

# DRÅPEN

NR. 2 • 2010 • 9. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**VI ØNSKER ALLE VÅRE MEDLEMMER EN**

# **FANTASTISK SOMMER!**

**Sosial dumping i  
norsk sjøfart**

**Nytt om anmeldelsen av  
Sleipnerkommisjonen**

**Kloder i  
kamp**

# 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





# INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • juni 2010



**Anmeldelse av Sleipner-kommisjonen side 12**



**Human factor side 29**



**62 års saken er langt fra glemt side 22**



**Altan, Balkong, Terrasse eller Veranda side 41**

Nr. 2 juni 2010 - 9. årgang

**Redaktør**  
Leif R. Vervik

**Adresse:**  
Eidsvågbakken 1  
5105 Eidsvåg

**Telefon:**  
55 25 97 00

**Telefax:**  
55 25 97 03

**Mobil:**  
90 89 70 73/41 65 62 92

**E-post:**  
info@fffs.no

**Internett:**  
www.fffs.no

**Forsidefoto:**  
Bergensfjord – FFFS

**Trykk**  
Allkopi

<b>Leder</b>	side	4
<b>Sosial dumping i norsk sjøfart</b>	side	5
<b>De som satte i gang skattedebatten...</b>	side	6
<b>Nytt om anmeldelsen av Sleipner-kommisjonen</b>	side	7
<b>Anmeldelse av Sleipner kommisjonen</b>	side	8-11
<b>Atles kommentarer</b>	side	12
<b>Sjørøveri i internasjonalt farvann</b>	side	13
<b>Kloder i kamp</b>	side	14-15
<b>En fiasko i marinehistorien</b>	side	16-19
<b>Det var hjem vi sjøfolk skulle</b>	side	20
<b>Vet du noe som også andre burde vite?</b>	side	21
<b>62 års saken er langt fra glemt</b>	side	22-25
<b>Varslere tør og vil bekjempe urett</b>	side	26-27
<b>Kontaktpersoner for FFFS ombord</b>	side	28
<b>Human Factor</b>	side	29
<b>Er det for dyrt å ferdes langs norskekysten?</b>	side	30
<b> lover md innhold</b>	side	31
<b>Verdenskrig og krisetid for undervannsvåpenet</b>	side	32-35
<b>Det er ikke alle for likt</b>	side	36-40
<b>Altan, Balkong, Terrasse eller Veranda</b>	side	41
<b>Leserbrev</b>	side	42-46
<b>Observante personer setter vi pris på</b>	side	47
<b>Loss of Licence</b>	side	48-49
<b>kryssord</b>	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS

Leif R. Vervik  
formann

## Først av alt vil ønske alle våre lesere en riktig god sommer

Siden sist utgave av Dråpen har det vært en hektisk tid, både med saker og sykdom.

Heldigvis har vi kommet helskinnet gjennom sykdommene, men det har vært litt verre på rettsfronten, vi har tapt vår første sak. Vi tapte saken vi hadde for våre medlemmer i Secora, det er beklagelig, men vi gjorde vårt beste.

Selv om vi taper en gang i blant vinner vi også, både rettsaker og på andre områder. Medlemstallet fortsetter å stige sakte men sikkert. Samfunnet rundt oss har begynt å legge mer merke til oss. Aviser og andre medier er nysgjerrige på hva vi mener om flere og flere sjøfartsrelaterte saker. Det er ikke bare de "tre store" som får uttale seg. Det blir lagt merke til at vi arbeider helhjertet for medlemmene våre og er kritiske til dagens lovverk, spesielt til sjøs.

Så noen ord om "skattesaken". Dere har sikkert fått med dere at kontingent til FFFS ikke er fradragsberettiget, i følge finansminister og finansdepartement. Dette er selvsagt FFFS uenige i. I skrivende stund ligger det en klage fra oss til Kongen i Statsråd, som sier at dette godtar vi ikke. Nekter kongen oss også det som er helt naturlig for andre fagorganiserte, nemlig fradragsrett på kontingenten, tar vi saken til retten.

Da kjemper vi ikke bare vår sak, men mange forbunds sak. FFFS er ikke alene i landet med å bli forskjellsbehandlet, men til forskjell fra andre forbund gjør vi noe med det.

62 årssaken er løftet enda et hakk opp. Vi har nå fått saksnummer i Strasbourg. Vi vil, som sagt før, sloss for våre medlemmer til alle tenkelige muligheter er uttømt. Ikke det at vi tror at vi taper i Strasbourg, men om så gale skulle skje, har vi fremdeles en klageinstans i bakhånd. Nemlig FN i Genève. Vi kan ikke, som den Norske høyesterett, sitte rolig å se på at norske sjøfolk diskrimineres med loven i hånd.

Når vi først snakker om saker. I forrige nr. av Dråpen hadde vi et leserbrev (se side 41 i Dråpen 01-10) hvor innsenderen fortalte at han og hans kolleger går ned i lønn, 1695 kr pr mnd. Så langt har det ikke vært reaksjoner på innlegget, er det bare han og hans kolleger som opplever dette anbudsproblemet? Ta pennen fatt og si din mening.

Apropos saker, så kommer det inn saker nesten hver eneste dag, til nå i år har vi mottatt godt over hundre saker. Heldigvis er vi i stand til å løse de aller fleste sakene selv, og i mindre grad ha hjelp av advokater.

