsøket, nybyggerne og Ole Bull sine planer og tanker.

### *Bergen Sjøfartsmuseum*



# Nettolønn/refusjonsordning for fergereederiene?

Vi har ved flere anledninger stilt spørsmål om bemanningen på fergene. Vi mener at den i mange tilfeller er alt for lav. Når ikke Sjøfartsdirektoratet (SD) vil gjøre noe med det, må Stortinget komme på banen. Hva med å innføre refusjonsordning også innen ferge-/hurtigbåttrafikken?

Ingen er tjent med at norske sjøfolk skal byttes ut med billigere utlendinger. Utlendinger med et språk som tvinger bestemor til å snakke engelsk for å løse billett. Sikkerheten vil også bli mye dårligere på grunn av dårligere kommunikasjon. Vi kan levende forestille oss en krisesituasjon der mannskapene skal veilede reisende ved en brann og/eller en evakuering, med et dårlig engelsk. Det vil bli et salig kaos.

Er virkelig SD og Stortinget villige til å ta en slik sjanse? Nå må det tas beslutninger som ikke bare går på kroner og

ører. Nå må sikkerheten settes i høysetet, ikke bare "blårussens" tanker om profit.

En måte å hjelpe ferge-/hurtigbåtrederiene i anbudskampen mot utenlandske rederier på er å innføre nettolønnsordning/refusjonsordning, slik at norske rederier står økonomisk sterkere i anbudsrundene med utenlandske rederier.

LRV



Illfoto: Color Line



# Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

## Er høy sosial status det samme som høy intelligens?

Erfaring er et begrep som er mye brukt i forbindelse med kompetanse og det er et uomtvistelig faktum at det er viktig. Våre beslutninger og handlinger er ofte basert på erfaring. Vår oppfattelse av hvilken verdi erfaring har trenger ikke nødvendigvis å være korrekt i forhold til virkeligheten og omgivelsene. Lang fartstid har en tendens til å skape en selvoppfattelse hvor tittel og posisjon er viktigere enn kunnskap og evne til å treffe de riktige beslutningene.

Vi mennesker har en iboende egenskap om å bli tatt på alvor, være velresoner-te, fremstå som intelligent osv. Dette er en naturlig del av det å være menneske og bidrar også til status og anerkjen-nelse. I samfunnet vårt har dette stor betydning. Når vi har oppnådd status og anerkjennelse gir det oss selvtillit og vi får stor tiltro til vår evne til å ta beslutninger.

Lang fartstid gjør at vi blir god på de tingene vi gjør ofte. Situasjoner vi kjenner igjen gir oss et godt bilde av virkeligheten og vi kan ta gode beslutninger. Når det er sagt, kan erfaring være hemmende. Det kan være små ting i omgivelsene som vi ikke legger merke til fordi forventingene vi har gjør at vi ser det vi vil se og ikke hvordan ting er. Da blir grunnlaget for å ta en beslutning feil og handlingen vi gjør kan bli farlig.

Statusen gir oss stor innflytelse i beset-

ningen og kan gjøre det problematisk for besetningsmedlemmer å komme med innvendinger. En kaptein som legger frem en løsning på et problem kan få støtte for sine meninger fordi han er kaptein ikke nødvendigvis fordi meningene er korrekte.

For en kaptein som har myndighet så er selve beslutningsprosessen vesentlig. Hvilke begrensninger som ligger i det å ta beslutninger er like viktig som å kunne navigere. Disse tingene henger sammen og bidrar til forståelse for beslutningsmekanismen som igjen skaper trygge operative forhold.

Dessverre blir dette et tema først etter at det har gått galt. Når ulykken er et faktum fokuseres det på hvorfor ikke de riktige beslutningene ble tatt. Det er litt rart at vi blir satt til å ta livsviktige beslutninger uten at vi er trent i hvilke mekanismer som er involvert i denne prosessen. Det er som en maskinist

som ikke har fått trening i hvordan maskiner fungerer, men blir gitt ansvaret i maskinrommet. Når maskinen havarerer får maskinisten skylden.

Det er gjort mye forskning på dette området som operative besetninger vil kunne dra stor nytte av om det ble satt i system. Kostnadene med å integrere det i trening er ingen ting i forhold til hva en feilbeslutning vil kunne påføre et rederi.

Kunnskap om dette kan utgjøre forskjellen på en god og en dårlig beslutning og i et risikoutsatt miljø vil det bety enormt mye. Faktisk liv eller død.

Å kritisere beslutninger etter at de er tatt er enkelt og gir liten mening. Forståelse for dette vil gi sjøfolk redskap til å håndtere vanskelige situasjoner. Det vil forhindre ulykker og spare både penger og menneskeliv.

FFFS tar de seilende på alvor

# Innlegg og svar på spørsmål, fra våre hjemmesider

**Nedenforstående spørsmål var så interessante at vi mente at alle, ikke bare de med PC, skulle få se dem.**

Navn: sjømann

Email: .

Remote Name: 82.134.81.190

Date: 09.02.2010

Kommentarer (fra våre hjemmesider)

Ser at jeg får direkte svar på mine spørsmål, vel og greit det hvis de svarte på hva jeg spurte om. Jeg blir henvist og ønsket til debattforum, samt at det svares på hvorfor det ikke står noe på nettsiden om hva som gjøres for å rekruttere medlemmer. Dette har jeg da aldri spurt om heller. Det jeg har sagt noe om er at i motsetning til FFFS sin nettside, så har de tre andre forbundene bevist og synliggjort sin innsats på sine sider. En annen ting jeg merker meg er at det bare svares på bruddstykker, så herved ber jeg heller om å få konkrete svar på konkrete og nummererte spørsmål. Som leserne sikkert skjønner, lar jeg meg trekke opp av slike svar og påstander jeg her har blitt presentert.

- 1 *Hva mener og gjør FFFS i slepebåtberedskapssaken i nord?*
- 2 *Hvilken rolle hadde og hva gjorde FFFS i Teekaysaken?*
- 3 *Hvilken rolle hadde og hva gjorde FFFS i omstruktureringen og under salgene av skip i Color Line?*
- 4 *Hva er gjort og hvorledes jobber FFFS inn mot de politiske makter for å sikre arbeidsplassene på sjøen?*
- 5 *Har FFFS fått avklart rundt deres uberettigede lovnad om fradragsberettighet på medlemskontingenten?*
- 6 *Hva konkret ble gjort for å informere og påvirke våre politikere i forkant av valget, mens de var mest lydhøre?*
- 7 *Hvilke støttespillere og allierte arbeider FFFS sammen med, i*

*motsetning til de tre store som har felles front mot politikerne, og de mange til å tale de seilendes saker?*

- 8 *Hva mener FFFS om mellomoppgjøret i utenriks?*
- 9 *Hvorledes stiller, og hva gjør FFFS vedrørende NRF sitt ønske om fjerning av begrensningene for NIS skip?*
- 10 *Disharmoni, hvordan kan dere benekte at dette er fakta. Dere sier jo selv at den eneste løsningen er en samlet sjømannsstand, og da må det jo være galmannsverk å satse på dere, kontra de tre veletablerte som sammen har en felles front mot styreselskaktene?*

Avslutningsvis, vil jeg si jeg er helt enig med deg Bjarte i det at det er viktig å få frem flere sider i alle saker. Siterer deg her: 3 forbund som prøver å blokkere våre forespørsler på å delta i diverse utvalg og forum som skal fungere som sikrings organ vedrørende de politiske beslutningene? Kan du være så snill å konkretisere, dette er politiker prat. Kom med i hvilke fora og utvalg, samt når dette skjedde? Til sist vil jeg bare si at på nettsiden tvu.nu ser jeg at NSF deltar på Haugesundskonferansen. Klikker man seg så inn på deltagerlisten, ser man at de tre store er representert på Norges årlige og største maritime konferanse, men ikke FFFS. Er det slike fora dere har blitt utestengt fra? Eller er det for langt å reise fra Bergen til Haugesund for å jobbe for å sikre oss seilende en stemme i slike fora? Gleder meg til voksne svar på samtlige spørsmål, så ta dere tid med å svare. Antar at det er flere en meg som er spent på om det kommer noe konkrete svar.

## Svar på spørsmål fra "Sjømann"

Det er hyggelig å se at FFFS skaper debatt. Det er en av grunnene til at vi startet forbundet. "Sjømann" reiser problemstillinger og synsvinkler vi er veldig glade for å få. Veldig mye av det "Sjømann" tar opp er både betimelig og riktig, kanskje satt litt i mistenksomhetens lys, men det kan vi leve med. "Sjø-

mann" ser ut til å være genuint opptatt av sjøfolk og deres ve og vel. Det er bra. Der er bare et lite problem. "Sjømann" har ikke satt seg tilstrekkelig inn i hva FFFS arbeider for og med.

Jeg skal her svare på spørsmålene, men samtidig vil jeg invitere ham til oss slik at vi sammen kan gjøre noe for å hjelpe de som virkelig trenger hjelp, nemlig sjøfolk på norsk eide skip.

Før jeg svarer på spørsmålene, bare noen ord om dagen for oss to ansatte på kontoret (NSF har 45 ansatte). For det første begynner vi tidlig og slutter sent. Vi gjør så godt vi kan med de ressursene vi har. Alle sakene vi får inn, skal og må behandles, kanskje helt til retten. Samtidig med alt dette kommer det massevis av henvendelser på telefon og mail hele dagen, som må besvares. Administrasjon av foreningen kommer i tillegg til alt det andre. Dråpen skal lages, annonser selges, tidsfrister skal overholdes. Dette gjør at enkelte ting må utsettes. Om vi ikke overholder fristene med Posten i forhold til utsending av Dråpen, vil det koste så mye at vi hadde vært nødt til å legge ned produksjonen av medlemsbladet. Vi sitter med andre ord ikke med hendene i fanget.

Bare i fjor høst hadde vi fem rettsaker og dette året startet med en sak i Høyesterett (den tapte vi, men nå tar vi den til EMD), alle på vegne av medlemmer. Som du vet vant vi i Høyesterett også over NSF og de andre forbundene i saken om tvungen kontingent. Du vet også at vi arbeider med å få fjernet Sjømannsloven, og erstatte den med Arbeidsmiljøloven. Grunnen er at sjøfolk ikke må ha en egen lov. Det de trenger er en lov som ivaretar deres rettigheter som andre norske arbeidstakere, og at menneskerettene etterleves.

## Så til spørsmålene.

- 1 *Når det gjelder slepebåtene på Finnmarks-kysten, har vi gjentatte ganger sagt hva vi mener. Men vi har også lagt merke til hva de andre særforbundene har uttalt, og vi er hjertens enige i det de sier og gjør i den saken. Derfor har vi*

fokusert mer på andre akutte ting, som vi kan gjøre noe med raskt.

- 2 Når det gjelder Teekaysaken, var det FFFS som tok kontakt med BT og TV 2. Som du kanskje husker fikk vi og andre, mye mediedekning. Tror du meg ikke er det bare å ta kontakt med Asbjørn Leirvåg i TV 2. Hva andre forbund gjorde i sakens anledning, får de svare for selv.
- 3 Når det gjelder Color Line, sendte vi flere brev til ledelsen, hvor vi uttrykte vår bekymring, samtidig arbeidet våre medlemmer i rederiet hardt for å minimalisere virkningen av omstruktureringen. Vi ga også beskjed til rederiet om at eventuelle oppsigelser skulle foretas i henhold til ansiennitet. Vi ba også rederiet om å informere, i henhold til Tvistemålsloven § 250
- 4 Spørsmål fire, er egentlig et helt unødvendig spørsmål. Alle som følger litt med ser at vi arbeider hardt og intens opp mot de styrende organer. Vi har ved to anledninger tatt opp saker i Kontroll og Konstitusjonskomiteen. Vi har fått stilt Dok 8 forslag i Stortinget, har sendt massevis av brev til stortings-

representanter, likeledes har vi utallige telefonsamtaler med de samme. Man må heller ikke glemme to saker for Høyesterett, dommer herfra danner nemlig nye lover, eller sementer gamle lover i Norge.

- 5 Når det gjelder det "uberettigete" skattetrekket du nevner, har vi nå, mer enn seks måneder etter at vi sendte saken til Skattedirektoratet, ikke hørt noe fra den kanten. Vi frykter ikke svaret når den tid kommer. Høyesterett har nemlig sagt i forbindelse med tvangstrekk-saken, at det skal ikke legges andre hindringer i veien for fagforeningsarbeid enn det som er bestemt ved lov. FFFS er et lovlig fagforbund, derfor hverken skal eller kan våre medlemmer behandles på annen måte en andre fagorganiserte i Norge.
- 6 Vi informerte både lokale og stortingspolitikere, men vi valgte ikke side, vi fortalte alle, både røde og blå hva vi mente. De fleste lyttet og var enige med oss i spørsmålet om at vi skal ha skipsfart i Norge.
- 7 FFFS er ikke så opptatt av å få noen "faste" støttespillere innen politik-

ken. De forlanger etter kort tid gjenytelser, og man er fanget i sitt eget garn. Det har vi sett ved flere anledninger. FFFS bruker politikere for å påvirke og for å oppnå resultater. Når det gjelder andre som har bygget seg "gode" nettverk, ser vi jo hva som skjer.

- 8 Vår mening om mellomoppgjøret er ganske enkelt. Det er en hån mot dem det gjelder.
- 9 Om NR (NRF er en kurase) får ønsket sitt oppfylt er det takk og farvel til norske sjøfolk. Det har vi ved gjentatte anledninger gitt uttrykk for.
- 10 Dette ser vi på som din subjektive oppfatning og har lite å tilføye. Bortsett fra at mer enn 95 % av dem vi snakker med, både på skipsbesøk, personlig og på telefon, sier at vi bør/må bli et sjømannsforbund. Ikke tre særforbund.

Avslutningsvis vil jeg bare takke deg for interessen for FFFS og ønske deg velkommen til en samtale her hos oss. Du kunne vært en utmerket representant for oss på mer enn konferanser. Selv har vi litt for liten tid.

LRV

## LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

**Dr. Jan Petter Waage**

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

**Dr. Sverre Reinertsen,**

Spesialist i kirurgi

**Dr. Jan Erling Fossdal,**

Spesialist i kirurgi

**Dr. Arvid Høgberg,**

Spesialist i orthopedisk kirurgi

**Dr. Torjer Meling,**

Spesialist i indremedisin

### Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

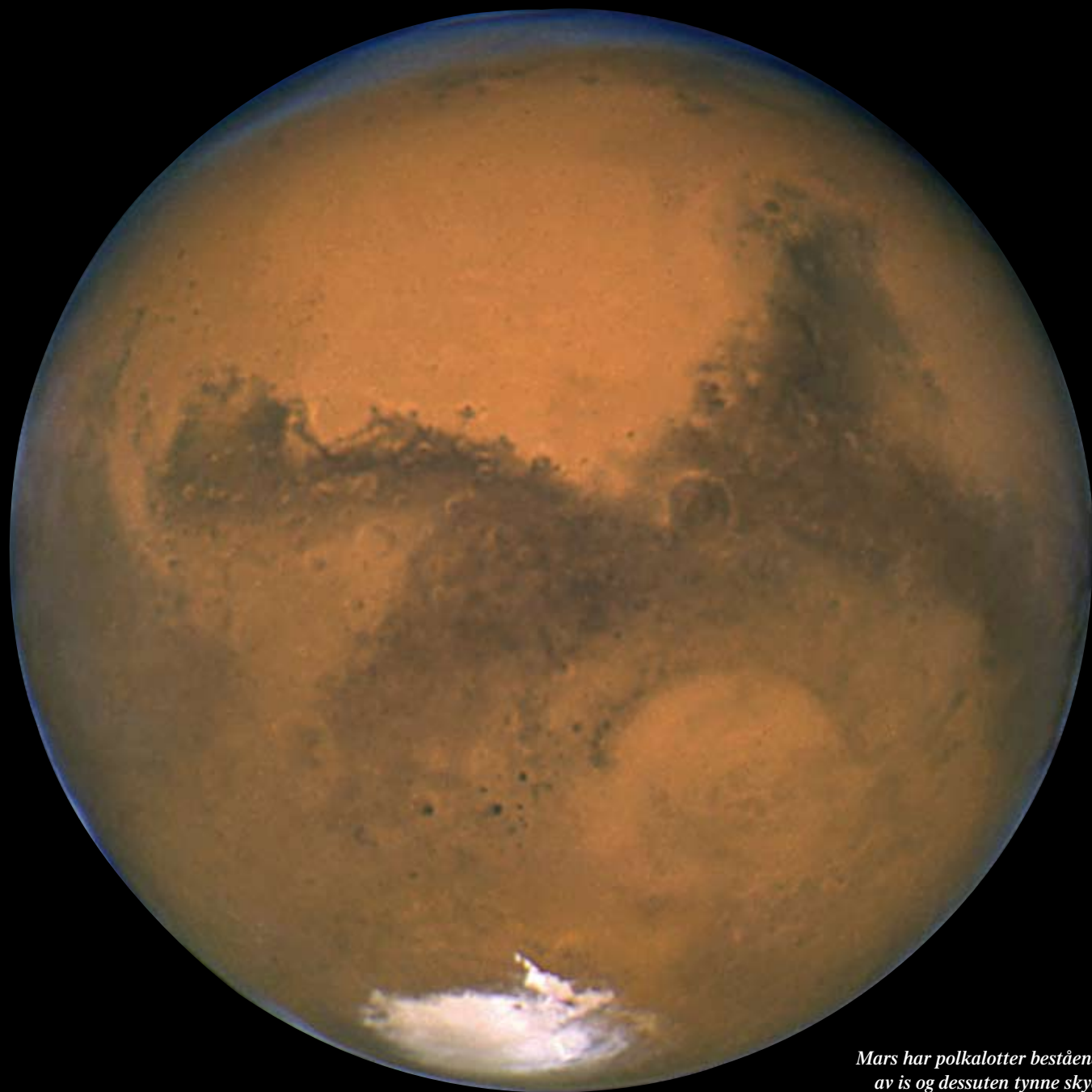
Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

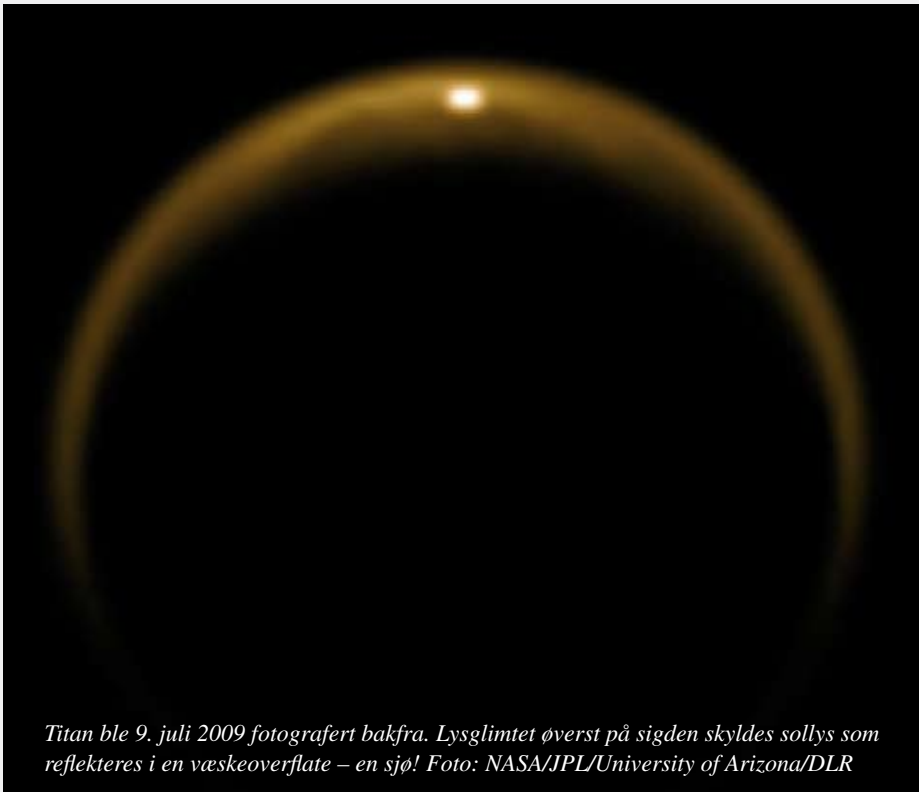




I vinter er det gjort flere store og viktige oppdagelser av is og væske i rommet. Dette er viktig for fremtidige baser på Månen, reiser til Mars og for forståelsen av Solsystemet.