Mellom pest og kolera er det vanskelig å velge blir det sakt. Hvordan er det da med valget mellom rødt eller blått? Det jeg sikter til er selvsagt Høyre og AP. Om dere går inn på denne linken, <http://tb.no/meninger/debattartikler/hoyre-vil-kaste-sjofolkene-pa-land-1.5379497> vil dere forstå hva jeg mener. AP støtter norske sjøfolk og skipsfart i opposisjon og høyre gjør det samme, hevdes det. Dette er en sannhet med modifikasjoner. Det er riktig at AP støttet oss i kampen for nettolønn og at H. kjempet i mot. Konklusjonen må være at de eneste vi kan stole på er oss selv. Vil vi ha norsk skipsfart må vi komme sammen i et forbund slik at vi kan fortelle politikere både til høyre og venstre hva vi mener.

Så en liten påminnelse. Husk Landsmøtet den 17. september. Har du saker du mener bør tas opp på møtet, må vi ha dem før 14.07.

**Network Norway har fått en tilleggstjeneste for reiseglade kunder. Sjekk [www.nwn.no](http://www.nwn.no) (nwn verden) for å oppdatere abonnementet, og spare penger.**

A portrait of Steinar Gullvåg, a middle-aged man with grey hair, wearing a dark sweater over a light blue collared shirt. He is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression.

# Sosial dumping i norsk sjøfart

I generasjoner har vi i Norge utdannet og skolert norske sjøfolk, utviklet kunnskap og teknologi og ekspertise om sjøen. I Norge i dag skaper nærmere 100 000 mennesker i maritim næring verdier for over 100 milliarder kroner årlig.

Sosial dumping av norske sjøfolk kaster skygger over denne bransjen. Vi ser at verdifulle norske arbeidsplasser på skip som opererer på i norsk farvann og på norsk kontinentalsokkel, holder på å forsvinne til utlandet.

Mange norske sjømenn er allerede tvunget i land og erstattet av underbetalte utenlandske mannskaper. Rederiet TeeKay leder an i denne utviklingen til protester fra norske sjømannsorganisasjoner krever at norske lønns- og arbeidsbetingelser skal gjelde både på norsk sokkel og i norske farvann. Det er et rimelig krav. Ellers i norsk arbeidsliv sikres arbeidstakernes lønns og arbeidsforhold gjennom avtaleverket Men i dette tilfelle står vi overfor en arbeidsgiverpart som ikke har vært villig til å ta sin del av ansvaret for norske arbeidsplasser og norske lønns og arbeidsvilkår.

Til forskjell fra Norges Rederiforbund har Byggenæringens Landsforbund gjort felles sak med arbeidstakerorganisasjonene for å bli kvitt useriøse byggefirma som undergraver arbeidsvilkårene i deres næring. Rederiforbundet går motsatt vei. De ivrer for innføringen av Norsk internasjonalt skipsregister i norsk innenriksfart, vel vitende om at det vil utkonkurrere norske sjøfolk for sjøfolk fra andre land med langt lavere lønn og dårligere arbeidsvilkår. Derfor forsøker de å blokkere en allmenngjøring av tariffavtalene i norsk innenriksfart – hvilket altså ville ha sikret alle sjøfolk uansett nasjonalitet norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel. Og det ville gitt likere konkurransevilkår! Vi kan naturligvis ikke hindre at utenlandske skip med utenlandsk mannskap anløper norsk havn. Men vi kan, og bør sørge for at skip som frakter varer mellom norske havner, har like konkurransevilkår.

Mange norskeide skip som opererer på norsk sokkel, seiler under bekvemmelighetsflagg og uten tariffavtale. Altså må sjøfolkenes lønns og arbeidsvilkår sikres på annen måte, – for vi kan rett og slett ikke leve med en situasjon som gjør at de fleste fartøylene som laster olje fra bøyer på norsk kontinentalsokkel flagger ut, jager de norske mannskapene på land og erstatter dem med asiatiske mannskap med lav betaling og helt andre arbeidsvilkår. Om dette nå også får spre seg videre, er norsk sjøfart snart redusert til noen ferjer og fraktestartøy – og knapt nok det. Jeg setter imidlertid min lit til at de tiltak Regjeringen har satt i verk for å sikre norske lønns og arbeidsvilkår i norsk sjøfart, vil hindre omfattende utflagging og ytterligere tap av norske arbeidsplasser.

Fra 1. mai gjeninnførtes kravet om arbeidstillatelse for sjøfolk utenfor EØS-området som søker hyre på skip i norske farvann, hvilket betyr at det i fortsettelsen blir vanskeligere å erstatte norske mannskaper med utlendinger i norsk fartsområde. Jeg tviler imidlertid ikke på at enkelte redere fortsatt vil gjøre sitt ytterste for å omgå dette kravet – eksempelvis ved å flagge ut sine skip til et annet EØS-land med en mer lemfeldig holdning til sjøfolks lønns- og arbeidsforhold. Det er med stor tilfredshet jeg har mottatt nyheten fra statsråd Bjørnstrøm om at regjeringen vurderer innlemming av hele sokkelen i forskriften.

*Steinar Gullvåg, stortingsrepresentant (A)*

# Da NSF satte i gang skattedebatten på våre hjemmesider for ca et år siden, var de nok ikke klar over hva de satte i gang

Til nå har saken vært i departementer, aviser, hos en minister, advokater, kongen og nå som Dok 8 forslag i Stortinget (se under). Om ikke saken blir avsluttet i Stortinget med en lovendring, forfølger vi saken til den er løst. På grunn av vår uvitenhet og lovens absurditet, var vi ikke klar over at vi hadde så idiotiske og diskriminerende lover i Norge. På denne bakgrunn vil vi takke de fra NSF som gjorde oss oppmerksom på galenskapen.

LRV

## Dokument nr. 8:152 S (2009–2010) (Midlertidig)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde og Ulf Leirstein om skattemessig likebehandling av medlemmer fagforeningskontingenter

Dokument nr. 8:152 S (2009–2010)  
Til Stortinget

### BAKGRUNN

Medlemmer i fagforeninger forskjellsbehandles i dag av Finansdepartementet. Dette er fordi enkelte organisasjoner nektes skattemessig fradrag for fagforeningskontingenten. Dette gjelder eksempelvis Fellesforbundet for sjøfolk, som ikke innrømmes skattefradrag. Mye tyder på at fradrag for fagforeningskontingent forbeholdes medlemmer i de fagorganisasjoner som indirekte og direkte bidrar til Arbeiderpartiets valgkamp, mens andre organisasjoner ekskluderes fra fradragsordningen.

### GJELDENDE REGELVERK

Skattelovens utgangspunkt er at ingen kontingenter er fradragsberettiget, men at det kan gis dispensasjon. Slik dispensasjon har alle organisasjoner tilknyttet LO eller YS fått.

Fellesforbundet for sjøfolk, som er et uavhengig fagforbund, er et eksempel på en politisk uavhengig arbeidstakerorganisasjon som nektes fradrag for fagforeningskontingent. Finansminister Sigbjørn Johnsen begrunner dette blant annet med at organisasjonen ikke er

tilknyttet en hovedsammenslutning. En hovedsammenslutning, også kalt «hovedorganisasjon» er i arbeidslivet en sammenslutning av ulike fagforbund eller landsforeninger som deler de samme politiske og faglige syn, samt verdier.

Lovverket er også utformet slik at det ikke kan dannes nye fagforeninger som kan oppnå fordele med skattefradrag i fremtiden. Skatteloven begrenser nemlig muligheten for fradrag til fagforeninger opprettet før 1977. Dette fremgår av skatteloven § 6-20, tredje ledd. Slik loven lyder i dag er det følgelig ikke mulig å etablere en ny uavhengig fagforening med de samme skattemessige fordeler som de allerede eksisterende fagforeninger. Dette er, etter forslagsstillernes syn, diskriminering satt i system, kun for å befeste Arbeiderpartiets maktposisjon.

### DISPENSASJON

For å få dispensasjon fra reglene må man søke Finansdepartementet om dispensasjon for å få godkjent skattemessig fradrag. Fellesforbundet for sjøfolk gjorde dette, men fikk avslag av finansministeren. I tillegg til begrunnelsen om at man krevde tilknytning til hovedorganisasjon var en av betingelsene: «... ta et visst samfunnsansvar utover egne medlemmers interesser». Altså et krav om en overordnet politisk agenda.

I avslaget til Fellesforbundet for sjøfolk dekker finansministeren seg også bak at Stortinget ikke har gitt noen nærmere føringer for departementets samtykkepraksis. Intensjonen med dette representantforslaget er å gi en slik føring, med mål

om lik behandling av alle fagforeninger. Forslagsstillerne mener det er uheørt å stille krav til fagforeninger om at de skal ha en utvidet politisk agenda utover sine medlemmers interesser. Hvorvidt fagforeninger har synspunkter på norsk utenriks-/innenrikspolitik er irrelevant i forhold til om de skal innrømmes skattemessig fradrag for fagforeningskontingenten eller ikke.

### ORDNINGEN MED FRADRAG FOR FAGFORENINGSKONTINGENT BØR OPPHØRE

Ordningen med fradrag for fagforeningskontingent har utviklet seg til en gjenytelse for støtte til Arbeiderpartiets valgkamp, og den beste løsningen er at ordningen snarest opphører. Den beste likebehandlingen mellom fagorganisasjonene oppnås nemlig dersom ingen får fradrag for fagforeningskontingent. Forslagsstillerne mener primært det er bedre å gi generell skattelettelse til alle arbeidstakere. Et slikt forslag har forslagsstillerne fremmet i forbindelse med hver budsjettbehandling, og fått nedstemt. Derfor fremmes nå forslag om likebehandling under eksisterende skateregler.

### FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:  
Stortinget ber regjeringen endre skatteloven slik at alle fagforeninger på lik linje innrømmes skattemessig fradrag for fagforeningskontingent, uavhengig av når de er opprettet eller hvorvidt de er tilknyttet en hovedsammenslutning.

# Nytt om anmeldelsen av Sleipner-kommisjonen

**Jeg har nå fått svar på min anmeldelse av Sleipner-kommisjonen, som vi skrev om i forrige nr. av Dråpen. Den ble henlagt – og det kan neppe overraske mange som kjenner til "systemet".**

Svaret fra politiet lyder slik:

*"Det vises til deres henvendelse av 19 og 24. april då.*

*Til deres opplysning ble saken den 26.1.2010 henlagt på grunnlag at det ikke foreligger grunn til å iverksette etterforskning i saken.*

*De har ikke mottatt underretning om henleggelsen fordi De ikke er å anse som fornærmet i straffeprosessuell forstand. De er å anse som melder."*

*(Sign) Liv Mette Karlsen  
politiinspektør*

Neste skritt blir nå å klage saken inn for Sivilombudsmannen.