*Mars har polkalotter bestående av is og dessuten tynne skyer.  
Foto: STScI/NASA*

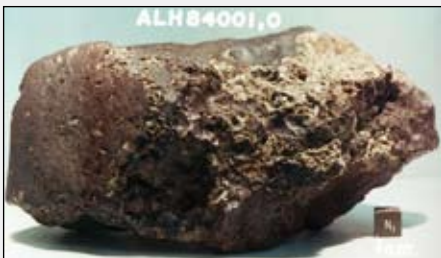


*Titan ble 9. juli 2009 fotografert bakfra. Lysglimtet øverst på sigden skyldes sollys som reflekteres i en væskeoverflate – en sjø! Foto: NASA/JPL/University of Arizona/DLR*

I høst ble Månen bombardert av romsonden LCROSS som i to deler dundret inn i et av kratrene på sydpolen. Hensikten var å lage eksplosjoner som skulle feie månemateriale ut i rommet. Sollyset når aldri ned til kratrene på Månens sydpol og dermed tenkte noen forskere at is kan ha overlevd, delvis beskyttet av støvlag.

Men støvet og det manglende sollyset har gjort det svært vanskelig å studere de aktuelle områdene. Ved å blåse materiale ut i rommet – og ut i sollyset – kunne stoffet studeres med jordiske teleskoper for å finne ut om det inneholder vann-is.

Utblåsningen ble en del mindre enn ventet og svarene lot også vente på seg. Men etter noen uker kom beskjeden: Det ER is i dette krateret og det er til og med betydelige mengder. Men i tillegg finnes en god del andre stoffer, deriblant bly. Fremtidige astronauter må derfor rense vannet ganske godt før vannet eventuelt kan drikkes.



*Steinen som ble funnet i Antarktis i 1984 er en av tre steiner som nå blir studert på leting etter fossiler av mikroorganismer.*

*Foto: NASA*

For tiden knytter det seg veldig mye interesse for Månen, ikke minst på grunn av planene om å lage fast bemannede baser der om noen år. Allerede på nyåret kom derfor nyheten om at den indiske romsonden Chandryaan-1 har funnet mye mer vann på Månen, omkring 600 millioner tonn, og over langt større områder. Minst 40 kratre rundt Nordpolen inneholder is i en eller annen form. Temperaturer ned til 238 minusgrader hindrer at vann-isen fordamper. Dette er blant de laveste temperaturene som er registrert i Solsystemet.

Oppdagelsen av vann vil gjøre det svært mye enklere å etablere og drive baser på Månen siden vann er tungt og meget kostbart å frakte fra Jorden. Samtidig kan vannet benyttes til å lage rakett-drivstoff for reiser enda lenger utover i Solsystemet. Rundt 2020 kan det hende de første månebasene blir bygget.

### **DEN RØDE PLANETEN VAR BLÅ**

Mars – Den røde planet – er i dag tilsynelatende knusktørr og livløs. Men en lang rekke romsonder har studert planeten inngående de siste årene og gitt oss sikre bevis for at planeten en gang for lenge siden var helt annerledes enn i dag. Atmosfæren var tettere og varmere og deler av overflaten var dekket av grunne hav.

I dag finnes det fortsatt store mengder is under overflaten. Dersom alt dette

begynte å flyte på Mars, ville det i gjennomsnitt være 13 meter med vann. Noen steder ville det være dypere hav, andre steder ville det være tørre kontinenter. Men i dag er atmosfæren på Mars så tynn at flytende vann er en umulighet. Vann ville koke bort eller fryse til is med en gang. Den gangen planeten var varmere og jordlignende kan det hende forholdene tillot at livsformer kunne oppstå, på samme måte som på Jorden.

Asteroider som har truffet Mars har slynget steiner ut i rommet og noen få av disse har falt ned her på Jorden. Nå studeres tre slike steiner som inneholder noe som kan ligne fossiler av mikroorganismer. I løpet av 2010 kan det hende vi finner bevis for utenomjordisk liv!

### **ET HAV AV METAN**

Saturns store måne Titan har i flere år blitt studert inngående med romsonden Cassini som går i bane i Saturn-systemet. Månen har en tett, disig og nesten ugjenomsiktig atmosfære som har gjort det vanskelig og utforske overflaten. En kapsel ble sendt ned til overflaten og sendte tilbake bilder som viste elveleier og sjøer. Men disse var tilsynelatende tørre under landingen.

Stadige undersøkelser med Cassini har gitt oss mange indikasjoner på sjøer og elver av flytende metan og etan (det er 180 kuldegrader på Titan!), men inntil i vinter hadde vi aldri fotografert sjøene. Da fikk vi et fantastisk bilde som viser sollys som reflekteres i en stor sjø på Titan. Dette er det første bildet noen gang av noe flytende utenfor Jorden!

På [www.bangirommet.no](http://www.bangirommet.no) kan du følge med på disse og andre oppdagelser og dessuten lese om de store himmelbegivenhetene som begynner 21. desember i år.



*Artikkelforfatter  
Knut Jørgen Røed Ødegaard*

# Norge og Høyesterett går på tvers av resten av verden.

FFFS tapte i Høyesterett i 62 års saken, men heldigvis ikke uten dissens. Fire dommere mente at motparten hadde rett, og en dommer mente at FFFS hadde rett. Vi er selvsagt av den mening at sistnevnte var den eneste som hadde rett. Derfor anker vi saken videre til Strasbourg.

Vi sender samtidig et brev til regjering og stortingsrepresentantene, innholdene anken til Strasbourg, og forteller dem samtidig om konsekvensene av beslutningen i Høyesterett.

Heldigvis har også media fattet interesse for saken, slik at vi får belyst den også der.

Det kan ikke være slik at friske sjøfolk, som selv ønsker å stå i arbeid, må gå i land på grunn av en latterlig lov som ikke tar hensyn til hverken økonomi eller helse.

I to rettsinstanser vitnet sjømannsle-

gen i Bergen, Emmie Knutdzon, og hun kunne fortelle at der ikke var noe medisinske grunner til at 62-åringer skal avskiltes. Tvert i mot, de er erfarne mennesker med en stor arbeidsmoral, mente hun.

Det er også et tankekors at regjering og Storting oppfordrer seniorer til å stå lengre i arbeid, samtidig som Høyesterett stopper dem fra å gjøre nettopp det. Man kan lure på hvem som styrer og lager lover her til lands.

Heldigvis har EMD et annet syn på saken.

## Landsmøte i Bergen.

Det vil bli avholdt Landsmøte i Bergen DATO. 17.09.10

Alle som er registrerte medlemmer i FFFS er hjertelig velkomne. Om noen av dere har saker dere vil ta opp på Landsmøtet, må vi ha de i hende senest 14. juli. Alle medlemmer vil få skriftlig invitasjon med detaljer om tid og sted.

LRV

## Ny spalte i Dråpen.

Fra dette nr av Dråpen starter vi en ny spalte i bladet. En spalte vi har tenkt å kalle "Advokaten svarer". Her kan man sende spørsmål om problemer du har av juridisk art. Det trenger ikke bare være arbeidsrelaterte saker, men ting du lurer på i forskjellige anliggender. Det være seg skilsmisse, arv, barnefordeling, eiendomstvister osv. Kort sakt alt av juridisk karakter du måtte lure på.

Send dine spørsmål til oss, og vi videreformidler sakene til advokatene Fredrik Verling og Per Magnus Falnes.

## 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 Knutdzon Snincak  
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland  
sjømanns-/offshorelege

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





# SJØFOLK HJELPER

## SJØFOLK

Iljfoto: Hurtigruten group

**Vi har gjentatte ganger fått henvendelser fra sjøfolk i nød. Det har vært både fra FFFS's medlemmer og andre. Problemene har vært av en slik karakter at vi, på grunn av vedtektene, ikke kan hjelpe. Derfor har vi tenkt at det muligens kunne gjøres på en annen måte.**

Det vi tenker oss er at vi oppretter en konto hvor de som ønsker det kan sette

inn penger. Beløpet bestemmer dere selv. Disse pengene skal ikke brukes til annet enn til å hjelpe sjøfolk i nød. Innstående beløp må kunne brukes på den måten vi finner mest tjenelig, enten til direkte hjelp til hjemreise for strandede sjøfolk, eller bistand via advokat, der det er den beste løsningen. De som ønsker å være med på en slik hjelpeaksjon vil selvsagt få full informasjon om kontoen, og i sakene.

Vi har også saker der sjøfolk har blitt overkjørt av rettsvesenet, og befinner seg i en form for vakuu, og ikke klarer å løse flokene selv. Det har vi beklageligvis eksempler på allerede. De har brukt alle sine penger på å renske

seg, uten å lykkes. To slike saker blir nå forberedt for EMD i Strasbourg. Vi har, så godt vi har kunnet, hjulpet uten å bruke forbundets penger. Nå har den ene saken fått saksnr. i EMD, og kommer muligens opp før sommeren. Dette er et forslag fra oss, men det er dere som må ta avgjørelsen. Dette skal ikke ene og alene være en hjelp FFFS medlemmer skal nyte godt av. Dette skal være en hjelp som alle sjøfolk i nød skal kunne benytte seg av.

*Har dere meninger og synspunkter på dette, håper vi å høre fra dere.*

LRV



På bakgrunn av dommen vi fikk i Høyesterett, avsagt den 18.02.10, sendte vi nedenstående brev til statsråd Hanne Bjurstrøm. Vi venter spent på svaret.

LRV



Arbeidsminister Hanne Bjurstrøm  
Postboks 8019 Dep.  
0030 Oslo

Bergen, den 30. mars 2010

### Vedrørende sjømannslovens diskriminerende 62-års grense for sjømenn

Fellesforbundet for sjøfolk har i flere år tatt til orde for en heving av den særnorske, foreldede og diskriminerende øvre aldersgrensen for sjøfolk på 62 år, jf sjømannsloven § 19 (1) sjette ledd. Vi har blant annet støttet sjømannen Arne Eikhaugen i hans oppsigelsessak mot rederiet Nye Kystlink AS.

Høyesteretts flertall konkluderte dessverre i angjeldende sak den 18. februar 2010 med at oppsigelsen var gyldig. Flertallet kom til at når lovgiver i 2007 implementerte EU's antidiskrimineringsdirektiv 2000/78 EF i den norske sjømannsloven, og samtidig beholdt en øvre aldersgrense på 62 år, så måtte det legges til grunn at lovgiver hadde vurdert aldersgrensen og konkludert med at denne ikke var i strid med diskrimineringsforbudet.



EIDSVÅGRAKKEN 1  
5105 EIDSVÅG

TELEFON: 55 25 97 00  
TELEFAKS: 55 25 97 03

MOBL: 908 97 073  
416 56 292

E-POST: info@fffs.no  
INTERNETT: www.fffs.no

KONTO: 9521 65 10284  
ORG.NR.: 982 818 354

- FFFS TAR SJØFOLK PÅ ALVOR -



Mindretallet var uenig i dette synspunkt og presiserte at domstolene må påse at det foreligger et tilstrekkelig oppdatert og aktuelt grunnlag for forskjellsbehandlingen. "Forskjellsbehandling som ikke lenger er nødvendig eller forholdsmessig, bør ikke lovlig kunne opprettholdes under henvisning til fortidens behov." Da lovgiver i 2007 kun hadde gitt en "svært kort, generell og overfladisk" vurdering av behovet for en 62-års grense for sjømenn, konkluderte mindretallet med at ikke foreligger "noe tilfredsstillende grunnlag for å kunne konkludere med at aldersgrensen også i dag tjener legitime hensyn, og er egnet, nødvendig og forholdsmessig."

Fellesforbundet for sjøfolk deler mindretallets oppfatning og ber om snarlig tilbakemelding på hvorvidt Arbeidsdepartementet akter å endre angjeldende aldersgrense slik at norske sjømenn får et alminnelig stillingsvern som øvrige arbeidstakere i Norge, dette på lik linje med sjømenn i resten av Europa.

Til Deres orientering bemerkes at Arne Eikhaugen i forbindelse med Høyesteretts avgjørelse nå har påklaget staten Norge inn for Den Europeiske Menneskerettighetsdomstol for brudd på menneskerettighetene.

Jeg ber om Deres snarlige tilbakemelding.

Med vennlig hilsen



Leif Vervik  
Leder av Fellesforbundet for sjøfolk





# SLAGSKIPET BISMARCK

Vi avsluttet første delen med noen innledende krigshandlinger fra forskjellige avsnitt. Her skal det dreie seg om det mest berømte sjøslaget under 2. verdenskrig, kampen mellom Hitlers flaggskip Bismarck og hele den britiske Home Fleet.

---

AV JOHN NIKOLAI OMARK

---

Utrustning av en slagstyrke med slagskip og tunge kryssere for et tre måneders "handelsraid" var en svært omfattende affære, hvor også en hel flåte tank/forsyningsskip måtte plasseres ut i Atlanteren, for å etterfylle drivstoff og annet. Etter alle store planer, løfter til Hitler og forberedelser, ble det kun fullført et eneste raid av denne sorten i Atlanteren, og det var med Gneisenau og Sharnhorst vinteren 1941, over et år etter at krigen startet. På de tre månedene operasjonen pågikk ble det kun senket 22 skip, ikke mer en handfull ubåter med litt hell kunne klart på ei uke.

Da skipene kom tilbake til basen i Frankrike, ble det dessuten nødvendig med omfattende reparasjoner, som bandt dem til verksted i månedsvis, hvor de tok opp kapasitet som kunne vært mer til nytte for reparasjoner av ubåtflåten, som ble begrenset i sine operasjoner pga. brist på verkstedskapasitet. Dessuten fikk begge

skipene omfattende skader av britisk bombing mens de lå på verksted, og de kom aldri ut i Atlanteren igjen. Allerede på dette tidspunkt må Hitler ha forstått at slagskipenes tid var forbi, og at så vel byggingen av dem samt det omfattende vedlikeholdet var bortkastede ressurser.

Da Bismarck endelig ble klar i mai 1941 og skulle ut på sitt første raid 19. Mai, under kommando av admiral Günther Lütjens og en besetning på 2200 mann, var hun alene med den tunge krysseren Prinz Eugen, de andre skipene som skulle ha vært med, var forhindret av skader, og lå på verksted. Foruten admiralen oppe på admiralsbroen, som sto for krigingen, hadde slagskipene også en kaptein som sto for den daglige driften av skipet. På Bismarck var det Kapitän zur See Ernst Lindemann.

Det var meningen at eskadren skulle ha kommet ut under mørket den vinteren, men pga. av forsinkelsene kom avrei-

sen i mai. Det kom da meldinger til det britiske admiralitetet fra flere hold, helt fra eskadren passerte Kattegat, på vei opp mot Bergen i den lyse mainatten. En melding ble sendt fra et svensk fartøy i Skagerrak, og av norske motstandsmenn som observerte eskadren da den passerte Oksøy fyr utenfor Kristiansand. Under et opphold i Grimstadfjorden syd for Bergen, der eskadren bunkret fra et forsyningsfartøy, ble den observert og fotografert av britiske fly.

Gneisenau og Sharnhorst hadde brutt ut i Atlanteren gjennom Danmarksundet (mellom Grønland og Island) og nå skjønnte britene at Bismarck hadde samme hensikt, og dermed var jakten i gang.

Her må vi inn på etterretning og avlytting av radiotrafikk. Tyskerne hadde allerede før krigen utviklet et system for avlytting av britenes krypterte radiotrafikk til sjøs. De hadde også erobret kodebøker fra kaprete skip. det var ad-

miral Canaris` etterretningstjeneste som sto for denne tjenesten og hver sjøstyrke hadde med eksperter, som var i stand til å oppfange og dekode britenes meldinger like fort som britene selv. Burkhard von Müllenheim-Rechtberg, som var artillerioffiser ombord, skriver i boken Slagskipet Bismarck, at admiral Lütjens fikk melding fra etterretningsfolkene ombord allerede da Bismarck forlot Grimstadfjorden om kvelden den 21. mai om at britene hadde tatt opp jakten. Churchills ordre var å senke henne til enhver pris. Så langt var ennå ikke britene kommet med sin avlytningsteknikk, men det var like før de tok igjen tyskerne på dette området. I mai 1941 erobret britene dekodningsmaskinen Enigma og kodebøker fra en synkende ubåt, og allerede i juni hadde de greid å knekke kodene og kunne ta den i bruk, og heri lå grunnlaget for de alliertes seier i Slaget om Atlanterhavet.

De to første britiske skipene som tok opp jakten var to tunge kryssere som lå på vestkysten av Island, Suffolk og Norfolk. Suffolk skal ha vært det første skipet i Royal Navy som fikk installert den moderne radaren med motordrevet roterende antenne.