Det følgende er brevet i sin helhet til:

## SIVILOMBUDSMANNEN

Som det vil framgå av tidligere henvendelser, er jeg opptatt av sikkerheten til sjøs, heri også hvilke konsekvenser det kan få hvis sikkerhetsarbeidet og – ikke minst – de kontrollerende myndigheter svikter. Jeg vil her beskrive et tilfelle hvor sikkerhetskontrollen har sviktet, det

gjelder hurtigbåten Sleipner, som havarerte i 1999 og 16 mennesker omkom, nettopp pga. en serie sikkerhetsbrister på alle nivåer. Detaljene vil framgå av den vedlagte politianmeldelsen.

Etter snart fem måneders ventetid og et par purringer har jeg nå fått et svar på en halv linje fra politiet om saken – pluss en halv linje om at jeg egentlig ikke skulle hatt noe svar. (Se vedlegg). Svaret var for så vidt ikke uventet, men likegyldigheten til denne alvorlige anmeldelsen er skremmende. Jeg var heller ikke klar over at politiet ikke plikter å orientere en anmelder om saker som blir henlagt. Ja, jeg kan foreløpig ikke tro at det kan være riktig? At en så komplisert sak som dette blir avgjort av en tilfeldig politiinspektør uten saks kunnskaper er også skremmende. Om inspektøren eventuelt har hatt rådgivere, har hun da ikke også plikt til å opplyse om hvem dette er?

Eller er dette et lukket samfunn med rett til hemmelighet i enhver sammenheng? Anmeldelsen er lang og komplisert og er for det første basert på egne erfaringer med sikkerhetsarbeid til sjøs, og som det framgår, også støttet av fagfolk på forskjellige relevante områder. Både anmelderen og de nevnte fagfolk har i årevis arbeidet seriøst med sikkerhetsspørsmål i sjøfarten, vel vitende om at det forekommer alvorlige svikt i kontrollen, som kan sette menneskeliv i fare. Svaret fra politiet, som i denne saken viser at svikten ikke stopper med de kontrollerende myndigheter, men forplanter seg videre til påtalemyndigheten.

Hovedklagen her må da bli at politiets respons ikke gir svar på hvilken myndighet som eventuelt har vært politiinspektør Karlsens rådgiver, hvilket jeg venter å få svar på. Eventuelt om det finnes muligheter for å overklage henleggelsen.

At jeg har valgt å rette anmeldelsen mot Sleipner-kommisjonen, beror på at feilene kommisjonen har gjort er dokumentert skriftlig i kommisjonens rapport, og at den var veiledende for så vel politi som rettsvesen. Ettersom kommisjonen hører under Justis- og politidepartementet, sendte jeg anmeldelsen til Oslo politikammer, hvorfra den ble videresendt til Hordaland politikammer.

Ellers kunne like gjerne også Justis- og politidepartementet, som nedsatte en ukompetent kommisjon, Sjøfartsdirektoratet, som først sviktet i kontrollen av båten, og deretter kom med innstillingen om ukompetente medlemmer i kommisjonen, Elektrisitetsilsynet, som sviktet i sin kontroll, politiet som sviktet i oppklaringen av saken og sist men ikke minst, Gulating lagmannsrett som dømte uten beviser, blitt anmeldt.

Jeg er selvsagt klar over at det var Hordaland politikammer som hadde ansvaret for etterforskningen etter Sleipnerulykken, og som har ansvaret for at saken ikke ble skikkelig etterforsket. At det samme politikammer nå får denne anmeldelsen til vurdering er selvsagt forkastelig.

**John N. Omark**

# Anmeldelse av Sleipner-kommisjonen

"På grunn av at anmeldelsen av at Sleipner-kommisjonen ble avvist, tar vi den også med i dette nr av Dråpen, slik at du er oppdatert".



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

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 undersøkelseskommisjonen 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 undersøkelseskommisjon 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 høyskole* 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 retts sakene i Bergen.
3. Erik Jersin. Sivilingeniør (maskinteknisk fabrikkdrift og verktøymaskiner).
4. Rune Teisrud. Utdanning som

sjøkaptein og sjøforsikringskandidat. Skipsfører utenriks fart, 1981 – 85. Assurandør 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 sjette 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 bevegges 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 bunnsplaten faller ned, vil trykket som dermed oppstår under platen, kunne medføre en mindre krenkning av fartøyet. Platen gir dessuten en viss motstand. Både krenkingen 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.*

*”Undersøkelserkommisjonen så ved sin første inspeksjon av hoveddelen av vramket 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 sylindersens 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 ekstra ror 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 kaptei-

nen, 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 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. Styrermannen 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 kompen- serte 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 tilkople- t samme radarantenne. De betjente hvert sitt panel, og begge var opptatt med justering for å finne ekko fra Store Blok- sen, men til ingen nytte. Tydeligvis var disse radarene ubrukelig 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 overho- det hadde radarbilde av Store Bloksen på strekningen Ryvarden og fram til grunn- støtingen, og uten radar hadde kapteinen ingen mulighet for å kontrollere om han var oppe på den rette kurslinjen.

3. Etter min oppfatning er det Sjøfarts- direktoratet, som høyeste kontrolle- rende 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 søs- terskipet 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 Sleip- ners to besetninger ble aldri forhørt etter ulykken: Begge de faste kapteinene, den andre maskinsjefen og den andre over- styrmannen, 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 serviceman- nen (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 ubrukelige radarer som forårsaket grunn- støtingen.

#### Nye opplysninger:

Etter at anmeldelsen ble levert til politiet er det kommet reaksjoner fra kompetent, faglig hold, som inneholder ytterligere kritiske utredninger om Sleipner-kom- misjonens arbeid. Bl.a. har Roy Erling Furre i støttegruppen etter Sleipner- forliset tatt initiativet til flere utrednin- ger 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 på- pekt, inkludert inhabilitet både i kommi- sjonen og i den etterfølgende rettsproses- sen. 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 anmelde- ren 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 anmeldel- sen 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./Fysikalsk metallurg. Farstads Materialkonsult: Også om skrogets dårlige kvalitet og feilaktige sammenføyning.
3. Ragnar Gjørven. Sjefsinge- niør Norsk Elektroteknisk Komité: Om det elektriske anleggets dårlige kvalitet og feilaktige montering.
4. Ole Johnny Skoglund. Tøns- berg 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 distan- sen 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 kommi- sjonen 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 overstyrman- nen 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 reverseringsma- nøveren kan ikke ha tatt mer enn et par sekunder. Under kapittel 4.3.3.2 i rap- porten 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 nødssituasjonen. 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 rappor-

ten den konsekvens at ingen av aktørene (rederiet, klasseselskapet, 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 Gulating lagmannsrett, 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**



*Illfoto: Raunefjord. FFFS*

# Atles kommentarer



## Stadt – tunnelen

**En livsforsikring og fremtidig gullgruve, som politikerne er for feige til å satse på.**

Det er med skuffelse jeg ser at regjeringen nok en gang trener dette prosjektet, som ikke bare vil være et gode for oss sjøfarende, men vil også være et samfunnsøkonomisk vinningsprosjekt, samt en turistattraksjon av de riktig sjeldne på verdensbasis.

Nå skal det igjen ut på en ny ørkenvandring, en såkalt "utredning". Jeg er

fristet til å omformulere litt på det gamle uttrykket "Der fanden ville at intet skulle skje, satte man ned en komité". Ny versjon blir da følgende: "Der politikerne ikke tør å nytte en gyllen anledning, sender man saken ut til en ny utredning". Dette prosjektet har jo for pokker vært utredet opp og ned og på kryss og tvers så lenge, at det nå ikke kan være noen tvil om at det må bygges. Hvorfor er det ingen som tør å ta ansvar?

Det vil bare være å gjenta til det kjed-sommelige alle fordelene et slikt prosjekt som denne tunnelen gjennom Stadtlandet vil føre med seg, så jeg skal ikke mase

mer om dette. Bare få uttrykke min misnøye med at man igjen velger å trenere denne saken.

Så vidt jeg har sett, får vi ingen faglige svar på hvorfor dette er nødvendig. Altså er det kun handlingsvegring (feighet) som ligger til grunn.

Jeg vil ikke gå mer inn på de politiske aspektene her, for da er jeg redd jeg vikler meg inn i en partipolitisk diskusjon, som jeg er programforpliktet til ikke å delta i.

**Atle Rusten**

## Legekantoret for sjømenn i Oslo:

**Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.**

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

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

**Lege Bendt Fossbak**, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

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

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

## Reiseklinikken®



# Sjørøveri i internasjonalt farvann?

## Litt tanke-spinn om en dagsaktuell hendelse

### Er det sjørøveri Israel foretar mot nødhjelpsflåtene som går mot Gaza?

Vi skal her ikke ta noe politisk standpunkt, men vi vil likevel sette fingeren på dette med å gå til angrep på lovlig skipsfart i internasjonalt farvann. Om Israel hadde ventet med å angripe til fartøyene var innenfor sine egne grenser, hadde saken blitt helt annerledes. Da hadde det kanskje også vært lovlig. Hvem er sjørøver? Er det kaptein Sabeltann, fattige Mohamad fra Somalia eller er det Benjamin Netanjahu? Enting er sikkert, det er i alle fall ikke Kaptein Sabeltann. Når en stat tar seg til rette overfor skip i internasjonalt farvann er de ikke bedre enn Mohamad

fra Somalia. Forskjellen er bare at når det er fattige og nesten forsvarsløse mennesker fra et land nesten uten lov og rett da griper man inn og trår til med straff.

Hva skjer derimot når verdens femte største militærmakt gjør det samme? Er det en større og sterkere motstander får det ingen følger. Hvor er logikken?

I våre øyne er sjørøveri ulovlig uansett hvem som utfører det.

Israel kunne tatt kontakt med FN og spurt om lov til å aksjonere, de hadde jo visst om konvoiene/skipene i lang tid. Hadde FN på en slik bakgrunn sagt at det var ok, hadde det også vært helt ok for meg.

Slik jeg ser det burde konsekvensene vært mye sterkere når det er et godt planlagt overfall av en regjering. Om ikke dette får konsekvenser fra FN, må man jo begynne å lure på hva vi skal med en verdensorganisasjon som skal påse at slike hendelser ikke får lov til å bli gjennomført.

Hadde FN vært en ærlig institusjon, hadde den umiddelbart oppfordret verdenssamfunnet til å patruljere kysten utenfor Gaza og påsett at piratvirksomhet ikke blir tolerert hverken der eller i Adenbukta. Det blir ikke mindre sjørøveri om handlingen blir begått av en stat.