Den 23. mai kom Suffolk langs pakkisen på nordøstlig kurs i tåke, dreide så rundt til en sydvestlig kurs, og da oppdaget den aktre utkikken en grå vegg som kom dundrende gjennom drivisen med høy fart. (Bismarck skal ha hatt radar med fast innstilling i en sektor forover). Tyskerne hadde nok lyttet seg til hva som kunne ventes og hadde bemannet kanonene på fordekket og det tok ikke mange sekundene før det braket løs. Men Suffolk kom seg inn i tåka og kom seg unna. Det samme hendte med Norfolk, som også fikk noen salver etter seg. Men nå var tyskerne oppdaget, og britene kunne følge etter på god avstand med tyskerne på radaren. Hvilket Lütjens nok fort ble klar over, både av britenes radiomeldinger og fordi radarsignaler var lett å kjenne igjen på dertil egnet peileutstyr. Bismarck, derimot, var uheldig. Radaren som hadde vært så bra å ha til navigeringen tålte ikke de voldsomme støtene fra ildgivningen og ble ubrukelig. Dermed ble Prinze Eugen sendt opp i teten for navigeringens skyld.

### **HMS HOOD**

Slagkrysseren Hood, som fikk strukket kjølen allerede i 1916, var britenes stolthet på havet. Hun var til og med

noen meter lengre enn Bismarck, men noe smalere, og blir oppgitt til 48 000 tonn. Hood kom ut i 1920, og hun hadde bare sett fred fram til 1939. (Britene skilte mellom slagskip og slagkrysser. Slagkrysserne var, nok med hensyn på imperiets omfang, bygd for høyere fart og lengre rekkevidde).

Britene hadde også bygget nye slagskip i mellomkrigstiden, men ingen kom opp mot Hood. Og det skyldtes ikke at britene var beskjedne av seg, men en internasjonal avtale fra 1936 om begrensninger av tonnasje på slagskip til 35 000 tonn og kanonene til 14 toms, og dermed var Hood fremdeles Royal Navys flaggskip. Men denne avtalen hadde verken Tyskland, Japan eller Italia vært med på. Britene hadde også bygget nye slagskip i mellomkrigstiden, men ingen kom på størrelse med Hood, og det var en selvfølge at hun ennå var Royal Navys flaggskip. Hun lå nå i Skapa Flow med resten av Home Fleet og ventet på utviklingen med Bismarck, og om kvelden 23. mai satte hun til havs under kommando av admiral Lancelot Holland, eskortert av det noe mindre slagskipet Prince of Wales, som lå på ærbødig avstand akter om babord, og en destroyerflotilje. Det







Nordsjøen eller den Engelske kanal var utelukket.

Bismarcks mangel på drivstoff, er noe som har skapt undring blant marinehistorikere. Hun hadde en bunkerskapasitet på ca. 8000 tonn, like mye som de største tankbåtene på den tiden kunne laste, men det skulle også mye til. På full fart gikk det 50 tonn drivstoff i timen. Mye tyder imidlertid på at noe må ha gått galt under bunkringen inne i Østersjøen (i tyskokkuperte Danzig, nå Gdansk), som har gjort at de ikke kunne fylle alle tankene. Det er kjent at de "bunkret over" og fylte bunkringsentralen med olje, og det kan ha oppstått problemer i forbindelse med det. Men at både Bismarck og Prinz Eugen måtte bunkres opp i Grimstadfjorden kan tyde på at det allerede på det tidspunktet har vært mangel på skipsdiesel i Østersjøen. Dessuten rakk ikke bunkringen fra det ene forsyningskipet som lå i Grimstadfjorden for å fylle opp alle Bismarcks tanker.

Tyskerne hadde imidlertid to forsyningskip liggende syd for Grønland, og hvis det hadde gått etter planen, så skulle det ikke ha vært problemer med å rekke fram dit i god tid

## JAKTEN PÅ BISMARCK.

Nå visste britene hvor Bismarck var, og alt de hadde av skip vest om Gibraltar, slagskip, tunge kryssere, hangarskip og destroyere, ble nå satt inn i jakten. Suffolk og Norfolk var fremdeles med og nå sluttet også Prince of Wales seg til forfølgere. Suffolk fikk igjen oppgaven med å følge Bismarck med radaren, hvilket Lütjens var klar over. Bismarck var tvunget til å redusere farten, delvis pga. dybden forut og delvis fordi hun begynte å gå tom for drivstoff, fordi så mye bunkers rant ut gjennom skaden, at hun måtte holde "økonomifart", ca 20 knop i timen.

Dette ble starten på en jakt som er blitt en klassiker i marinehistorien, men hun holdt fortsatt en sydlig kurs. Britene kan ha vært uvitende om Bismarcks skade og trodd at hun fortsatt hadde kurs for sitt operasjonsfelt i Atlanteren. Suffolk krysset bak, fulgt av Norfolk og Prince of Wales i en sikksakk kurs, for å unngå eventuelle ubåter, og så langt ut mot sidene som mulig innefor radaravstanden, for ikke å bli oppdaget – men Lütjens hadde en plan. Han må ha hatt nøyaktig informasjon om hvor Suffolk befant

blåste storm fra nordvest, og de små destroyerne ble liggende etter, men de to store skipene holdt full fart, 27 knop, og de tilbakela distansen fra Orknøyene til iskanten ved Grønland på 36 timer. Samtidig kom tyskerne med Prince Eugen i teten ned langs iskanten fra nord. Admiral Lütjens visste hvor britene befant seg, likesom Admiral Holland viste hvor tyskerne befant seg.

Her møttes to kjemper som tilhørte hver sin epoke. Bismarck var like mye en festning på havet som et skip, med 30 cm. panser i skroget over vannlinjen og på det meste av dekket, mens gamle Hood, som ikke var blitt oppgradert til tidens krav, var tilsvarende sårbar, og hennes dårlig bepansrede dekk fra første verdenskrig var den største svakheten – og det skulle bli hennes undergang.

## GIGANTENES KRIG

Lütjens hadde stående ordre om å unngå kamp med britene, og brukte alle sine 150 000 hestekrefter, som gav en fart på 30 knop, for å komme ned langs iskanten og ut i Atlanteren før britene rakk fram – og han klarte det nesten. I femtiden om morgenen den 25. mai oppdaget britene og tyskerne hverandre omtrent samtidig, Hood omtrent 90 grader på Bismarck kurs. Og det ble tyskerne som fikk det beste siktmessige forholdet. Mens tyskerne så britene mot soloppgangen i øst og fikk siktet og bredsidene i le, gjorde sjødrevet rundt baugen at britene fikk dårligere siktemuligheter. Dette kan også ha vært grunnen til at Holland tok feil av

de tyske skipene. Som nevnt var det nå Prinz Eugen som lå i teten, og kanskje også fordi profilen på de to skipene var like, tok Holland feil og trodde det var Bismarck som lå i teten da han beordret ild på 24 000 meters hold, mens kun kanonene på fordekket bar, men var ikke i nærheten av å treffe.

Prince of Wales oppdaget Hollands feilbedømming og åpnet ild mot Bismarck, mens Lütjens var kaldblodig avventende, og først da britene var kommet nærmere og dreide babord for å komme på parallell kurs med tyskerne, beordret Lütjens ild. Etter ca. fem minutter fikk tyskerne inn et treff i akterdekket på Hood og dundret ned i et ammunisjonskammer som eksploderte og delte skipet i to. Det siste tyskerne så av henne var det lange forskipet som reiste seg loddrett før det forsvant i det iskalde havet. Akterskipet holdt seg flytende i en kort stund. Da destroyerne rakk fram fant de tre man på en flåte, de var de eneste overlevende. Prince of Wales fikk også store skader og hadde mange døde etter slaget, men hun hadde fått inn et par treff på Bismarck, hvorav det ene var en blindgjenger som gikk gjennom baugen der pansret var svakere. Den skadet bunkerstanker og rørsystemer forut slik at bunkersolje rant ut og vann trengte inn, noe som førte til at baugen ble dyp. Dermed var tyskerne nødt til å ta korteste veien til St. Nazaire i Frankrike, som hadde den eneste dokken utenfor Tyskland som var stor nok for Bismarck. Å forsøke å ta henne tilbake til Tyskland igjen gjennom

seg, og også når hun endret kurs på sin sikksakk rute.

Enhver slik kursendring gikk hjem til admiralitetet i kode – som altså etterretningsfolkene på Bismarck kunne tyde – og Lütjens viet sin tid. Og den kom da det ble gråvær og regn. Da passet han på mens Suffolk var lengst ute om babord å legge hardt styrbord i håp om å komme utenfor radaravstanden, hvilket han lyktes med og han kunne nå enkelt sørge for å øke avstanden og tok så en lang sving rundt til han kom inn på god avstand bak britene, krysset deres kurs og la seg på en mer østlig kurs direkte mot Biscaya, mens britene, som var klar over at tyskerne hadde kommet seg unna mot styrbord, altså mot vest, nå begynte å lete på en vestlig kurs – og altså økte avstanden til tyskeren.

Som nevnt kunne tyskerne fange opp radarsignaler på sitt lytteutstyr, men de kunne ikke beregne avstanden til skipet, men de regnet med at så lenge signalene kom inn klart og tydelig, så fulgte britene fremdeles med, men her var det Lütjens som ble lurt. Ja, ikke bare det, han gjorde noe som ble av avgjørende betydning for at britene til slutt klarte å oppspore Bismarck igjen.

Vi er nå kommet til morgenen den 26. mai, og da sendte Lütjens en melding til admiralitetet, som lød: "Et slagskip og to kryssere holder fortsatt kontakt" (hvilket de altså ikke gjorde). Ingen ting tyder heller på at britenes landbaserte lyttestasjoner plukket opp denne meldingen. Men da Lütjens noe senere sendte en lengre melding, ble noen uklare signaler plukket opp av en lyttestasjon i Irland, som gav en viss peiling på hvor tyskeren befant seg.

Nå var hele Home Fleet på sporet, ledet av sjefen, admiral John Tovey på slagskipet King George V. Og jakten kunne konsentreres på et mindre område. Nå sendte britene også ut langtrekkende sjøfly fra Irland, som lyktes med å finne Bismarck igjen, den 26. mai. kl 13.30. Britene hadde hangarskipet liggende utenfor Gibraltar, og nå var hun på vei nordover for å delta i jakten, og til tross for grov sjø klarte britene å få sine Swordfish torpedofly i luften, og under den aller siste delen av et omfattende angrep av en skvadron, lyktes en av pilotene å sende sin torpedo inn i akterskipet på styrbord side. Torpedoen eksploderte

i styremaskinen, som ble satt ut av funksjon. Tyskerne forsøkte forgjeves å bruke de to propellene til å manøvrere med, men forgjeves. Hvor mye de enn prøvde så dreide skipet opp mot vinden, som fremdeles var nordvestlig – altså i den retning forfølgerne befant seg. Dermed var kjempen dødsdømt. Hun ble liggende å drive for vinden mens Lütjens og besetningen ikke kunne gjøre annet enn å vente på den siste striden. Hele britenes styrke, som besto av to slagskip, admiral Toveys flaggskip King George V, Rodney, og flere tunge kryssere samlet seg nå ute i horisonten for å avventet dagslyset neste morgen.

Captain Vian, som vi ble kjent med i forrige nr. av Dråpen, var heller ikke langt unna. Da jakten på Bismarck startet var han med Cossack, og flotiljen var opptatt i eskorte lenger ned i sydvest, men ikke lenger unna enn at han med god fart kunne rekke fram hvis det skulle komme til kamp. Da meldingene begynte å strømme inn var han ikke sen om å vende om og sette kursen nordøstover. Det blåste fremdeles sterkt fra nordvest, og i 30 knops fart med sjøen inn fra babord må de små skipene ha vært mer under en over vann. Vian skal også ha mistet en mann overbord i det voldsomme kjøret. Men han kom fram i tide i 11-tiden om kvelden, mens altså Tovey lå avventende. Men ikke Vian – han ventet aldri – men beordret torpedoangrep fra alle sine fem skip.

Bismarck svarte men kanonild så godt det gikk, noe som gav destroyerne anledning til å sikte etter munningsflammene, men det er usikkert om det ble noen treff. Mye tyder imidlertid på at Bismarck hadde slagside mot babord neste morgen – og folk ombord på destroyerne hevder bestemt at de registrerte treff.

Det var det Rodney med sine 40 cm. kanoner som åpnet ildgivningen neste morgen, men det var som om ingen ting bet på Bismarck, som enda forsvarte seg så godt det gikk. Etter hvert ble siktemidler og alt over dekk skutt i filler, slagsiden økte og etter hvert stilnet Bismarcks kanoner. Da kom også krysserne inn på henne med sine torpedoer, men ingen ting hjalp, hun fløt fremdeles, og til slutt fikk britene hjelp av fienden.

Så lenge hun fløt ville britene tatt henne som prise, og internert besetningen, og dette kunne neppe Hitler tillate. von

Müllenheim-Rechtberg skriver at: "Fra kl. 1000 tentes sprengladninger på Bismarck for å senke henne". Deretter rullet hun over mot babord og gikk til bunns. Da var nok allerede admiral Lütjens død, og det kan ha vært egen hand med sin tjenestepistol. Det finnes en historie om at Lütjens' identitetsmerke dukket opp etter krigen, og det skal ha vært en av hans oppassere, som overlevde, som hadde hand om det. Lütjens kan ha beordret ham til å ta vare på merket.

Kaptein Lindemann, gikk over rekken og stilte seg på den horisontale skipssiden, hvor han gjorde honnør – mot det tyske flagget som ennå valet i toppen – blir det hevdet, og slik ble han stående til han gikk ned med skipet. Av de ca. 2200 mann som var ombord ble 110 mann berget av britene.

I løpet av to dager i mai 1941 var verdens to største slagskip gått til bunns – og 3500 mann var omkommet. Som nevnt fikk britene tak i Enigma-maskinen, i mai 1941, og allerede en måned senere kunne de ved dens hjelp oppspore alle de 5-6 forsyningsskipene tyskerne hadde liggende i Atlanteren og senke dem alle, unntatt ett, som ble tatt som prise.

Med tanke på de problemene Hitler allerede hadde med Gneisenau og Sharnhorst som lå og tok opp verkstedkapasitet i Frankrike må senkningen av Bismarck ha vært det som avgjorde hans syn på slagskipene. Nå ville han bare ha dem bort fra Atlanteren, og det hjalp ikke med admiralenes protester. Som vanlig fikk Hitler sin vilje igjennom, og fra nå av ble Hitlers forhold til admiralene preget av hans gryende forståelse om at slagskipenes tid var forbi.

Den av admiralene som heretter kom til å stå Hitler nærmest var sjefen for ubåtflåten, admiral Karl Dönitz, og Großadmiral Raeders tid som sjef for Krigsmarinen gikk mot sin slutt.

I neste nr.: En fiasko i marinehistorien



# ADVOKATENE SVARER

## Følgende spørsmål ønskes besvart fra FFFS sin advokat:

1. I dag falt avgjørelsen i høyesterett om at Staten ikke kunne gi en lov om betaling av rederiskatt tilbakevirkende kraft, jfr. GrL. § 97. Dommen gikk i redernes favør 6-5.

Selv om alle høyesterettsdommer kan benevnes som prejudikat, er denne dommen allikevel ingen overveldende seier, kjenner jeg staten rett, vil de nok komme opp med en "ny" variant for å få fatt i disse skattepengene!

2. Mitt spørsmål vil allikevel være: Kan man tolke denne dommen dit hen at man kan vurdere å anlegge sak mot Staten for å ha gitt pensjonsforliket av 1.januar 2001 også tilbakevirkende

kraft? Alle som fyller 67 år etter denne dato vil (også etterlatte) få null-0- i sjømannspensjon, selv om man betaler inn også etter 360 fartsmåneder?

3. Hvordan kan Staten tillate seg å stjele menneskers innbetalte pensjon hvis du mottar f. eks rehabilitering, uførhetsgrad etc.?

Skal sjøfolk sponse andre mennesker som aldri har innbetalt ett øre i pensjon og disse skal allikevel få full uttelling for våre innbetalte pensjonsbidrag? Jeg trodde at hallikvirksomhet var ulovlig i Norge, men det gjelder tydeligvis ikke for Staten. Noen bedre?

Vennlig hilsen  
Grethe Mjåland ex R/off.

## SVAR TIL GRETHE MJÅLAND

Når det gjelder dommen som gjaldt tilbakebetaling av rederiskatt, vil ikke denne avgjørelsen i seg selv kunne si noe om lovligheten av pensjonsforliket av 2001. Under selve behandlingen av dette forliket ble spørsmålet om tilbakevirkning berørt, og partene i forliket har i alle fall lagt til grunn at det ikke rammes av Grunnlovens bestemmelse som gir forbud mot å gi lover tilbakevirkende kraft. Hvordan Høyesterett ser på dette kan man jo ikke vite, men generelt kan sies at det skal mye til før domstolen setter til side en lov med en slik begrunnelse.

Når det gjelder selve innholdet i forliket, så vil nok mange være enig i den karakteristikken du gir i punkt 3 i ditt spørsmål. Svaret må dessverre være at det er mangt og meget som for mange kan virke urimelig, men som allikevel er lovlig. Mange vil sikkert mene at sjøfolkenes organisasjoner (de som har vært hørt) har gjort en slett jobb i forbindelse med pensjonsforliket. I en prosess som dette er det gjennom slik, aktiv politisk påvirkning i forkant man kan gjøre noe. Rettsprosesser i ettertid blir ofte en svært mager trøst, og med et uvisst utfall.

## Det er med beklagelse FFFS må fortelle at vi trekker oss ut av avtalen med WMC.

I flere år har undertegnende ivret og arbeidet for at vi skulle få til et kort som sjøfolk og andre reisende kunne benytte i tilfelle noe drastisk skulle skje, når de var ute og reiste.

Jeg har hatt kjennskap til WMC i mange år. Da kortet endelig var ferdig utviklet, og klart for markedet, ble vi både lettet og glad. WMC tok kontakt med oss for samtaler om et mulig samarbeid.

De første innledende samtaler startet vi med på høsten i fjor. Alt så lovende og flott ut.

Da kontrakten ble forelagt oss, så den ut til å være i overensstemmelse med det vi hadde diskutert og blitt enige om. Senere viste det seg dessverre, ikke å holde stikk. Intensjonen var finurlig endret, slik at det nå kunne tolkes dit hen at alle FFFS medlemmer, skulle det betales for. Ikke bare de som fysisk hadde kontaktet WMC og meldt seg inn.

Slik vi ser det, er vi blitt forsøkt lurt. Konsekvensen, etter at vi har hatt mange telefonsamtaler og møter i ettertid, er at vi trekker oss ut av samarbeidet med WMC.

Om noen fortsatt ønsker å ha WMC kortet, må hver enkelt forhandle med WMC. FFFS trekker seg ut.

Kommer det et tilsvarende kort i fremtiden fra et annet hold, vil vi undersøke mulighetene for et samarbeid.

Vi beklager at det endte slik.

LRV

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)



Illfoto: Vidar Strønstad

# Samhold gir styrke!

**Dette er en gammel og vedtatt sannhet, likevel er sjøfolk delt opp i tre forskjellige særinteresseorganisasjoner og et samlende sjømannsforbund, FFFS. Om sjøfolk virkelig ønsker å ha trygge arbeidsplasser er det på tide å gjøre noe med dette.**

I snart ti år har FFFS arbeidet for å få sjøfolk til å samles i et forbund. Vi har et stykke på vei klart det, men fortsatt gjenstår en god del før oppgaven er løst. Det rare er at når vi er på skipsbesøk, sier de fleste (bort i mot 100 %) at det beste hadde vært om alle sto samlet i et forbund. De ser logikken i å være samlet, men fra mening til handling er det tydeligvis en lang vei å gå.

Argumentet for ikke å melde seg inn i FFFS er at vi ikke har forhandlings-

avtalerett, men når vi har den i hende, vil de melde seg inn. Dette virker litt rart i våre ører. De vil melde seg inn når andre har tatt jobben med å sikre forhandlingsretten, men å være med selv, er det verre med. Med en slik innstilling vil det bare ta lengre tid. Avtale-/forhandlingsrett vil vi få, selv om vi må gå den lange veien til Strasbourg. Det er nå vi, og dermed dere, virkelig trenger støtte, før alle rettssakene starter. Advokater er ikke på billigsalg.

Det FFFS vil bruke forhandlingsretten til er å gjøre livet mer demokratisk for alle de seilende. Vi vil innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs, sjøfolk er ikke så gal at de trenger et eget lovverk. Vi vil arbeide for at hele næringen får nettolønnsordning, det vil langt på vei stoppe utflagging. Vi ønsker å styrke den norske sjømann i kampen mot billigere utenlandsk arbeidskraft. Få stortingspolitikere til å forstå at norsk skipsfart er viktig for distriktene. Arbeide for at vi får mer frakt langs kysten på kjøll, i stedet for på veiene. Dette er bare noen av sakene vi brenner for, og sammen kan vi klare det.

Som dere sikkert har sett gir samhold styrke. Se bare på heismontørene, de er ikke så mange som oss, men om de går til forhandlinger på et eller annet grunnlag og ikke vinner frem, står de samlet og vinner til slutt. Det kan vi som sjøfolk også klare, om vi bare kunne enes. Å stå tilsluttet flere særforbund, i stedet for å være samlet i et sjømannsforbund, er splittende. Det er ikke slik vi vinner frem med sakene våre.

Alle er vi enige i at sjømannsyrkene er fantastiske yrker, og at sjøfarten må overleve som en stor og solid arbeidsplass for norske og utenlandske sjøfolk. Om vi blir mange og sterke nok, kan vi klare nettopp det. Som en stor samlet arbeidstakergruppe får vi gehør i media, vi kan skape blest om det vi står for, og få politikerne over på vår side. Som små særforbund har vi sett hvor det bærer: Mer og mer utflagging og dårligere forhold og tider for norske sjøfolk. Dette kan vi med samarbeid snu.

LRV



# Anmeldelse av Sleipner-kommisjonen

Som kjent for Dråpens lesere har vi her i Dråpen forsøkt å henlede oppmerksomheten på en del uheldige forhold omkring Sjøfartsdirektoratets kontrollfunksjon. Vi har også vist hvordan den av Justis- og politidepartementet oppnevnte undersøkelseskommissjonen har sviktet i utredningen om Sleipner-ulykken. I stedet for å få fram sannheten om denne ulykken, som er en av de alvorligste som har rammet innenriksfarten i fredstid, har kommisjonen – bevist eller ubevist – fusket og bortforklart så vel åpenbare feil og mangler med båten, som svikt hos samtlige aktører, inkludert Sjøfartsdirektoratet, som har hatt med denne båten å gjøre. Det er nå tid til å gå et skritt videre med saken, og jeg har nå, privat, gått til anmeldelse av Sleipner-kommisjonen. Som nevnt er det mange, fra Politi- og justisdepartementet og nedover, som har sviktet i dette, men ettersom det er kommisjonen, som et presumptivt selvstendig organ og som har lagt fram rapporten, som førte både rettsapparatet og allmennheten bak lyset, derfor må anklagen i første omgang rettes mot kommisjonen.

JNO

## Til Oslo Politikammer

Etter at anmeldelsen som ble innlevert 01.05. 2010 ble kjent i fagmiljøet, er det kommet fram nye opplysninger i saken som er så viktige at de må komme med i anmeldelsen, og jeg sender hermed en revidert versjon av anmeldelsen. Etter at hurtigbåten Sleipner grunnstøtte på skjæret Store Bloksen 26. november 1999, hvor 16 mennesker omkom, ble det av Justis- og politidepartementet 1. desember 1999, med hjemmel i sjøloven, oppnevnt en undersøkelseskommissjon med mandat til å oppklare årsaken til ulykken. Kommisjonens sammensetning: Formann var dommerfullmektig Arild O. Eidesen.

Øvrige fire medlemmer var:

1. (Svensk borger) Stig Bystedt. Ingeniør, som foruten *teknisk högskola* hadde videreutdanning i "hydromekanikk, matematisk fysisk-reaktorteori, reaktorteknikk, reguleringsteknikk og programmeringsteknikk".

2. Einar Drægebø.

Foruten politiskolen, utdanning som cand.jur. Han var på det tidspunktet også politimester i Hordaland politidistrikt – og fikk dermed dobbeltrollen som både medlem av kommisjonen og ansvarlig politimyndighet under de påfølgende rettssakene i Bergen.

3. Erik Jersin. Sivilingeniør (maskinteknisk fabrikkdrift og verktøymaskiner).

4. Rune Teisrud. Utdanning som sjøkaptein og sjøforsikringskandidat. Skipsfører utenriks fart, 1981 – 85. As-

surandør og havaribehandler innen sjøforsikring, 1985 – 91. Sjøfartsinspektør i Kristiansand, 1991 – 92. Avdelingsdirektør, Inspeksjonsavdelingen i Sjøfartsdirektoratet 1992 – 95. Loss Prevention Manager, Assuransforeningen SKULD, 1995 – 96. Rederiinspektør, Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet 1996 – 98. Direktør, Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet fra 1998.

Et sjettede medlem var advokatfullmektig ved regjeringsadvokatens kontor, Ole Christian Borge, som var regjeringens representant i kommisjonen.

Det framgår her at ingen av kommisjonens medlemmer hadde relevant teknisk bakgrunn, og at kun ett av medlemmene, Rune Teisrud, hadde nautisk erfaring, men kun fra utenriks fart. Det framgår også – at Teisrud hadde vært sjøfartsdirektør Ivar Manums underordnede i fire år før Manum tok ham med i kommisjonen. Det vil bli for mye og for innviklet å gå i detalj om alle feil og mangler med Sleipner og Sleipner-rapporten. *Jeg vil derfor kun nevne de viktigste punktene.*

1. *Den mest alvorlige feilen med Sleipner* lå i båtens stabiliseringssystem. Det følgende er alt rapporten inneholder om dette:

### 4.3.3.3 Stabiliseringssystem

*MS Sleipner har ikke stabiliseringsfiner, verken forut eller akter. Derimot finnes en «interceptor» basert på et «ride control system». Systemet består av en hydraulisk styrt vertikal plate, plassert tverrskips i akterkant av akterspeilet, som ved hjelp av hydraulikk kan beveges*

*opp og ned. På denne måten skapes et varierende overtrykk under pongtongen, hvilket medfører at fartøyets vertikale bevegelser i sjøgang i noen grad reduseres. Det har i etterkant fremkommet opplysninger om at stabiliseringssystemet på MS Sleipner i en lengre periode før ulykken hadde vært ute av funksjon. Til tross for at de vertikale platene har vært låst i sin øvre posisjon, skal platen på en av sidene enkelte ganger ha glidd ned til nedre posisjon. Når bunnplaten faller ned, vil trykket som dermed oppstår under platen, kunne medføre en mindre krenkning av fartøyet. Platen gir dessuten en viss motstand. Både krengingen og motstanden gir grunnlag for enkelte mindre giring effekter, men i hver sin retning. Faktisk giring vil derfor bli ganske marginal og ikke representere noe problem for navigatøren, se for øvrig også pkt. 5.5.3. Enten har ikke kommisjonen forstått hele problemet, eller så er dette en bevisst bagatellisering av et alvorlig problem, som kan være hovedårsaken til Sleipner-ulykken. Det heter altså først at den ene platen gled ned – hvorefter man forklarer hva som skjer under normale forhold når begge platene, som er datastyrt, er i drift. I etterkant av hva? Dette problemet hadde kommisjonen fått kjennskap til allerede under de første høringene med besetningen. "I etterkant" kan bety at dette ikke var med i rapporten før media fikk rede på det og begynte å skrive om det.*

*"Undersøkelseskommissjonen så ved sin første inspeksjon av hoveddelen av vraket at en plate til "ride-control" systemet*

*i babord skrog stod nede. Under enhver omstendighet er det ikke sannsynlig at nedsenking av interceptor-platen kan ha medført kursavvik i nevneverdig grad”.*

Enhver som har satt sine ben ombord i en båt, liten eller stor, vet at hvilken som helst gjenstand som henger i sjøen under ene siden av båten vil dreie båten til samme side. Og selvfølgelig kunne platen like godt glidd ned før grunnstøtingen, ikke minst fordi båten med motorene i gang og bevegelsen i sjøen ville hatt en vibrasjon som kunne ha vært en medvirkende årsak til at platen gled ned. Det meste taler for at det var platens tyngde som dro den hydrauliske sylinders stempelstang ned, hvilket må bety at det kan ha vært en intern lekkasje i systemet som reduserte trykket i sylindere, så mye at vekten av platen dro stemplet ned. Eventuelt kan det ha vært en elektrisk feil i systemet. Hvor fort platen gled ned er vanskelig å bedømme. – Ryktet sier at da babord plate gled ned en gang tidligere, gikk det fort.

Platene kan sammenliknes med to ekstraror under båten med en konstant rorvinkel på 90 grader. Med babords plate nede ville båten fått en konstant giring mot babord, som hvis dette ikke ble stadig kompensert for, ville dreid båten sirkelen rundt. Et annet spørsmål er om kapteinen, Sverre Hagland, som ikke hadde ført båten tidligere, men som vikarierte på denne turen fra Stavanger til Bergen, kjente til feilen med babord interceptor. Båten hadde altså gått med denne feilen lenge, men det sies ingen ting om hvor lenge, eller når og under hvilke omstendigheter feilen først ble oppdaget. At den ikke var blitt utbedret må skyldes at rederiet anså dette som en garantisak, som verftet hadde ansvaret for, og som således måtte utbedres av verftet.

Et annet spørsmål er om feilen var blitt innrapportert til Sjøfartsdirektoratet. Rapporten inneholder en rekke detaljtegninger av båten – men der finnes ingen tegninger hvor interceptor-platene er med. Selvsagt har konstruktøren hatt disse med på sine originale tegninger. – Et interessant spørsmål er da hvorfor kommisjonen har valgt å offentliggjøre bilder av båten uten at denne viktige detaljen er tatt med. Det er også mye som tyder på at kapteinen ikke var blitt gjort kjent med feilen på ride-kontrollen. Han forklarte til kommisjonen at han fra kursendringen ved Ryvarden, måtte



Illfoto: Draupner, søsterskipet til Sleipner. Eirik Ask - [www.bergensips.com](http://www.bergensips.com)

kompensere ”mer enn vanlig” mot styrbord. Strekning Ryvarden Store Bloksen er ca. en nautisk mil, som med Sleipners fart ville tatt ca. 100 sekunder.

På denne strekningen navigerte kapteinen, som vanlig, etter Håskru fyrlykt på en nordlig kurs. Avstanden fra Ryvarden til Håskru var 1,5 nautiske mil. Kapteinen satt i sin pilotstol med alt manøvreringsutstyr på styrbord side av midtlinjen fremst i styrehuset, og overstyrmannen satt i en liknende stol på babord side, hvilket vil si at de to ville observert lyset fra Håskru med forskjellig vinkling. Styrmannen fulgte med og så lyset fra Håskru på styrbord baug, der det skulle være sett fra hans stol. Kapteinen ville ha oppfattet lyset mer rakt på baugen. Ved grunnstøtingen var båten kommet et par hundre meter til babord ut av Håskrus hvite sektor. At båten kunne komme så langt mot babord kan det kun være en forklaring på, og det er at uansett hvor mye kapteinen kompenserte mot styrbord, og uansett hvor godt han så fyrlykten der den skulle være, så må interceptor-platen på babord side, i kombinasjon med den høye farten og små avvik stadig ha trukket båten over mot babord.

2. Båten hadde to radarer, men det går ikke fram av rapporten om begge var i bruk, ei heller om både kapteinens og styrmannens radarpanel var tilkoplede samme radarantenne. De betjente hvert sitt panel, og begge var opptatt med justering for å finne ekko fra Store Bloksen, men til ingen nytte. Tydeligvis var disse radarene ubrukelige i noe sjøgang og sjødrev, og de sekundene begge var opptatt med denne justeringen tok båten en siste giring mot babord og gikk på

Store Bloksen. Det sies ikke direkte i rapporten, men det synes som om verken kapteinen eller overstyrmannen overhodet hadde radarbilde av Store Bloksen på strekningen Ryvarden og fram til grunnstøtingen, og uten radar hadde kapteinen ingen mulighet for å kontrollere om han var oppe på den rette kurslinjen.

3. Etter min oppfatning er det Sjøfartsdirektoratet, som høyeste kontrollrende myndighet, som bærer det største ansvaret for Sleipner-ulykken. Denne båten burde aldri ha hatt tillatelse til å gå fra kai, og det burde heller ikke søsterskipet Draupner hatt. Det er da også kjent at Draupner ble tatt ut av trafikk etter Sleipner-ulykken for å gjennomgå en omfattende ombygning, men hvilke utbedringer som ble gjort er ukjent. – Draupner er nå solgt til utlandet.

4. Flere av offiserene som tilhørte Sleipners to besetninger ble aldri forhørt etter ulykken: Begge de faste kapteinene, den andre maskinsjefen og den andre overstyrmannen, til sammen fire mann. For øvrig inneholder rapporten fire linjer (i kapittel 5) om ”passasjerenes forklaring”. – Om mannskapets forklaring står det ingen ting i rapporten.

5. Under seilassen var også servicemannen (dansk borger) Ole Faxe med, som tydeligvis var ombord på forskjellige garantioppdrag for verftet, bl.a. for å reparere feilen på ride-kontrollen og for å utføre radarservice. Ole Faxe bør også avhøres om hva hans oppdrag gikk ut på, og om han hadde lokalisert feilen i ride-kontrollen.

Det synes å ha vært en kombinasjon av nedsenket babord interceptor-plate og

ubrukkelige radarer som forårsaket grunnstøtingen.

### Nye opplysninger:

Etter at anmeldelsen ble levert til politiet er det kommet reaksjoner fra kompetent, faglig hold, som inneholder ytterligere kritiske utredninger om Sleipner-kommisjonens arbeid. Bl.a. har Roy Erling Furre i støttegruppen etter Sleipner-forliset tatt initiativet til flere utredninger både i det nautiske og det tekniske. Dertil finnes det også synspunkter m.h.t. skrogets kvalitet og sammenføyning. Også lov- og forskriftsmessige feil er påpekt, inkludert inhabilitet både i kommisjonen og i den etterfølgende rettsprosessen. Disse utredningene er blitt sendt til en rekke myndigheter, inkludert storting og regjering, og også til media – men ingen av disse henvendelsene er blitt verdiget svar. Til sammen har anmelderen og disse utrederne påpekt en rekke brudd på lover og forskrifter, mangel på kompetanse og skjuling av beviser. Disse aktørene, samt meg selv, har uavhengig og uten å kjenne til hverandre, observert og beskrevet feil på hvert vårt vis, ofte sammenfallende og ofte utfyllende til hverandre. Det må understrekes at jeg ikke kjente til noen av utrederne eller deres engasjement før etter at anmeldelsen var levert til politiet, og nyheten om anmeldelsen spredte seg i miljøet.

### Utrederne er:

1. Alf H. Brekke. Senior Engineering. Inspektør i Den Norske Veritas 1972-85: Om flere alvorlige aspekt og spesielt skrogets dårlige kvalitet og feilaktige sammenføyning.
2. Ola Farstad. Siv.ing./Fysisk metallurg. Farstads Materialkonsult: Også om skrogets dårlige kvalitet og feilaktige sammenføyning.
3. Ragnar Gjørven. Sjefsingeniør Norsk Elektroteknisk Komité: Om det elektriske anleggets dårlige kvalitet og feilaktige montering.
4. Ole Johnny Skoglund. Tønsberg Automasjon & Elektro: Også om det elektriske anleggets dårlige kvalitet og feilaktige montering.
5. Arne Sagen. Tidligere overingeniør i Det Norske Veritas. Tidligere forsknings-sjef ved Norsk Skipsforskningsinstitutt: Om kommisjonens manglende forståelse for gjeldende lover og regler.

Disse utredningene kom som en reaksjon fra fagfolk etter at Sleipner-rapporten ble kjent, og de ble sendt til forskjellige myndigheter, men ingen ting tyder på at noen av dem ble verdiget svar. Alf H. Brekke er min kontaktperson og formidler av disse opplysningene.

### Farten ved grunnstøtingen:

En omtrentlig beregning viser at distansen mellom Ryvarden og Store Bloksen, etter at Hagland gikk over til manuell styring, var ca. 1 nautisk mil, som med 35 knop ville tatt ca. 100 sekunder. Det er nå kommet fram opplysninger som tyder på at Sleipner ikke, som kommisjonen hevder, hadde opp imot full fart ved grunnstøtingen, men at farten var redusert betraktelig. Ja, så mye at folk som var ombord knapt merket støtet, annet enn at de hørte en skrapende lyd under båten. 35 knop tilsvarer 64 kilometer i timen, og med den farten og en bråstopp mot skjæret, ville alt løst, inkludert mennesker, blitt slynget rundt omkring, og blitt skadet. – Jamfør å kjøre i fjellveggen med en bil i 50-60 kilometers fart. Men det forekom ingen skader, og det hevdes av folk som var med at kopper som sto på bordene ikke rørte seg av flekken. Altså må kapteinen ha rukket og reversert og redusere farten betraktelig før båten støtte mot skjæret. Det meste tyder på at båten ikke støtte på den synlige delen av skjæret men at den skled opp på en lavere kant på sørøst-siden av skjæret, som etter bilder å dømme ligger omtrent i vannlinjen (avhengig av tidevannet).