LRV



*Dette merkelige, kometlignende objektet var trolig restene etter den første asteroide-kollisjonen som er registrert i Solsystemet. Foto: NASA, ESA og D. Jewitt (UCLA)*

# KLØDER I KAMP

**Det siste året har vi fått et unikt innblikk i dramatikken som opp gjennom år-milliardene har vært med å forme denne kloden og livet på den.**

Den 19. juli i fjor oppdaget en australsk amatørastonom en mørk flekk som plutselig hadde dukket opp på Jupiter. Det ble raskt slått fast at det var snakk om røykskyen etter et ferskt nedslag. Flekken var på størrelse med Stillehavet og ble til i en eksplosjon som svarte til mange tusen atombomber. Nye analyser tyder på at hendelsen skyldtes en 500

meter stor asteroide som krasjet med kjempeplaneten.

Jupiter er en gass-planet og det blir derfor ikke dannet kratre eller hull i bakken, rett og slett fordi der ikke er noen bakke. Men objekter som treffer Jupiter blir til kraftige ildkuler i det de kommer inn i atmosfæren og på vei nedover blir atmosfæren tettere og tettere inntil objektet eksploderer i et voldsomt lysglimt. Slike objekter har gjerne en hastighet på omkring 60 km/s eller drøyt 200 000 km/t. Ekstremt store energimengder blir derfor utløst under oppbremsingen.

I vinter kolliderte to asteroider i asteroidebeltet mellom planetene Mars og

Jupiter. Fragmenter ble slynget i alle retninger. Lignende kollisjoner har skjedd svært mange ganger opp gjennom historien, men de er likevel såpass sjeldne at dette var første gang mennesker var vitner ved hjelp av moderne teleskoper. Den australske amatørastronomen som oppdaget flekken på Jupiter i fjor har fortsatt å overvåke planeten og kl. 22.31 norsk tid den 3. juni i år så han et kortvarig lysglimt på planetskiven. Utrolig nok hadde han koblet et videokamera til teleskopet sitt og ble dermed det første menneske som har filmet at et himmellegeme treffer en annen planet. En filippinsk amatørastonom filmet den samme hendelsen. Bildene viser et lysglimt som blafrer litt i styrke over ca. 2 sekunder



Den lyse flekken nede til høyre på Jupiter er lysglintet fra et objekt som traff kjempeplaneten 3. juni 2010.  
Foto: Anthony Wesley, Broken Hill Australia

og deretter blir lyset borte. Nedslagsområdet ble overvåket de etterfølgende dagene fordi en mørk flekk var ventet å dukke opp. Men flekken kom aldri. Vi vet ikke hvorfor, men et par forklaringer er sannsynlige:

Jupiter er dekket av flere tydelige skybånd. Noen få uker før nedslaget hadde det sydlige ekvatorbeltet (SEB) forsvunnet. Dette skjer med en del års mellomrom (sist gang i 1993 og 2007) og skyldes antagelig at skybeltet blir skjult av skyer som oppstår enda høyere oppe i atmosfæren.

Disse minner om de jordiske cirrus-skyene som blant annet opptrer før nedbørsområder..

Helt til å begynne med jublet astronomene over at nedslaget fant sted nettopp i SEB, siden beltet er nesten hvitt for tiden. Dermed skulle mørke røykskyer bli mer synlige. Men det kan være nettopp cirrus-skyene som skjuler også røykskyene.

En annen mulig forklaring er at objektet

som traff Jupiter var for lite eller forsvant for langt ned til at røykskyer kunne dannes eller sees fra rommet.

### DEN STORE KANONADEN

Denne typen dramatik på Jupiter ble for alvor aktualisert av kometen Shoemaker-Levy 9 som i juli 1994 dundret inn i Jupiter. Året før passerte kometen så nær Jupiter at kometen ble revet i mange biter. Disse dundret inn i kjempeplaneten i løpet av en uke i juli 1994, og forårsaket eksplosjoner tilsvarende mange ganger hele verdens atomvåpenarsenal. Nedslagene fant sted rett på baksiden av Jupiter og kunne derfor ikke observeres direkte, men rotasjonen flyttet røykskyene snart inn på den synlige halvdel av planeten.

I flere måneder kunne astronomer – også amatører – med helt enkelt utstyr – følge med på de nye flekkene og se hvordan disse gradvis gikk i oppløsning.

I 1994 regnet astrofysikerne med at slike nedslag forekommer med flere hundre til flere tusen års mellomrom. Begivenhetene det siste året demonstrerer at kollisjoner er langt vanligere og at det må være

betydelig flere objekter i nabolaget til Jupiter enn vi har trodd til nå. De mange romsondene som undersøker planeten Mars har også oppdaget flere mindre nedslag der. Også Mars må derfor være utsatt for heftigere bombardement enn vi har regnet med.

Spørsmålet er om også Jorden er mer utrygg enn hittil antatt! Siden vi befinner oss vesentlig lenger unna hovedkilden til nedslagene, asteroidebeltet mellom Mars og Jupiter, er vi sannsynligvis mindre i skuddlinjen enn de planetene.

Du kan lese mer om nedslagene og asteroidekollisjonen på [www.bangirommet.no](http://www.bangirommet.no). Der er det også en link til en katastrofekalkulator som kan brukes til å se hva som skjer når asteroider eller kometer treffer Jorden, Jupiter eller andre planeter i Solsystemet.