Kommisjonen hevder at overstyrmannen ropte sitt varsel til kapteinen ca. 15 sekunder før båten støtte på skjæret, så dette var altså den tiden kapteinen hadde til rådighet for reverseringen. I rapporten heter det at: "Kapteinen dro da maskin-hendlene fullt akterover" – hvilket er villende. Denne typen maskinert, med høyt omdreiningstall og reduksjonsgir, har vridbare propellvinger, og det var hendlene for denne vridningen kapteinen satte i revers. Denne reverseringsmanøveren kan ikke ha tatt mer enn et par sekunder. Under kapittel 4.3.3.2 i rapporten heter det om stopprøve utført på Draupner etter Sleipner-havariet at: *Stopprøve ble utført i stille farvann med en hastighet på 35 knop. Fartøyet stoppet helt opp etter 16-20 sekunder, med en tilbakelagt distanse på ca. 180 meter etter at ordre om full akterover var gitt. Stopprøver i stor sjø fra akter viste*

*omtrent samme stopptid, med noe kortere stopplengde.*

Det synes helt klart at om Sleipner hadde full reversering i 13 sekunder, kunne farten ved grunnstøtingen ikke vært stor. Og når kommisjonen hevder at farten da båten grunnstøtte "bare har vært marginalt lavere enn ordinær marsjhastighet, som er ca. 35 knop", må det betraktes som en grov feilbedømming, som har tegnet et feilt bilde av hele nødsituasjonen. Selvsagt er det vanskelig å forstå de store skadene båten fikk når farten var så lav, men dette må ses i sammenheng med "skrogets dårlige kvalitet og feilaktige sammensetning" (Alf H Brekke). Tilsiktet eller ikke – så fikk denne feilaktige konklusjonen i rapporten den konsekvens at ingen av aktørene (rederiet, classeselskapet, sjøfartsdirektoratet) behøvde å svare på ubehagelige spørsmål, verken fra kommisjonen eller i rettssakene, om den dårlige skrogkvaliteten og feilaktige sammensetningen av skroget, som burde ha vært oppdaget og påtalt allerede under byggeperioden, og som utvilsomt var årsaken til at båten brakk i to før den sank i to atskilte deler. (I rapporten benevnt "hovedseksjon" og "baugseksjon"). Disse nye opplysningene fra kompetent hold kan i vesentlig grad bidra til å oppklare viktige spørsmål omkring Sleipner-forliset, og jeg legger disse opplysningene til grunn for to nye punkter i anmeldelsen:

6. Kommisjonens feilaktige konklusjon om farten ved grunnstøtingen.
7. Kommisjonens mangel på utredning om skrogets dårlige kvalitet og feilaktige sammenføyning. Sleipner-ulykken er det beste eksempel noensinne på hvor galt det kan gå når resultatet av en serie uheldige omstendigheter, inkludert så vel tekniske feil som svikt i kontrollfunksjonen helt fra byggeperioden, sammenfaller i det mest uheldige øyeblikk som tenkes kan. Samfunnet, ikke minst pårørende etter de omkomne og de overlevende, så vel som hele samfunnet har krav på å få vite sannheten om Sleipner-ulykken. Sannheten om ulykken kom ikke fram gjennom den endelige dommen i Gulatingslagmannsrett, hvor kaptein Hagland 5. desember 2003 ble dømt til 6 måneders betinget fengsel, uten at et eneste bevis ble lagt fram imot ham. – Saken ble nektet anke til Høyesterett.

**John Nikolai Omark**



# ...OG DET BLIR BARE VERRE

Som nevnt i anmeldelsen er det i et-tertiddet kommet inn nye opplysninger om Sleipnerulykken, som er til stor hjelp i letingen etter så vel årsaken til ulykken, som til konsekvensene av den. Den siste av slike opplysninger kom inn nå nylig, altså etter at også den korrigerede anmeldelsen ble innlevert til politiet. Disse siste opplysningene er like viktige som de tidligere, og jeg tar dem med her med kommentarer. Jeg har tidligere behandlet dette i boken, "Direktoratet", som kom ut i 2006, men jeg hadde da kun Sleipner-rapporten å holde meg til – og opplysningene i boken ble dermed mangelfulle og misvisende. Denne gangen håper jeg det skal bli mer i samsvar med virkeligheten. Det gjelder en såkalt klikkfunksjon i styreanordningen som var plassert på navigatørstolens styrbord armstøtte. I rapporten beskrives det slik: 5.5.1.3 Andre egenskaper ved utstyret på broen Det er for øvrig ingen indikasjoner på at navigasjonsutstyr har sviktet. Overstyrmannen har imidlertid vist til at styrehjulet, som var montert på navigatørstolens styrbord armstøtte, på kapteinens stol ikke hadde «klikk-funksjon» for angivelse av senterposisjon. Han har antydning at dette kan ha medført at forsøk på å korrigere giringsutslag i en retning, feilaktig er gjort ved rorutslag i samme retning som giringen, slik at kursavvik kan ha økt ytterligere.

Realiteten i dette kan kommisjonen ikke ta stilling til. Kommisjonen begrenser seg til å vise til at senterangivelse ikke er påbudt. Det vil også kunne være delte meninger om slik «klikk-funksjon» er ønskelig eller ikke. Under enhver omstendighet bør navigatøren gjøre seg kjent med styrefunksjonen før han tar fartøy ut. Han skal også forholde seg til faktisk kurs – vist med gyrokompass – ikke til tekniske forhold ved styreanordningen. Det er også verd å legge merke til at overstyrmannen er den eneste som har nevnt feilen i styreanordningen til kommisjonen, som i sin tur kun har reagert med likegyldighet, og som ikke har hatt noen interesse av å få mer utfyllende opplysninger ut av ham. Maskinsjefen nevnte den ikke, og han ble heller aldri spurt. Og, som nevnt i anmeldelsen så har kommisjonen også her unnlatt å høre viktige personer i saken:

Begge de faste kapteinene, begge maskinsjefene og den andre overstyrmannen, til sammen fem mann, som alle må ha hatt førstehåndskjennskap til feilen i styreanordningen.

Kommisjonen begrenser seg altså til å hevde at den klikkfunksjonen, som var lagt inn i styrefunksjonen av konstruktørene og godkjent av alle kontrollorganer, ikke var "påbudt". Påbudt av hvem? Alle hjelpemidler som den moderne tekniken har innført for å forenkle og gjøre navigeringen tryggere har en hensikt, og det tilfaller ikke en kommisjon med begrenset erfaring i navigasjon å mene noe som helst om den saken. Videre må det minnes om at kaptein Hagland var godt kjent med styrefunksjonen fra sin tid ombord i Draupner. Ja, nå kommer det fram opplysninger om at Hagland hadde hatt det samme problemet ombord på Draupner, at noe ble feil med klikkfunksjonen, og at han anså funksjonen så viktig og feilen så alvorlig at han straks sørget for at feilen ble reparert. Dette beviser to ting: For det første at konstruksjonen ikke tålte vanlig bruk, og for det andre at Hagland var den av alle involverte som viste personlig initiativ og ansvar og fikk feilen reparert. Spesielt i mørket må denne funksjonen ha vært til stort hjelp for navigatøren, som da uten avbrudd kunne konsentrere seg om radarbildet. En kilde beskriver styring uten klikkfunksjonen slik: For, på eit brukande vis, å prøve å kompensere denne viktige feilen var det at føreren av fartøyet måtte føle seg fram ved å la tommeltotten, eller ein annan høveleg, "ledig" finger, fungere som rattstillings-sensor!

For øvrig sier ikke kommisjonen et ord om at radarene på Sleipner var ubrukelige til oppgaven de var beregnet for, og at det var dette problemet både Hagland og overstyrmannen var opptatt med i sekundene før båten gikk på Store Bloksen. Den belærende påstanden "Han skal også forholde seg til faktisk kurs (...)" er det heller ikke mye fornuft i. Hagland forklarte til kommisjonen at hans prioritering m.h.t. navigeringen på denne strekningen, hvor han gikk på manuell styring, var Håskru fyrlykt, og da er hvit sektor det han skal forholde seg til, og dessuten med radaren som

hjelpemiddel for å kontrollere "faktisk kurs", d.v.s. nøyaktig hvor han var i hvit sektor. Det virker som kommisjonen tror gyrokompasset har gjort fyrlyktene langs kysten foreldet og ikke lenger bør brukes i navigeringen.

Selv er jeg ikke navigatør, og det jeg tidligere har gitt uttrykk for i denne saken har vært ut fra rent logiske betraktninger, så jeg vil for ordens skyld sitere en uttalelse fra en erfaren sjøkaptein, som bl.a. skriver at hvis kommisjonen hadde sett nærmere på rederiets farvannsbeskrivelse så: "(...) ville de fort oppdage at fyrlyktene manglet stevningspunkter – noe som medfører at en ikke kan ta blikket bort fra radarskjermen i dette trange og småbåttrafikkerte farvannet".

Som Dråpens lesere kjenner til har vi nå i halvannet år satt Sleipner-ulykken i fokus, og anmeldelsen av kommisjonen 5. januar i år har ført til nye og viktige opplysninger i saken. Det som er kommet fram hittil vitner om svikt, foruten i alt det tekniske, også hos så vel forvaltningsmyndighetene som i rettsmyndighetene, i et omfang som gjør Sleipner-saken til den største maritime skandalen i Norge gjennom tidene. I den maritime sektoren har det også tidligere blitt løyet mye – av mange aktører – men aldri i et slikt omfang som her.

En grundig oppklaring av Sleipner-saken krever ikke bare teknisk og nautisk ekspertise, men også juridisk. Her er det innslag av så vel mened (å tale usant under ed) som skjuling av beviser og unnlattelse av å avhøre viktige personer. Dette gjelder ikke bare for de nevnte ofiserene, men også for de i anmeldelsen nevnte ekspertene, som vitnet i retts-sakene om så vel tekniske feil med båten, som kommisjonens feilbedømming av navigeringssituasjonen. Hvis rettsmyndighetene hadde villet benytte seg av dette, hadde de hatt all den informasjon som var nødvendig til å gjøre en helt annen vurdering av skyldspørsmålet enn den som kom fram i lagmannsrettens dom. For øvrig er det ennå ikke kommet svar fra politiet om anmeldelsen, men ifølge straffeloven synes det klart at dette er en sak for den høyeste påtalemyndigheten, riksadvokaten.

**John N. Omark**

# ITF krever stopp i norsk utflagging

**Dette kunne vi lese på NSOF's hjemmesider 22.03.10. Dette er en fantastisk nyhet. Det er også i tråd med det FFFS ønsker, når vi snakker om å bli et forbund, nemlig samarbeid.**

Hadde enigheten vært til stede på et tidligere stadium, hadde saken også vært avgjort for lenge siden.

Ikke misforstå meg, det er som sagt fantastisk at flere er enige. Tenk det er enighet om å stoppe raseringen av norske arbeidsplasser! Stoppe sosial dumping! Dette har FFFS snakket og skrevet om i lange tider. Det har vi også sett at de andre forbundene også har gjort, men ingenting har skjedd. Hadde sjøfolkene vært samlet i et forbund, hadde vi sluppet å vente så lenge.

”Norrie McVicar, som leder ITF- offshorearbeidsgruppa Offshore Task Force Group (OTFG), sa: «Det er vanskelig å forstå at et land som Norge kan tillate annenrangs lønns- og arbeidsvilkår i en industri som er så sentral for landet, men litt etter litt skjer det altså. Våre norske kolleger har varslet oss, og vi vil starte med å sammenkalle OTFGs kampanjestrategigruppe for å vurdere alternativene. I mellomtiden vil ITF

forsøke å støtte forhandlingsløsninger”. (sakset fra NSOF's hjemmeside) Det som OTFG lurer på, lurer også vi i FFFS på. Hvorfor har Norge tillatt slik praksis i årevis? Kan det være at organisasjonene har vært med på å tilate det?

De har i alle fall ikke vært helt uskyldige. Hvem er det som har stått veldig sentralt i utdanning/mønstring av billige utlendinger? Det er bare å se hva som skjer på Filippinene, og som har foregått siden 1983.

Vi har for øvrig også sett at NSF Geir Hagerupsen, på FFFS's hjemmesider, har skrevet om hva som skulle foregå på Berlinmøtet. Vi har sakset understående fra vår egen hjemmeside, hvor Hagerupsen skriver om møtet.

”Navn: Geir Hagerupsen  
Email: geir@sjomannforbundet.no  
Remote Name: 84.215.174.105 Her  
Date: 07.03.2010

## Kommentarer

*”Til Maskingutt og andre som lurer. Var i India for to uker siden. Møte i ITF's offshoregruppe med deltakelse fra 18 land. Vårt forslag ble enstemmig vedtatt der, og skal da endelig behandles i Berlin 15. mars. Etter det vil det bli en egen tekst i alle avtaler, uansett hvilket land som inngår avtalen, at norske lønsvilkår gjelder på norsk sokkel. Enda en seier til NSF.”*

Det er godt å se at det skal bli norske forhold i Norge! Som et forbund hadde vi hatt det for lenge siden. Det er på høy tid at norske sjøfolk innkasserer noen seirer, det har vært langt i mellom dem de siste årene. Det har stort sett vært redere og utlendinger som har vunnet så langt. Godt hjulpet av andre forbund.

LRV.



Illfoto: FFFS



# “Vi har ikke avtale med dere”

. Det er svaret vi får når vi henvender oss til et av landets største fergereederier, TIDE.

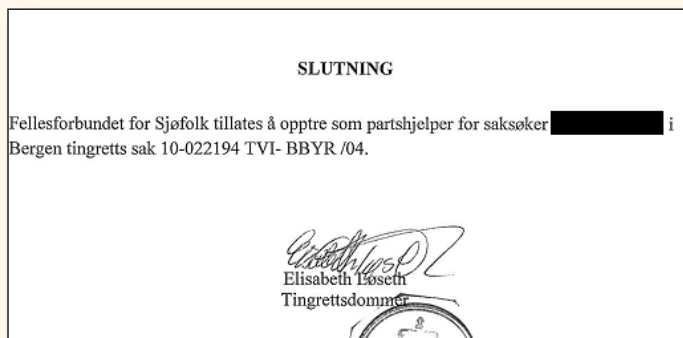
Selv om vi har mange medlemmer i rederiet, sier de at de forholder seg kun til avtalene med de andre forbundene. Våre medlemmer er som en pariakaste for ledelsen i selskapet.

Nå er vi lei av arrogansen, nå har vi sendt stevning til retten. Selv om ledelsen i Tide ikke bryr seg om våre medlemmer, gjør vi det. Det denne saken dreier seg konkret om, er om en som er oppsakt på sviktende grunnlag. Feil bruk av alkohol/drugs prosedyrer.

Vi har tatt den ene saken etter den andre, opp med Tide, men vi får bare svada tilbake, om vi i det hele tatt får noe svar. Nå er det stopp på høflige henvendelser fra oss. Tides siste utspill for å stoppe oss er ved en henvendelse til Bergen tingrett, hvor de påpeker at vi som ”fagforening” ikke får status som partshjelp.

Her er hva Tide skrev til Bergen tingrett, i håp om at de skulle være like negative som dem selv.

Her er rettens dom:



Heldigvis så retten urimeligheten, i at et fagforbund, ikke skulle få representere sine medlemmer i retten. Slik vi har forstått Tides personalpolitikk, er det bare det som ledelsen selv bestemmer, som betyr noe. Lover og regler er til for dem å tolke. I mange tilfeller tolker de alle lover som om de er laget for ledelsen. Slik er det selvfølgelig ikke. Selv om de andre forbundene synes å støtte Tide i alt de gjør, gjør ikke FFFS det. Bli de seilende utsatt for urimeligheter samt klare brudd på lover og forskrifter, skal det selvfølgelig stoppes. Det er derfor FFFS er til stede.

Nå er vi lei av å bli avspist av folk som tror de har monopol på sannheten. Vil de ikke lytte til fornuft, så skal de.

LRV



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

Saksøkte bestrider at det foreligger slik interesse i saken som skulle tilsi en ” fagforening” får status som partshjelp. Saken har ikke prejudikatinteresse for foreningen. Det er vist til tvisteloven § 15-7 (1) b som også viser til samme lov § 1-4 og kommentarutgaven side 92 hvor det heter:  
” Som nevnt vil ikke en forening kunne gå til søksmål om rettigheter og plikter knyttet direkte til det enkelte medlem , for eksempel et betalingskrav til medlemmet. Dersom slike krav, på likeartet grunnlag, imidlertid tilkommer mange av foreningens medlemmer , vil den kunne reise sak”.  
Om retten åpner for partshjelp i saken, vil dette kunne få konsekvenser for alle foreninger som i utgangspunktet pretenderer å fremme sine medlemmers interesse.

**Retten bemerker:**  
Det følger av tvisteloven § 15-7(1) litra b at partshjelp skal tillates for foreninger og stiftelser i sak som ligger naturlig innenfor deres formål og naturlige virkeområde etter § 1-4.  
Ut fra en konkret vurdering er retten blitt stående ved at Fellesforbundet for sjøfolk tillates å opptre som partshjelp. Spørsmålet i saken er knyttet til bruk av og metode for rusmiddeltesting i arbeidsforhold herunder alkoholtesting av urinprøve som , slik retten ser det, anses å ligge innenfor organisasjonens naturlige formål og virkefelt. Spørsmålet anses å ha betydning for Fellesforbundet for Sjøfolk som organisasjon utenfor den foreliggende sak . Saken reiser rettslige spørsmål av prinsipiell karakter og anses å ha prejudikatinteresse for organisasjonen.  
Fellesforbundet for Sjøfolk tillates å opptre som partshjelper i saken.

[info@fffs.no](mailto:info@fffs.no)

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)

# Stor bekymring blant norske studenter ved norske maritime skoler

Det er et paradoks når vi kan lese at skoler på Filippinene har så mange kurs og er så godt utstyrt, at det er vanskelig å oppsummere alt.

Vi har fått melding fra medlemmer, som for tiden er studenter ved maritime skoler i Norge, om at alt ikke er som det burde. Dårlig utstyr, lærere som ikke er oppdaterte, lokaler som er både dårlige og trekkfulle. Slik kunne vi ramset opp i lange baner. I Tromsø er det, ifølge de meldingene vi har fått, aller verst. Der risikerer elevene ikke å få eksamen.

Med dette i bakhode blir det rart å lese, fra et utklipp vi har mottatt (Maritimt Magasin nr. 6 2008), at de syv kadett-

skolene rederne driver på Filippinene har det meste av det materiellet norske skoler mangler.

Sitat fra Maritimt Magasin: "Kursprogrammet ved senteret (NTC-M) er svært omfattende. Jeg har aldri sett tilsvarende tilbud i Norge til verken grunn- eller videreutdanning av norske sjøfolk. Her er det meste fra teknisk drift, praktisk reparasjon og vedlikehold, kokke og messekurs, ledelse en rekke typer simulatorer, separatorer og sveisekurs. Innen skip og lastebehandling er det hele 17 forskjellige kurs å velge mellom fra tankermann, gasskurs i flere kategorier, DP av forskjellige grader til stroppekurs og kran simulatorer. Det er umulig å komme inn på alle kurs og kurstyper som blir tilbudt, men her er så godt som alt innen praktisk skipsfart. Senteret ligger sentralt i Fort Bonifacio- området i Manila"

Når vi i tillegg vet at det ikke bare er en skole, men hele syv skoler på Filippinene, kan man lure på hva rederne egentlig mener når de sier at de vil ta vare på den norske kompetansen. Man kan også undres over forbundenes lojalitet til norske sjøfolk, når vi vet at enkelte norske sjømannsforbund er veldig involvert i driften av mønstringskontor for elevene rederne utdanner.

Samtidig kan man rette spørsmålet til norske myndigheter, om de i det hele tatt ønsker norske sjøfolk?

**La oss få den samme høye standarden ved norske skoler, som vi finner på Filippinene.**

LRV



Illfoto: Petrojarl. Øyvind Hagen / Statoil





# LUSAKÅNA

## - Lusakånå komme!

Me va livredde. Det va í 1960, me va sju ár, og nå gjekk ryktene på heile skolen. Eiganes Skole. "Lusakånå komme!" To gangar í året kom lusakånå, og hu va nífse. Forferdelígt nífse.

Det va ei gammale, kraftíge, biske, sínte, tjukke, hardhendte, brølete, sure, illelukta, hylete kjerring med svære nevar, svære kjeft og ein stabel med torturínstrumenter. Før hu blei lusakånå hadde hu spelt í ein haug med skrek-filmar, og heila lívet sítt hadde hu kost seg med å slå í hjel små ungar. Det va det hu líkte aller best. Slå í hjel små ungar. Sånne så oss. Sjuáringar så gjekk í 1. klasse på Eiganes.

## - Lusakånå komme!

Me va livredde. Me stod på rad og rekka, og venta på tur. Me skalv og me svetta. Og plutselígt va det mín tur. "NESTE!" Med de svære nevene síne grafsa hu rundt í háret mítt. Og fnyste ett eller aent, før hu tog fram den svære, lange, knallharde stálkammen. Og det va íkkje snakk om å greia háret, seint og forsíktígt. Hu kjørte kammen, med tinnar og taggar, langt ner í hávet mítt, før hu reiv kammen langs skallen og lagte fárer djube nok te å planta poteter í. Og så, mens eg stod der, stíve av skrek og sjokk, og med auene fodle av tårer – då kom det nífsaste av alt. Når lusakånå lyfta kammen opp te auene síne, og ínsípíserte kvar tagg og kvart fnugg mydlå taggane. Har eg lus? Ka skjer nå? Ska hu dreba meg? E det íkkje lítt tídlígt å dø? Mor bler gjerna leie seg. Må eg í fengsel?

- NESTE! brølte hu, mens hu skjøyv meg hardhendt te sídes, og rísta kammen í ei bytta med grønngrátt vatn.

Det blei íkkje meg. Eg blei fríkjende. Eg sko få leva et halvt ár te.

Kvar gang va der någen så hadde lus. Og det va ei skam. For í 1960 trodde me ennå at det bare va de fattíge, det så íkkje vaskte seg, så fekk lus. Ásså va íkkje det heilt rektígt, det heller.

Líga líde så bíldet vårt av lusakånå. At hu va 250 ár, 250 kilo, og spíste småguttar te frokost. Det va bare någe me trodde, fordert me va livredde. Damer øve 30 e antikvítetar for guttar på 7. Og bestemte og effektíve damer, på jakt ítte å "ta någen", sánn så me oppfatta det, - det va kjempenífst.

Me vett om seks forskjellíge damer så jobde som "lusakånå" í Stavanger. Det va síkkert flotte damer adle samene, så gjorde jobben sín så godt de kunne. De gjorde ein víktíge jobb, og de va nok smertelígt klar øve at de íkkje va så populere blant ungane. At me va livredde for "lusakånå".

Ei av lusakånene hette Elíse Knudsen. Eg huske eg av og te lurte på ka lusakånå holdt på med í frítíða, hvís hu hadde frítíd. Om hu hadde ein haug med ínnelåste småguttar, så hu torturete, bare for løyse.

Då Elíse Knudsen kom hjem, ítte endt arbeids-tíd, då satte hu seg ner og tegnte glansbílder. Hu tegnte englar og julaníssar, og det kan godt ver at du har glansbílder så e tegnte av nettopp Elíse Knudsen, lusakånå. Hvís du hadde fortalt meg dette då eg va 7, så hadde eg aldri trodd deg. Eg trodde íkkje lusakånå hadde menneske-líge trekk í det heila tatt. Men inní seg va hu ein engel...

Per Inge.



# Leserbrev

## Kun 6 måneder oppsigelsesvern ved sykdom er urimelig

I det daglige har jeg mitt virke ved Ålesund sjukehus, ved Avdeling for fysikalsk medisin og rehabilitering. Her har vi blant annet en ganske stor tverrfaglig poliklinikk som tar imot sykmeldte personer med plager i muskler og ledd. Ikke minst ser vi mange med langvarige ryggplager. Her arbeider leger, fysioterapeuter, psykolog og arbeidskonsulent for å hjelpe den enkelte tilbake til arbeid. Som kjent er det mange sjøfolk i Møre og Romsdal, og noen av disse kommer vi også i kontakt med. Dette er flotte mennesker å samarbeide med; de kaller en spade for en spade og har vært ute ei vinternatt før.

Vi kan ta utgangspunkt i ei konstruert, men for oss her på sykehuset, ganske typisk pasientsak. Jeg vil sette opp et enkelt tidsregnskap for en person med så store ryggplager at han ikke lenger klarer å utføre arbeidet sitt på sjøen. Vi kaller ham Pål. Ventetiden før første legetime, hvor han ble sykmeldt, var 2 uker. Så ble han henvist til fysioterapeut på hjemstedet. Her var det nye 4 uker venting. Videre var Pål under god og kyndig fysikalsk behandling i 6 uker. Nå har det allerede gått 3 måneder. Det viste seg at Pål ikke hadde så god effekt av den behandlingen lege og fysioterapeut hadde satt i gang, så han klarte ikke å reise ut igjen. Legen vurderte det slik at operasjon ikke var aktuelt for Pål, og anbefalte derfor en henvisning til ryggpoliklinikken på sykehuset. Det tok nye 6 uker fra Pål var hos fastlegen denne

gangen, til han kom til oss. (Skulle han ha vært vurdert for operasjon, ville det trolig tatt minst 12 uker). Nå har det til sammen gått 4,5 måneder. Hos oss vil en behandlings/rehabiliteringsfase ofte strekke seg over 12 uker. Husk at vi snakker her om de virkelige problematiske tilfellene, men det er dessverre mange av dem. Og kun de færreste skal/kan opereres. Oppskriften er ofte iherdig og korrekt trening over lang tid.

I landbasert virksomhet, hvor det oftest er mulig å gjøre tilpasninger av både arbeidsinnhold og arbeidsomfang, vil svært mange være i arbeid igjen i løpet av behandlingsperioden på 12 uker. Vi vet at arbeid er god medisin, så hovedregelen er tidlig oppstart av arbeid. Ofte er det behov for tilrettelegging for å få til en slik tidlig restart. Slike muligheter er det ikke så mange av for sjøfolk. Enten er man ute på havet på fulltid, eller så har du vel ikke så mye der å gjøre.

Problemet for Pål er tanken på å bli oppsagt etter 6 måneder sykmelding. Han har brukt 4,5 måneder allerede, og vet at i verste fall kan han stå uten arbeidsforhold om 6 uker. Da er han bare halvveis i opplegget på sykehuset. Dette kommer som en stor ekstrabelastning på Pål og hans familie. Han har vært ansatt i 3 år i dette rederiet, han har nytt hus og stor gjeld, og bekymringene begynner å ta overhånd. Vi i behandlingsapparatet ser

ofte at slike forhold kan påvirke helsesituasjonen negativt.

Som de fleste vet er oppsigelsesvernet for de som omfattes av Arbeidsmiljøloven 12 måneder. I mitt møte med pasienter ser jeg at praksis i bedriftene ofte er enda romsligere. Her skal jeg også legge til at jeg har sett eksempler på det samme fra rederiene. Imidlertid finner jeg det aldeles ubegripelig at svært mange sjøfolk, og som har langt dårligere muligheter for tilrettelegging av arbeidet, for eksempel ved bruk av gradert - eller aktiv sykmelding, kun har 6 måneders juridisk oppsigelsesvern ved sykdom. Etter mitt syn er dette generelt altfor kort tid, både for landkrabber og sjøulker, men særlig for sjøulker.

Historien om Pål peker indirekte på utfordringer både når det gjelder ventetider og gode nok behandlingstiltak. I denne sammenheng må vi la det ligge. Nå gjelder saken å sikre at Pål med vond rygg, eller Johan med kreft, eller Irene med en nyresykdom, har et arbeid å gå tilbake til den dagen de er friske nok til å kaste loss. Jeg vil på det sterkeste anmode om å rette opp denne urimeligheten våre sjøfolk blir utsatt for.

**Audun Kopperstad**  
Fysioterapeut/koordinator  
Avd. for fysikalsk medisin og  
rehabilitering  
Ålesund sjukehus

info@fffs.no – www.fffs.no





# Leserbrev



## Forsikringer - ja. Utbetalinger - tjaa

**Etter å ha blitt ufør p.g.a. yrkesskade vil jeg gjerne belyse mine erfaringer med pensjoner og forsikringer for riggansatte og sjøfolk.**

Når det gjelder sjømannspensjon hadde jeg innbetalt 404 mnd til pensjonskassa. Dette er en pensjon jeg regnet med å få utbetalt når jeg ble 60 år til 67 år. Men jeg får ingenting av egne innbetalte penger. Jeg har altså betalt inn til 2 pensjoner; 1 til folketrygden og 1 til sjømannspensjonen. Det står ingenting i loven om at disse skal samordnes, og jeg viser også til Grunnlovens § 105 som gjelder eiendomsretten.

Vi har også en såkalt tilleggs pensjon som kom i 1994 med opptjeningstid på 30 år. Innbetaling til pensjonen ble stoppet da jeg ble ufør. Siden fikk jeg tilbud fra forsikringsselskapet om å betale inn til pensjonen i 6 år til, til jeg ble 60 år. Det jeg da skulle betalt inn var like mye som jeg skulle få utbetalt fra 60 år til 67 år. Om jeg skulle falle fra under utbetalingsperioden, eller tidligere, ville mine etterlatte ikke få noe av innbetalt pensjon.

På fast installasjon har ansatte en mye billigere Loss of Lisence (LOL) forsikring, og de får denne utbetalt i tillegg til ev. Yrkesskadeerstatning.

Altså har vi en dyrere LOL forsikring og får over kr 700.000 mindre utbetalt enn de som er på fast installasjon, ved Yrkesskade. På fast installasjon maks 10 G. Riggansatte og sjøfolk maks 8x G.

Dersom en person under LOL-ordningen for eksempel blir utsatt for en bilulykke, og man på grunn av dette mister helsesertifikatet, vil også LOL bli fratrukket erstatningsutbetalingen.

Tallene under viser hvor mye hver enkelt person ble fordelsbeskattet av forsikringene i bedriften jeg var ansatt.

Årstall	LOL	Kollekt ulykkes
2008	Kr. 8092,-	Kr. 1004,-
2007	Kr. 11027,-	Kr. 650,-
2006	Kr. 10870,-	Kr. 846,-
2005	Kr. 17961,-	Kr. 989,-
2004	Kr. 12288,-	Kr. 1117,-

Dette er tall fra de siste årene.

De som er på faste installasjoner har i snitt ligget under kr 2000,- i året, i fordelsbeskatning innunder OSO-avtalen, når det gjelder LOL. Den er ikke samkjørt med yrkesskade forsikring. Jeg vil minne om sjømannspensjonen som vi i samme periode som vist foran, må betale inn om lag kr 7000,- i året til. Dette er som dere vet i tillegg til de summene som står ovenfor. Sjømannspensjonen får vi bare glede av om vi holder oss friske til pensjonsalder, og tar arbeid på land eller fast installasjon.

LOL (Loss of lisen) tap av helsesertifikat. OSO (Oljearbeidernes sosiale ordninger)

Mvh. Asbjørn Grande



info@fffs.no – www.fffs.no

# Leserbrev

## Er påstanden om sikkerhet på fergene en dårlig vits eller?

**Grunnen til at jeg synes jeg måtte gå i gang med en ringerunde til mine medansatte, og sende et leserbrev til Dråpen, var at jeg leste Haugesunds Avis (HA) mandag 15.03.10, der Sjøfartsdirektoratet (SD) står frem og påstår at sikkerheten på fergene er god og står høgt i kurs.**

Jeg føler slett ikke det, etter det som nå skjer på strekningen Skånevik - Utåker, der vi får tredd ned over oss en mannskapsreduksjon fra 5 til 4 mann pr skift, nesten over natta. Der er vi enige, alle oss arbeidskollegaer, på dette sambandet og mange andre fergesamband, dette øker ikke sikkerheten. Pr i dag har vi M/F Fitjar, etter nyttår kommer ei større ferge, M/F

Ølen, med større kapasitet deriblant med hengedekk og salong oppe.

Trafikken har vært jevnt stigende den siste tiden, og allikevel godkjenner sjøfartsdirektoratet nedbemanning. Bare for å ha sagt det, denne reaksjonen er frontet mot SD og ikke Tide Sjø, selv om de har gått fram på en meget kritikkverdig måte i denne saken, angående mannskapet.

Årsaken til nedbemanning har jo å gjøre med alle anbudsrundene som nå kommer i alle rederier/fergestrekninger, det som skjer med oss nå er bare begynnelsen. For å komme til saken etter avisskriveriene på mandag, der SD reduserer passasjermengden pga

manglende sikkerhetsutstyr, det vil si flåter. Da spør jeg meg selv hva skal vi med en masse sikkerhetsutstyr når vi ikke har mannskap nok til å betjene sikkerhetsutstyret i en krisesituasjon. Dette med SD og de andre forbundene sin godkjenning.

Nå sitter jeg igjen med en voldsom bismak i munnen, etter det jeg leste i HA der SD sier de setter sikkerheten høyt. Her møter de seg selv i døren.

Ellers så vil eg si tusen takk til Leif R. Vervik i FFFS, som stilte opp på så kort varsel da vi skulle møte pressen, han fikk telefon om kvelden og hev seg i bilen kl 0500 neste morgen for å møte opp i Matre Kl 0900 for å være med å tale vår sak.

Til ettertanke så er det jo og litt skremmende at jeg har vært medlem i Norsk Sjømannsforbund i en årrekke, og sett hvorledes de arbeider, spesielt i denne saken som vi skriver om nå. Det som skjer i fergeflåten, er att Sjømannsforbundet og offisersforbundene har skrevet under på nedbemanningen. Det sier jo en del om disse forbundene.

Så til dere som fremdeles sitter på gjerdet og lurar på om dere skal melde dere inn i FFFS, meld dere inn nå, og bli med å dra lasset, jo før jo bedre.

Mvh Medl.nr 100591

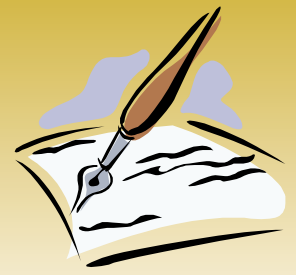


Illfoto: Eirik ASK - [www.bergensips.com](http://www.bergensips.com)





# Leserbrev



*Jeg har noen spørsmål ang.  
hyre/arbeidstid jeg håper noen  
kan svare meg på*

Jeg er ansatt i Fjord1 MRF (14 år), og har de siste årene vært ansatt som matros/billettør på en ferge som trafikkerer ruten Solholmen - Mordalsvågen like ved Molde.

Alle ansatte har fastlønnsavtale. Fra 1.1.2010 er dette en "anbudsrute" der Fjord1 MRF vant anbudsrunderen. For at Fjord1 MRF skulle vinne dette anbudet, så har de tillitsvalgte i NSF, NSOF og DNMF godtatt kutt i forutberegnet arbeidstid med 15 min. pr dag, for at "vårt rederi skal vinne anbudet" som de sier.

Dette fører til at vi mister pausekompensasjon (har nå pause i 4 t og 5 min på natten), og går ned i lønn. For mitt vedkommende med maks

lønnsansiennitet utgjør reduksjonen at hyresatsen går ned fra kr 1045,30 til kr 988,80 pr døgn.

En reduksjon på kr 1695,- pr måned. Dette ble effektivisert fra 1.1.2010, uten at noen har mottatt informasjon fra rederiet angående dette. Vi har hatt en anelse om at dette kom til å skje, men har ikke fått noe bekreftet før det viste seg på første hyreslipp i år. Vi føler oss lurert, og ville nok ha skiftet rute / fartøy, ved de interne utlysningssrundene som har vært det siste året, om vi hadde vært klar over lønnsreduksjonen.

Har rederiet anledning til å sette oss ned i lønn uten å gi oss "offisiell" informasjon om dette? Burde det ikke i så fall

vert informert om dette i god tid før det trådte i kraft, slik at de ansatte hadde mulighet til å skifte rutesamband om de var interessert i det?

Burde ikke protokollen fra møtet mellom forbund og rederi vært lagt frem, slik at medlemmene kunne se hva som foregikk?

Det synes litt suspekt og plutselig miste 1695,- kr i hyre pr måned, uten å være informert om dette. Håper at noen kan komme med en kommentar/mening om dette.

**Vi skal vel ikke bare takke, og finne oss i alt?**

**Mvh Medl. nr: 101872**

**STERKE  
MENINGER?**

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

**info@fffs.no – www.fffs.no**



# Leserbrev



## Kan den norske sjømann/-kvinne noen gang tilgi NSF?

Etter min mening så er det ikke mulig. Fortiden forteller i klartekst at NSF har motarbeidet de, som de har påtatt seg oppgaven å kjempe for, de som har betalt lønningene for dem. Intensjonen har vel en gang i fjern fortid vært god, men så har vel grådighet og egen vinning overtatt, og det gjorde den på et tidlig tidspunkt.

Mye av frustrasjon og svik går på tidligere tiders løfter om pensjonsrettigheter som gjennom tidene har blitt betydelig svekket. Tidligere var alderspensjon oppdelt i forskjellige grupperinger.

### De var som følger:

Alderspensjon til enslig.  
Alderspensjon til enslige forsørgere.  
Uførestønad.  
Enke og barnepensjon.  
Barn uten foreldre i live.  
Overgangstønad.  
Enkepensjon.