Artikkelforfatter  
**Knut Jørgen Røed Ødegaard**

*Hipper. Tung krysser, ca 18 000 tonn. Som nevnt i første delen besto Hipper-klassen av tre tunge kryssere, Hipper, Blücher og Prinz Eugen. Hipper hadde en noe rakere baug enn de to siste i serien. [wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hipper.jpg)*



Bundesarchiv, DVM 10 Bild-23-63-24  
Foto: o. Ann. i 1939 ca

# En **fiasko** i marinehistorien

Vi sluttet beretningen i forrige nr. med senkningen av Bismarck, og allerede her må det ha gått opp for Hitler at slagskipenes tid var forbi, og at ubåter og fly var det eneste som kunne stoppe forsyningene til Storbritannia.

Det er dette som må ha vært årsaken til at han ut på høsten 1941 la fram en plan om å trekke tilbake de tre skipene som lå i basene fra Frankrike til Wilhelmshaven. Slagskipene Gneisenau og Scharnhorst, som hadde gjennomgått omfattende repara-

sjoner etter at de kom tilbake fra sine tokt i Atlanteren vinteren 1941, samt den tunge krysseren Prinz Eugen, som hadde fulgt med Bismarck. Bismarck som nå lå på havets bunn ute i Biscaya.

I februar var tiden inne for et utbrudd fra Brest og opp den Engelske kanalen midt foran nesen på britene. Det gikk bra et stykke, til britene fikk fly på vingene og droppet miner i farleia oppe i Nordsjøen som begge slagskipene gikk på, mens Prinz Eugen klarte å komme inn til Wilhelmshaven uskadd. Dermed bar det rett inn på verksted igjen med både Gneisenau og Scharnhorst. Deretter kom RAF og bombet Gneisenau til vrak mens hun lå i dokk i Kiel, og hun kom aldri til havs igjen. Scharnhorst ble liggende på verksted i Wilhelmshaven i et helt år før hun igjen ble stridsklar.

I februar 1942 var allerede fire av skipene borte. Graf Spee lå på bunnen i La Plata bukten, Blücher lå på bunnen av Drøbak-sundet, Bismarck på bunnen av Biscaya og Gneisenau lå som vrak i Østersjøen. Felles for de gjenværende seks var at de for det meste lå på verksted etter å ha fått omfattende skader i kamp med britene.

I mellomtiden var Bismarcks søsterskip Tirpitz blitt ferdig, og nå tok tyskerne ingen sjanser, men sendte henne så langt bort som det gikk, for å holde henne unna britenes bombefly. I første omgang opp til den lille, men dype fjordarmen Fætenfjorden inne i Trondheimsfjorden, hvor hun ankom i januar. Prinz Eugen, som var med henne som eskorte kom ikke så langt, men ble torpedert og skadet av britene utenfor Trondheimsfjorden og måtte tilbake til



Østersjøen. Hun kom aldri mer til havs igjen. Nå ble Hipper Tirpitz' eskorte. I mars ble Tirpitz med Hipper og jagereskorte sendt på et mislykket tokt, etter en Murmansk-konvoi. Etter en sving opp mot Bjørnøya, gikk hun sørover igjen og innom Bogen i Ofoten før hun igjen gikk tilbake til Trondheimsfjorden.

Våren 1942 dukket også resten av de tunge skipene i Nord-Norge opp. Hipper kom som nevnt til Trondheimsfjorden og ble Tirpitz' eskorte etter Prinz Eugen. Lützow og Sheer kom nordover i 1942 og til slutt den siste av dem, Scharnhorst, som kom direkte fra verkstedet og nordover i mars 1943.

Britene fikk store bekymringer med denne opprustningen i nord, og må ha hatt en kolossal respekt for, spesielt Tirpitz. Man var redd for at det skulle bli enda mer problemer for Murmansk-konvoiene enn den faren fly og ubåter allerede utgjorde. Men spørsmålet er om det var så mye å ha respekt for. Selv om alle skipene hadde bunkerstankene fulle når de gikk nordover, må det ha vært mangel på bunkers i Nord-Norge. Noe som gjorde det umulig for tyskerne å holde denne flåten stridsklar.

Når det gjelder britenes redsel for panserflåten i nord, så gikk det over til angst og feighet, som skulle merke Royal Navy i hele etterkrigstiden. Tirpitz og Hipper ble liggende i Trondheimsfjorden fram til juli 1942, da de igjen, under kommando av admiral Otto Schniewind, satte kursen nordover. Samtidig gikk Lützow og Sheer nordover gjennom Tjeldsundet. Der rente Lützow på land i tett tåke, omtrent der Tjeldsundbrua går i dag, og måtte tilbake til Tyskland og på verksted igjen, mens Sheer fortsatte nordover og møtte Tirpitz og Hipper i Altafjorden.

Samtidig var en konvoi (PK-17) med 37 skip med eskorte på vei østover fra Island til Murmansk. Home Fleet-sjefen admiral John Tovey lå ved Færøyene med slagskipet Duke of York, samt med kryssere og jagere samt hangarskipet Victorious. Uten tvil satt briter og tyskere nå spendt og avlyttet hverandre. Britene viste at tyskerne var på vei nordover, men de visste ikke om de ville angripe, og tyskerne viste at britene visste, men ingen vet hvilke planer tyskerne hadde. Under alle omstendigheter ble det ikke nødvendig med noe angrep. Panikken grep de aldrende admiralene i London, og de beordret nå spredning av konvoien, og eskorten til å trekke vestover. Tovey skulle holde seg unna med sin styrke, og overlatt dermed konvoien til seg

selv, som nå var spredt over et stort område nord for Bjørnøya, og overlatt til tyske ubåter og fly i den lyse julinatten med midnattssol og blikkstilte sjø.