### PENSJONSTRYGDEN FOR SJØMENN;

ble til ved lov, og trådte i kraft den tredje desember 1948, men pensjonen trådte først i kraft fra 1. juli 1949.

Det var utferdiget egne skjemaer for krav på alderspensjon og skjema for krav på enke og barnepensjon.

Det var enkle, og etter min oppfatning, greie retningslinjer som var lette og rette seg etter. Det var bare det at «Grunnfondet» var utregnet etter feil tall. De ble utregnet etter informasjon fra regjeringen om at overskuddet til Northrashedfondet var på 2 milliarder

kroner. Det korrekte tallet skulle ha vært på ca. 13 milliarder. Alt etter 1945 kroner. Den norske sjømann ble tatt ved nesen.

I 1939 inngikk NSF en avtale om krigsrisikotillegg på ca 300 % for norske sjøfolk. For en gjennomsnittelig månedslønn på ca 170,00 kr. utgjorde dette store beløp. Når så styresmaktene samlet rederiene til et statelig rederi, «Northrashed», sa de opp denne avtalen. Norsk Sjømannsforbund, skrev under og godkjente avtalen. Dette gjorde de uten å informere medlemmene. Når så krigen var slutt og medlemmene som hadde trosset alle farer, og overlevd, skulle hente ut sitt utbytte, kom det frem i retten hva NSF hadde underskrevet. Dermed var det ingen ting å hente for sjøfolkene.

Sjømannspensjonen blir innbetalt på siden av folkepensjonen. Man kan vel ha rett til å tro at dette er sjømannens egne midler. Vi ser et greit eksempel på behandlingen av pensjonen i et tidligere nr. av «Dråpen». En sjømann dør før fylte 60. Det blir ikke utbetalt 5 øre til noen. En kan spørre seg, hvor blir pengene av?

Man får uttelling etter de regler som pensjonsfondet arbeider etter, full dekning er etter 30 år. De som har lengre fartstid og derigjennom betaler mer enn pensjonsgrunnlaget blir lignet etter, taper disse innbetalingene. Selv har jeg innbetalt 37 år. 7 år av mine innbetalte pensjonsavgifter er dermed blitt frastjålet meg.

En kan igjen spørre seg, hvor blir pengene av? Er det NSF, eller staten som tar dem?

For de sjømenn som ikke skaffer seg arbeid etter å ha blitt tvangspensjonister og dermed fortsetter å betale pensjonsavgift til folkepensjonen, får seg en overraskelse når det kommer til utbetaling av denne. Det heter seg nemlig at da har man ikke innbetalt til fellesskapet i de årene en var pensjonist, og det blir fratrukk i pensjonen. Opp til 20 %.

Hvor har de tre andre sjømannsorganisasjonene vært når dette har blitt vedtatt. Jo, det har vi svar på. De har hatt sete i det styret som utferdiger retningslinjene.

Med tvangspensjonering mener jeg sjømannslovens § 19 nr. 1, 6. ledd. Bestemmelsen lyder: Oppsigelse med fratreden før fylte 62 som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke ansees å ha saklig grunn.

Den 18. juni 2006 sender jeg en henvendelse til Norsk Sjømannsforbund om hjelp til å bli stående i stillingen min ombord utover 62 år. Dette ble blankt avvist. FFFS tok saken og konsekvensen er at en lignende sak nå kom opp i Høyesterett på nyåret. En sak FFFS tapte, men som blir anket til EMD eller FNs domstoler.

Hvorfor skal ikke den norske sjømann



# Leserbrev

ha de samme rettigheter som andre nordmenn? En må ikke misforstå her, man skal kunne fratregge allerede fra fylte 60 om man ønsker, men det skal være på arbeidstakers premisser, og ikke arbeidsgivers. Bare dette er en sak som gjør at det er strevet verdt å søke å få arbeidsmiljøloven innført til sjøs. Det er jo et paradoks at Norge var det land som oppfant arbeidsmiljøloven, og nå er vi det eneste landet i Europa med skipsfart, som ikke har innført denne til sjøs.

På land har man disse rettighetene: Arbeidstager kan ikke sies opp på grunn av høy alder alene, før fylte 70 år. Etter at arbeidstaker har fylt 66 år, men ikke senere enn seks måneder før pensjonsalderen inntreffer, kan arbeidsgiver skriftelig spørre om han / hun ønsker å fratregge stillingen ved nevnte pensjonsalder.

Enkelte tariffavtaler har lavere aldersgrense enn 70 år. I vurderingen av om dette er lovlig, må man ta hensyn til om aldersgrensen praktiseres konsekvent i bedriften, og om arbeidstager er kjent med ordningen.

Man kan enkelt finne Pensjonstrygden for sjømanns sammensetning, jeg gjorde et enkelt søk fra 01.01 til 31.08. 2007

#### Her besto styret av:

**Arbeids og velferdsforvaltning** (Nav) rep. Ved Hilde Olsen som leder, og rådgiver Bente Sletbak, personlig varamedlem og nestleder.

**Norsk Sjømannsforbund** ved nestleder Rigmund Storøy med forbundsekretær Anita Furuvik som personlig varamedlem.

**Det norske maskinistforbund** ved Generalsekretær Arnljot Muren, med seniorrådgiver Rune Larsen Røine, som personlig varamedlem.

**Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening** stiller også med 2 hver.

Jeg har vært enig i mangeårig nestleder i NSF's Rigmund Storøys uttalelse, en gang, og det var den gangen han bekjentgjorde at: «nå er det på tide at NSF. begynner å ta medlemmene på alvor»

Etter min mening har de ikke gjort det, hverken før eller etter hans Pauli ord.

#### Manila avtalen.

Manila avtalen er etter min forståelse en manifestasjon på svik. I forkant av denne gikk NSF. offentlig ut og forfektet



Illfoto: BW Havfrost – BW Gas



# Leserbrev



at innføring av NIS ville føre til sosial dumping. Etter innføringen av avtalen som godskrev NSF med betydelige midler. Det ble etablert et bemanningskontor i Manila NFD i 1983, er det ingen ting som tyder på at NSF har noen betenkeligheter med avtalen. Tvert i mot, de bruker tvangsinnrevne midler til å legge forholdene til rette for Filipinske og andre utlendinger, slik at de kan overta norske sjøfolks stillinger.

Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115 kroner pr. mnd. pr. mann, samt 1600 kroner per mann per år til ITF's velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15000 dollar per skip, eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD

I tillegg har Sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.

Opprettelsen av NIS har ført til at vi i dag har ca 1000 norske stillinger om bord på 600 skip. Antallet ansatte i dag, er noe usikkert, men ca antallet som mistet jobbene sine er nemlig 18000.

## Hjemmeseilerne under siste verdenskrig

Hva gjorde NSF for å hjelpe f.eks. Hjemmeseilerne? Så vidt meg bekjent. Ingen ting.

De gjorde en formidabel innsats for de som formelt var underlagt tysk kontroll, men det var ikke deres vilje. De var påmønstret kystflåten ved krigens begynnelse og de fleste opprettholdt tjenesten. Dette var også nødvendig for å livberge det norske folk, men dessverre også 350,000 tyskere. Slik vi kjenner det norske folk, så var ikke

dette frivillig, men under tvang. Avgangen var allikevel stor, og dette førte til at myndighetene ved strenge lover innførte yrkespåbud for sjøfolk. Det ble en prekær mangel på sjøfolk og dette førte til at ufaglært arbeidskraft ble tatt i bruk, fanger ble også sendt direkte fra fengslene og til sjøs, som mannskap.

Disse tapre menn og kvinner fikk aldri hjelp fra NSF. Og fikk aldri anerkjennelse som krigsseilere.

Det var ca. 9500 hjemmeseilende fordelt på 3256 skip over 35 tonn.

270 skip over 500 tonn.  
172 skip ble senket. 637 sjøfolk ble drept og 392 passasjerer led samme skjebne

Jeg har sakset utdrag fra «Hjemmeseilerne» fra Maritim Logg nr. 7- 2009 så ektheten kan vel ikke diskuteres.

Fra samme blad kan man lese at: Regjeringen gjeninnfører kravet om at utenlandske sjøfolk i norsk kystfart må ha arbeids og oppholdstillatelse.

Hensikten er å hindre redere i å drive sosial dumping ved å flagge ut skip som går i norsk kystfart, og bytte ut norske sjøfolk med billigere utlendinger, men er ikke dette det samme som NSF. godkjente ved undertegning av Manila-avtalen og innføring av NIS. Jeg bare spør.

## Høyesterettsdommen av 27.11.2008.

I «DRÅPEN» nr, 1 2009 presiserer Advokat Marius Reikerås rekkevidden og konsekvensene av dommen som FFFS førte mot NSF angjeldende tvangstrekk av fagforbunds kontingent. Denne vant jo som kjent FFFS.

I Maritim Logg nr. 1/2009 side 28 sier forbundsleder Jacqueline Smith at

Høyesterett ikke hadde innvendinger om prinsippet, om tariffavgiften så lenge forutsetningen er at en slik avgift utelukkende går til å påse at disse arbeidstakere får de tariffestede lønns og arbeidsvilkår de er berettiget til, og at det kan kontrolleres at avgiftsmidlene ikke er benyttet til andre formål, understreker Smith.

Mener hun at hvem som helst kan gå inn å trekke avgift fra den enkelte sjømann, bare forutsetningen om å sjekke at hyreutbetalingene og arbeidsvilkår er korrekt?

Jeg var på en tur til Tyskland med en av Color lines båter i slutten av november. Der kom jeg i kontakt med en forholdsvis nyansatt ung mann ombord. Han fortalte at han til sin forskrekkelse hadde oppservert at han var trukket fagforeningskontingent til NSF, fra første hyre. Han hadde tidligere ikke hørt om NSF. og langt mindre meldt seg inn der, så jeg forklarte ham litt om NSF's ukultur, og at de relativt nylig hadde tapt en rettssak, angjeldende det samme.

Han ønsket å melde seg inn i FFFS og det fikk han naturligvis. Han ønsket samtidig at FFFS ordnet opp i uføret han ufrivillig var blitt en del av.

Dette viser at NSF etter mitt syn, ikke etterlever norsk lov og dom. Jeg anbefaler derfor ledelsen i FFFS om å anmelde NSF for tyveri. For det må det jo være.

Det hadde kanskje vært smart å gjøre som «Storøy sa: "begynne å ta medlemmene på alvor".

Av Per Hagerup





# Leserbrev



## Hei

Ser i siste, og tidligere nr av Dråpen at dere setter fokus på bemanning av ferger og hurtigbåter. Siden jeg selv er ansatt i Fjord1 MRF, og er berørt av nedbemanning og lønnsreduksjon pga rederienes frihet og Sjøfartsdirektoratets (SD) slapphet syns jeg dette er interessant lesestoff, og jeg kommer her med et innspill på hvordan jeg selv blir berørt av dette. Flere fergereederier reduserer nå bemanningen pga av presset økonomi i forbindelse med at fergesamband legges ut på anbud.

Mange ruter blir nå utført av fartøy med kun sikkerhetsbemanning ombord. Det som skjer er at man knapt nok har tid til å spise, og på ruter med kort overfart og lite pauser blir arbeidspresset stort og man er ikke mye oppegående på slutten av en vakt.

I Fjord 1 MRF, hvor jeg jobber, blir billettering utført under overfart på alle fergesamband. På de fleste av disse rutene blir denne billetteringen utført av en matros som inngår i sikkerhetsbemanningen. SD, sendte i fjor ut et skriv, der de i klartekst ga uttrykk for at sikkerhetsbemanningen ikke kunne utføre billettering mens fartøyet var under fart, og at billettering derfor måtte skje mens fartøyet ligger til kai, eller ved bruk av tilleggsbemanning (Datert 24.01 2008 med arkivnr / referansenr: 200803116-2/81/0).

Da jeg etterlyste en kopi av dette brevet hos SD fikk jeg til svar at "dette var litt uheldig formulert og at billettering kunne utføres om det er tid til overs". Med andre ord, så kan rederiene bruke sikkerhetsbemanningen som de vil. For mitt vedkommende vil jeg

etter nyttår være eneste matros på vakt, og jeg inngår som en del av sikkerhetsbemanningen (Kaptein, Styrmann, Maskinsjef og en Matros). Ruten har 15 minutters intervall mellom avgangene, et passasjersertifikat på 149, og tar 52 personbiler. Overfarten tar ca 9-10 minutter og vi har da 5 minutter igjen til lossing og lasting. 95% av billetteringen foregår ute på dekk pga. passasjerene ikke går i salongen på en så kort overfart. I tillegg er ruten innfor sikkerhetssonen til Ormen Lange anlegget, på Aukra (Møre og Romsdal). Jeg ser for meg lange dager, med både lite mat og lite pauser. I tillegg så blir det mange "sure" turer over fjorden vinterstid med sludd, sjøsprøyt og kulde. Vi må utføre våre oppgaver før fartøyet kommer til kai, uansett passasjermengde/biler ombord og kan ikke ta en pause når det passer oss, eller når vi er slitne. Dette fører også til dårligere HMS ombord. I dag er ruten operert av et fartøy med kapasitet på 149 passasjerer, og 36 personbiler, med en besetning på 5 (Kaptein, Styrmann, Maskinsjef og 2 Matroser).

I tillegg til at vi skal løpe mellom bilene/passasjerene i all slags vær, og selge billetter, være ansvarlig for at kassabeholdningen stemmer når oppgjør skal leveres inn. Er det underskudd i

billettveska så må vi erstatte det. I tillegg skal vi også til enhver tid, være klar til å slukke en bilbrann, eller hive oss i MOB båten.

Vi får håpe at om det skjer noe, så skjer det tidlig i vakten mens man fortsatt har litt energi igjen i kroppen.

Fartøyet som kommer inn i ruten etter nyttår har allerede fått "Diplomet" fra SD på skottet, og bemanningen er fastsatt så da er det jo som SD sier "Kapteinen må selv vurdere om han har betryggende bemanning ombord". Det er hans ansvar, sier SD og toer sine hender. Det er lettvent for SD å overlate ansvaret for bemanningen til Kapteinen, men kanskje ikke like enkelt for Kapteinen å ta slike bestemmelser.

Det bør presses på SD så de kommer med klare regler der det ikke er tvil om bemanning, og det må være SD som er ansvarlig for at det blir fulgt opp. Jeg klarer dessverre ikke å la være å skrive dette med litt pessimisme, men vet at FFFS jobber med både denne og andre gode saker. Vi får bare håpe at de som er ansvarlige, prøver å sette seg inn i sjøfolkenes problemstillinger, og at de gjør noe med problemene.

Lykke til med videre arbeid.

Medl. nr 101872

## Skjønner godt

Assisterende sjøfartsdirektør **Sigurd Gude** skjønner godt at det kan være uenighet om hva som defineres som forsvarlig ombord på ferjene. Samtidig er sjøfolkenes organisasjoner



med i prosessen, og protesterer hvis de føler det bærer galt av sted.

Gude er ikke kjent med at Sjøfartsdirektoratet har motatt protester på nedbemanningen f.eks. på m/f «Ølen».

– Men vi slipper ikke bemanningen lenger ned enn hva vi mener er forsvarlig.

Han sier at bemanningen

fastsettes ut fra en evakueringsanalyse og det utstyret som skal betjenes i en evakuerings situasjon. Direktoratet fastsetter bemanning ut fra hva som trengs for å føre båten fra A til B.

I utgangspunktet er kravet til bemanning det samme om bilferja er fullastet eller nesten tom.



# Leserbrev

## Sjøfolk, pensjon og forsikringer

1. Jeg er født i 1950, og har seilt til sjøs siden 1968. Fra 1985 til 2004 har jeg jobbet på rigg i Nordsjøen. Mitt yrke har vært forpleiningsjef og kokk. Ødelagt helse gjorde at jeg ikke kunne fortsette i mitt yrke og mistet helsesertifikatet i 2004. Ble så ufør.

2. Det var først da jeg ble klar over hvordan det forholder seg med Sjømannspensjonen og alt annet i forbindelse med følgene av å bli satt utenfor arbeidslivet. Det ble en lang prosess før man ble uføretrygdet, og etter hvert fikk vite at mine opptjente og innbetalte 404 måneder fartstid til sjømannspensjonen, ville jeg ikke få noen glede av. Jeg får ikke utbetalt noen form for pensjon derfra ved fylte 60 år.

Etter hvert som jeg leste mer om historien til Sjømannspensjonen, som kom i 1948, ble jeg mer og mer sjokkert.

Staten skulle stå som garantist for denne pensjonsordningen. Men nå oppfatter jeg at de rett og slett har stjålet mine innbetalte penger. Når det gjelder organisasjonene, og hva de har gjort i denne saken, har jeg etter hvert som jeg har kommet inn i materien, funnet ut at dette har vært en "ikke-sak" for dem. Jeg har gjort forsøkt å ta dette opp med

tillitsvalgte i ulike klubbstyrever, og hvor de har tatt dette videre. Men jeg ser at siden jeg er utenfor arbeidslivet nå, så hjelper det ikke å henvende seg til organisasjonene slik en kunne tidligere.

3. Noc-klubben (Norsk Offshore Catering) snakket med Gudmund Stensen i IE 08.02.09. Og hans tilbakemelding var følgende: Det er en internasjonal pensjonsordning, dessverre passer den ikke inn i det norske systemet på en rettferdig måte. Pensjonen subsidierer jo Folketrygden og vår rett til å få uføretrygd. Problemet har vært tatt opp i Stortinget flere ganger, men de vil ikke endre dette. Dette gir et inntrykk av at hverken organiserte i IE eller tillitsvalgte kommer noen vei med å få gjort endringer.

Harald Engelstad, pensjonistrådgiver, uttrykker dette veldig klart: Han sier at:

**Sjømannspensjonen er den verste pensjonsregelen vi har i Norge i dag. Nærmere et statlig pensjonstyveri kommer man ikke. "At sjømennenes organisasjoner har funnet seg i dette så lenge har jeg ikke forstått. En sjømann som har betalt inn avgift til PTS i 30 år, og som blir ufør rett før han går i land som 60-åring, får ikke**

**en krone igjen for alt han har betalt inn til sjømannspensjonen."**

Sjømenn som yrkesgruppe har det problemet at de bor spredt, har få kontaktpunkter, og har dessverre stolt på sine organisasjoner, som de har betalt for å ivareta deres interesser. Sjøfolk har ikke vært den gruppen som har ropt høyt om sine rettigheter, et godt eksempel er Northrashes- fondet etter krigen. Ser at historien gjentar seg.

4. Det er typisk for slike pensjoner at de blir dårligere etter hvert, og sånn det er for meg får manglende utbetaling fra sjømannspensjonen store følger også for min kone. Hun har måttet jobbe deltid tidligere for å ta vare på våre barn, den gangen det ikke fantes barnehager og jeg var ute store deler av året. Heller ikke kunne hun få tatt den utdannelsen hun ønsket. Følgene blir da for henne at hun får sterkt redusert pensjon den dagen hun ikke kan jobbe lenger. Dersom jeg skulle falle fra, får hun heller ingen pensjon av det jeg har opparbeidet meg gjennom mange år.

Vennligst hilsen  
Asbjørn Grande

info@fffs.no – www.fffs.no





# Takk som fortjent?

En del av innleggene på FFFS's forum er som et ekko fra norsk nasjonal politikk: "Vi har gjort mest...!" og langt mindre om HVA man faktisk tenker å gjøre med uverdige forhold i "norsk" skipsfart. Jeg seilte stortank under første PG-krigen. En del av oss som den gang var i Styrermannsforbundet forsøkte å få til en felles front med forbundene for å utvide krigssonen; den eksisterende dekket bare terminalene Kharg Island, Al Bakr og Mena al Ahmadi, mens rakettene suste tvers over gulfen. Vi fikk selvsagt ingen respons, og jeg meldte meg ut av forbundet (for godt).

På vei ut fra Kuwait med en partlastet ULCC (supertanker) møtte vi et norsk skip på vei inn, det første som ble truffet av en Exocet- rakett, vi så flammehavet. Vårt krav om utvidet krigssone ble nærmest ledd av; "krigsministeriet" i rederiforbundet var enerådende. I senere år har jeg jobbet en del i land-baserte stillinger (skipsagentur utlandet, operasjonssjef tank, havnevesen, tankskiporganisasjon, headhunting shipping), men bestemte meg tidlig for å vedlikeholde mine maritime sertifikater for sikkerhets skyld (D1, GMDSS, passasjer/krise, ISPS/SSO, osv). I ettertid er jeg glad jeg gjorde det. Oppdateringskursene kostet meg ganske mange 10-tusener av kroner, av egen lomme (Aetat hadde ingen interesse av å støtte dette).

Som sjømannspensjonist (ikke fullt opptjent tid) seilte jeg 2005-sesongen som overstyrmann på fullrigger med "medseilere" – sjømannsutdanning

kunne det IKKE hete, det er fy-fy ord i Norge.

Så tok jeg steget fullt ut: Tok kontakt med Sartor Shipping (Offshore Crew nå), visste de hadde mange AHT og PSV uten DP. Min bakgrunn og erfaring passet rederiets behov bra og meg ypperlig. Startet som overstyrmann i april 2008 og ble fast ansatt i juli samme år. Så langt, alt flott. Stilte ofte opp på kort varsel før fritørn var over, for å avhjelpe nøden når enkelte hadde andre "ferieplaner".

Sommeren 2009 etter 4 uker på supply reiste jeg rett til PG etter 5 dager hjemme for å være med på tørrdokking, og deretter returseilas til Norge (nye 5 uker). Fortsatt var alle fornøyde. Trange tider å få oppdrag for flåten, krevde imidlertid innsnevring av pengebruken noe vi om bord forsøkte å følge lojalt.

Dessverre endte dette i at like før jul 2009 mottok en del av oss permisjonsvarsel, ikke den beste tiden for å få en fornuftig stønad fra NAV. Men jeg så positivt på det. 31. jan i år ble jeg oppringt for utreise dagen etter. "Klart det – ingen problemer..", privatlivet er jo noe en bare leser om likevel. Etter 3-ukers oppdrag i Nordsjøen var oppdraget over, hjem igjen 22. februar.

Påskan står for døren. 5. mars mottok jeg oppsigelse i posten: "**OPPSEIING PGA ALDER. Med bakgrunn i at du har oppnådd pensjonsalder iht. Folketrygda... Vi har drøfta med HTV i NSOF...**". – Dette virker som en lite oppgående personalavdeling:

**1. Jeg fyller ikke 67 før 31. juli.**

**2. Sartor er fullt klar over at jeg er medlem i FFFS, meldte meg inn da jeg startet i Nordsjøen; ikke for å oppnå plattformlønn, men også for å være tilknyttet et forbund.**

**3. Hva NSOF har med dette å gjøre, vet vel bare rederiet og NSOF.**

Jeg pleier å si at en trenger ikke å vise til Italia for å finne "mafia- tendenser". Når jeg leser om alt hva NSOF og de andre forbundene gjør for oss (?), er det vel bare å tilføye, også med bakgrunn i min kommentar over. I Norge er det fri organisasjonsrett og har alltid vært det. Sannsynligvis bortsett for dem som anser seg som bosatt i "Nord-Europas siste kommuniststat". Selv om jeg har større sympati med de yngre oppsagte enn meg selv, føler jeg det riktig å si at jeg føler meg dårlig behandlet av Sartor.

Det blir igjen å spare på loffen inntil den "fete" folkepensjonen kommer i august – forhåpentligvis. Hvorvidt "oppseiing pga alder" er lovlig undres jeg på; men sikkert sier vel de andre forbundene inkludert LO; "skitt samme" – det er jo bare sjøfolk likevel!" At FFFS fortsatt ikke har forhandlingsrett på tross av antallet medlemmer får en unektelig til å tenke på Putin's Russland. Jens Stoltenberg - hvor er ditt inkluderende samfunn? Eller tenker du som Martin Luther King: "I have a dream!"

**Med vennlig hilsen  
Steinar Kristian Digre, Sjøkaptein**



## Leserbrev

# Staten stjeler sjømannspensjon

### Innbetaling til sjømannspensjonen er en ekstra statsskatt.

Du betaler inn fra kr. 5.112,- opp til kr. 10.236,- per år, så lenge du er i jobb. Selv om du betaler inn for 550 måneder vil du uansett ikke få mer utbetalt enn for 360 måneder; som er den maksimale grensen for utbetaling. Arbeidsgiver betaler inn 3,3 % hver måned av din brutto inntekt til PTS. Til sammen innbetales per ansatt i gjennomsnitt ca kr. 2.400,- per måned, noe som utgjør ca **kr. 27.000,- per år.**

**Ufør?** Sjømannspensjonen subsidierer Folketrygden når det gjelder vår rett til uføretrygd. Staten beslaglegger innbetalt sjømannspensjon, og du får **kr. 0,00** av det du allerede har innbetalt.

**Dødsfall?** Da tar staten alt du har betalt inn, og enken/enkemannen får utbetalt **kr. 0,00.**

I 2001 kom en ny lovendring med tilbakevirkende kraft. Grunnlovens § 97 sier: Ingen lov kan gis tilbakevirkende kraft. (13.02.10 tapte staten mot rederne om rederiskatt jfr. GRI. §97) Juss Professor Kjønstad sier at loven av 2001 er grunnlovsstridig og strider mot Grunnlovens § 97.

Harald Engelstad, Pensjonsrådgiver og forfatter av pensjonsboka, skriver følgende:

**"Norges verste pensjonsregel: Sjømannspensjonen er det nærmeste en kommer et statlig ran. ... At sjømen-**

**nes organisasjoner har funnet seg i dette så lenge har jeg aldri forstått."** Aftenposten, 7. november 2005

Hvilke andre yrkesgrupper i Norge hadde akseptert dette "Vi over 60", november 2004.

Her kan man kanskje dra likhetstrekk med Northraskipsfondet...

**Kjære sjøfolk og riggansatte, dette kan vi ikke akseptere lenger!**

**Mvh Svern Langaas**





# Fastlønn/- helligdagstillegg

## Hei!

Jeg prøver å følge med på hva dere driver med, og jeg må si jeg er veldig fornøyd med det dere har oppnådd til nå. Det ser ut til at jeg ikke blir mindre fornøyd i tiden fremover heller. Det er en fryd å følge et forbund som jobber for medlemmene sine. Og ikke bare for redere og egen vinning,

I forbindelse med at vi har flyttet fra Nordsjøen og ned til Brasil holder vi på å skifte turnusen, det går greit. Men det dukker opp noen tanker om hva enkelte kan få seg til å gjøre for egen vinnings skyld.

Jeg jobber i et offshore rederi og vi har det bra her, spesielt når vi tenker på de turbulente tidene vi er inne i. For et års tid siden gikk vi over til fastlønnsordning. Før det, hadde vi også en form for fastlønn med innkalkulert helligdagsgodtgjørelse. Det betyr at om du er ombord eller på avspasering får man den samme hyra.

Problemet er, slik jeg ser det. Det er en del folk som bevisst lurer seg unna å være på jobb i høytidene, og overlater til andre den ekstra belastningen det er å være på jobb, uten å få kompensert økonomisk for dette.

Jeg kunne tenke meg at tilleggene for helligdagene ble trukket ut av fasthyren,

og bare blir betalt til dem som står ombord i de aktuelle helligdagsperiodene. Kanskje kunne det også kureret en del av dem som er plaget med den stadig tilbakevendende helligdagssyken. Kanskje det også ble lettere for bemanningskontoret å legge mannskapskabelen rundt høytidene.

Ser vi på jul og påske som er de største høytidene, kommer jo julen til samme tid hvert år, og er lett å planlegge. Men påsken, flytter på seg fra det ene året til det andre, og dette kan føre til at noen får påsken hjemme år etter år, og de som er ombord må finne seg i å jobbe, samtidig som helgedagstillegget er innkalkulert i begge hyre.

Jeg vil også være hjemme i påsken med helligdagstillegget, og det

helst hver eneste påske. Men er dette riktig?

Burde det ikke vært sånn at de som faktisk står ombord får dette utbetalt og ingen andre?

**Hilsen 4 -1/2 påske ute.  
Medl. nr. 101856**



**DIESELDYR.NO**  
MARITIM  
CONSULTANTS AS

**Unngå Driftsproblem**

**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 selvst som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

**TENK SIKKERHET  
UNNGÅ HAVARI**



**BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE**

[www.maritim.as](http://www.maritim.as) [post@maritim.as](mailto:post@maritim.as)



*Hva mener du?*

[www.fffs.no](http://www.fffs.no)

[info@fffs.no](mailto: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](mailto:annonse@fffs.no)

# FFFS har fått chatteforum

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

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

## Synliggjør deg selv og forbundet

### Tennisskjorter med FFFS logo

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

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

**Ta kontakt for bestilling.**



# Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

## Kontingentsatser FFFS

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

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

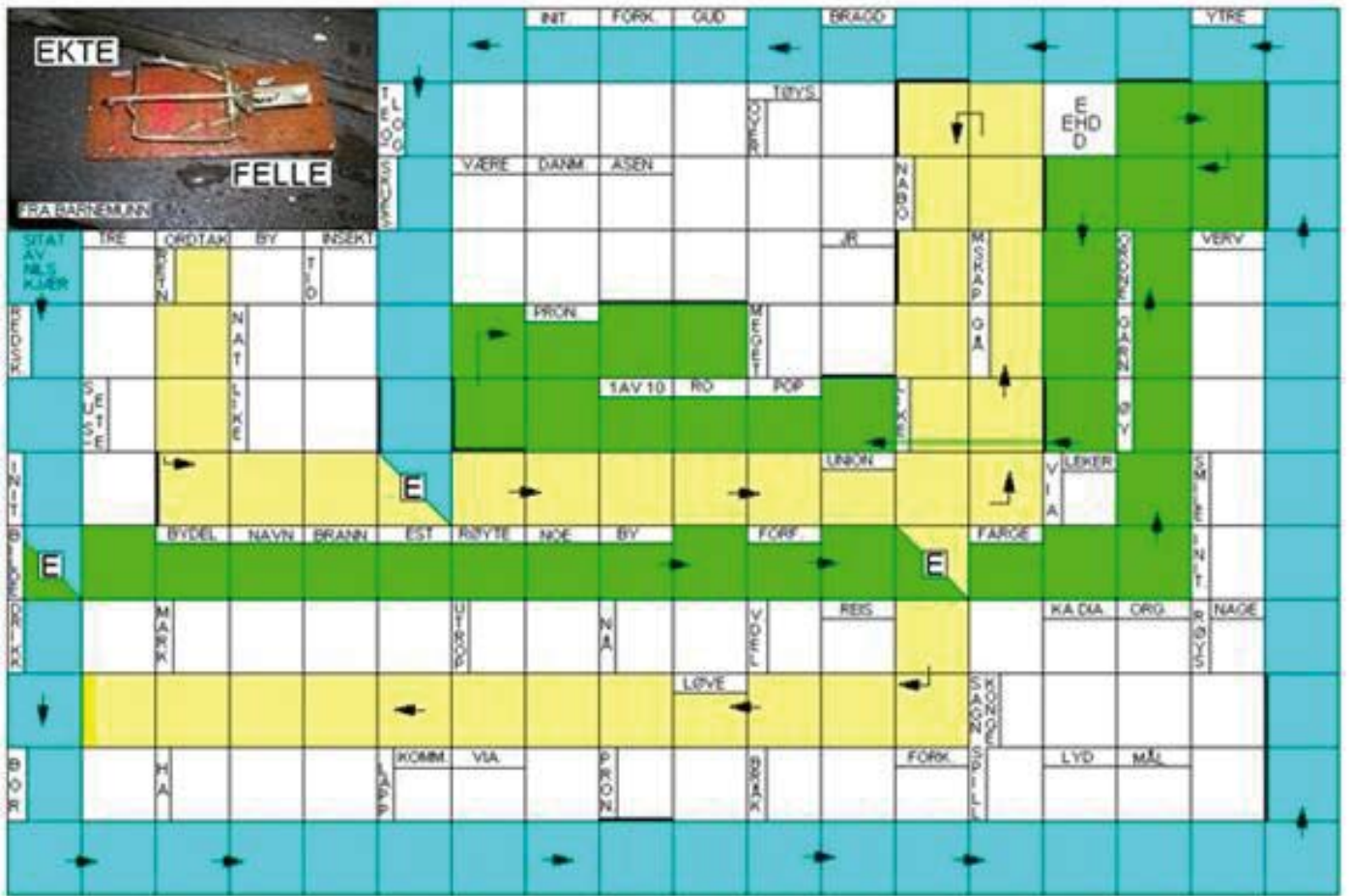
# Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

# Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 15.06.10 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg  
Vinnere nummer 4 2009: S.E. Austbø, AKSDAL – Marion Egesbø, EGGESBØNES

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine medlemmer  
en fantastisk vår*



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

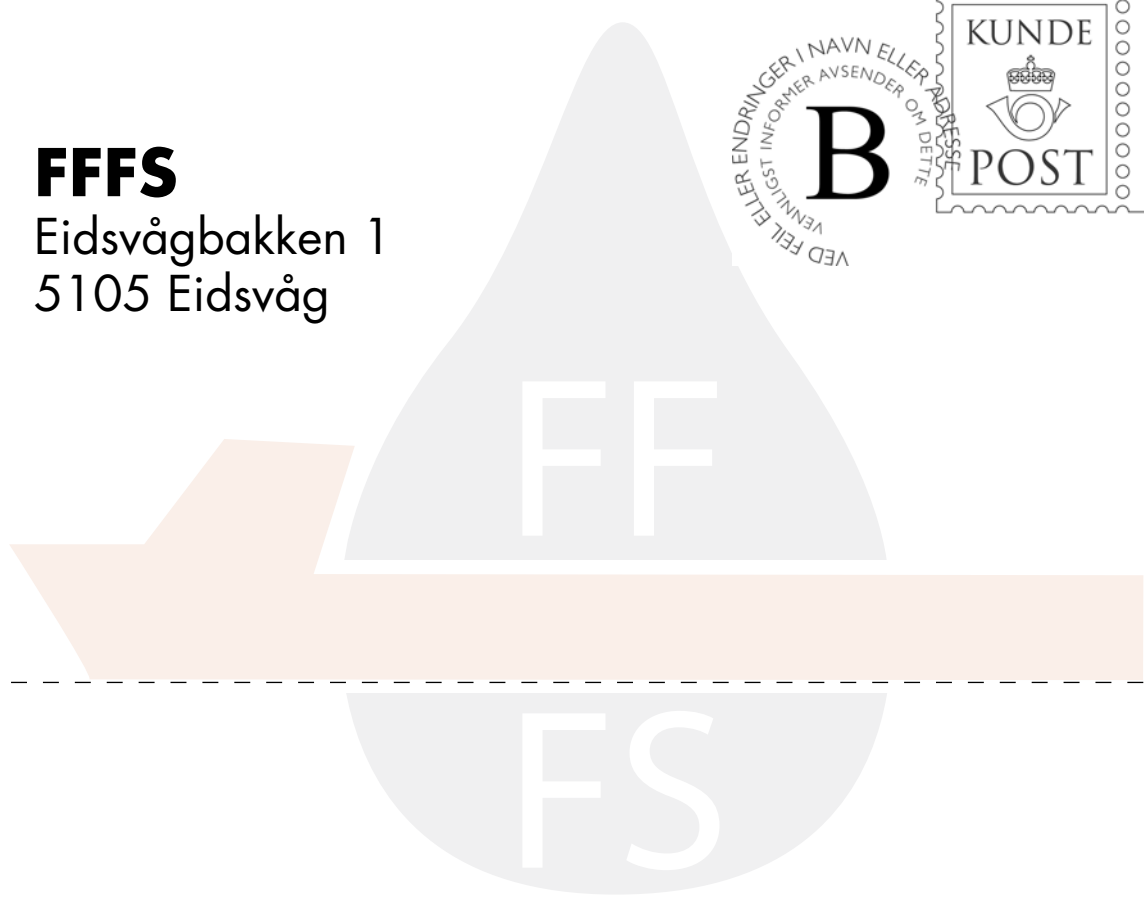
Fellesforbundet For Sjøfolk

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@sof , eller info@fffs.no.

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

På forhånd takk for hjelpen!

## Adresseforandring/endringer

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

# ***STERKE MENINGER?***

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

**info@fffs.no – www.fffs.no**



# Net Shop

## Ditt førstevalg på nett!

# BEST PÅ MERKEVARER!

## Stort utvalg av TV, HiFi og datautstyr!



Canon EOS 550D kamera m/18-55 IS

Pris 6.650,-



Casio EXILIM EX-G1

Pris 2.550,-



Apple iPod Touch 32GB

Pris 2.350,-



Toshiba Satellite L555D-103 AMD X2 M300

Pris 5.395,-



Onkyo TX-SR607B Sort A/V Receiver

Pris 2.990,-



Acer Aspire 5738G Intel CPTT6600

Pris 5.990,-



Samsung UE40B6000 40" LED LCD-TV Full-HD

Pris 8.995,-



Samsung LE22B470 22" LCD-TV m/ DVD !

Pris 2.895,-



Samsung LE40B550 (555) 40" LCD-TV FullHD

Pris 4.995,-

## VI LEVERER OVER HELE LANDET!

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

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

[www.netshop.no](http://www.netshop.no)

tlf: 33422222