Til sammen 24 av skipene ble senket, og 153 mann omkom. Da tyskerne hadde lyttet seg til briternes flukt, beordret Schniewind en sving opp til Nordkapp før han satte kursen sørover igjen, og nå gikk alle tre skipene inn til Bogen, der de ble liggende til oktober. Da gikk Tirpitz tilbake til Trondheimsfjorden igjen, etter ryktene for å få montert en ny og mer moderne radar. Etter at Lützow kom tilbake fra verkstedet gav hun seg i siste halvdel av desember 1942 sammen med Hipper, på jakt etter en konvoi oppe i Barentshavet, der kom Hipper i kamp med britene. Hun fikk så mye skader at hun måtte tilbake til Østersjøen igjen, på verksted. Lützow klarte seg og kom tilbake til Bogen uskadd.

Årsskiftet 1942 – 43 gikk alt galt for Hitler, der han satt i sitt østlige hovedkvarter i Øst-Prøysen og ikke fikk annet enn katastrofemeldinger, både fra østfronten og fra Nord-Afrika. Etter alle skuffelser med krigsflåten ble meldingen om Hipper, som han først fikk høre over BBC ? og ikke fra admiralitetet ? for mye for Hitler. Han ble rasende og innkalte Raeder fra Berlin, som forsto hva som ventet, og hadde sykemeldet seg, slik at Hitler måtte vente en hel uke på ham. Da endelig den aldrende admiralen dukket opp, måtte han stå i giv akt mens han fikk en overhaling av en rasende Hitler, som oppnådde det han var ute etter, å bli kvitt Raeder uten å avskjedige ham selv. Raeder trakk seg tilbake med begrunnelsen av at hans autoritet var ødelagt. Nå var tiden kommet for ubåtsjefen Karl Dönitz, som var Hitlers favoritt blant admiralene, til å bli forfremmet til Großadmiral og sjef for krigsmarinene. Men mange skuffelser ventet også Dönitz.

Nå planla tyskerne en ny forflytning videre nordover av tre av skipene i Bogen-eskadren. Denne gang til fjordarmen Kåfjord syd for Alta. Scharnhorst kom opp til Bogen i mars 1943 etter sitt verkstedopphold, og nå gikk også Tirpitz, Scharnhorst og Lützow, som også var kommet tilbake fra sine verkstedopphold nordover, og la seg innenfor klargjorte torpedonett i Kåfjorden. Sheer ble igjen i Ofoten. Hipper og Prinz Eugen lå nå i Østersjøen. Senere kom også Sheer ned til Østersjøen, hvor hun ble brukt som skoleskip for kadetter.

Tyskerne kjedet seg i Kåfjord. De bare lå der, sannsynligvis med tomme bunkerstanker. Fram på høsten 1943 ble det for

kjedelig, og nå må eskadren ha fått noe bunkers, for i september gav Tirpitz og Scharnhorst seg ut på et tokt til Svalbard, mens Lützow la seg på Tirpitz' plass som kamuflasje. Kommet opp til Svalbard gav tyskerne seg til å dundre løs med de svære kanonene mot alt de så som liknet hus og menneskelig aktivitet. Det skal også ha vært en britisk radiostasjon der ? men den kom uskadd fra angrepet. Tilbake i Kåfjorden fortsatte tyskerne å kjede seg, men det skulle ikke vare lenge, og da fikk de mer spenning enn hadde bedt om.

Winston Churchill ville ikke bli fornøyd før alle Hitlers slagskip var borte fra havets overflate, men etter problemene med å senke Bismarck kunne det ikke bli snakk om vanlig sjøkrig. Britene måtte finne på noe nytt for å skade henne der hun var svakest, i bunnen. De nedsatte en gruppe for å bygge miniubåter, og trente opp en styrke ? av marinens beste folk til å bemanne dem. Planen var å feste svære sprengladninger ? ca. 2 tonn - på hver side på skroget. Båtene skulle slepes i undervannsstilling opp til Altafjorden. Det ble til sammen seks båter, såkalte X-craft, med to besetninger til hver, tre til hver båt for slepingen, som skulle avløses av fire på hver båt utenfor Altafjorden, som skulle plassere sprengladningene.

Fire av båtene, to som var avsett for Scharnhorst, som også lå i Kåfjorden, en for Lützow, som lå i Langfjorden, og en av de tre som var avsett for Tirpitz, falt fra underveis, av forskjellige grunner men to av båtene fikk plassert sine ladninger under Tirpitz den 22. september 1943.

Britene hadde god dekning av norske Secret Intelligence Serviceagenter (SIS) i området, som hadde gitt utførlige beskrivelser om forholdene i Kåfjorden og fortøyningsplassen, hvor hun lå akterfortøyd opp mot land utenfor Straumsneset innerst i fjorden. Hun var beskyttet av både ubåtnett over fjorden, og torpedonett rundt skipet, men båtene kunne uhindret passere gjennom båttåpningene i ubåttettene ? som sto åpne. Begge båtene kom under torpedonetten og fikk plassert sine (tidsinnstilte) ladninger under skipet. Av besetningene på til sammen åtte mann på de to båtene, omkom tre, da de ble oppdaget av tyskerne etter at de hadde plassert ladningene, og fem ble tatt til fange. Da fangene under stor ståhei ble tatt ombord i Tirpitz, advarte de tyskerne om bombene, men det var lite de kunne gjøre. Ladningene gikk av etter planen med en kraft som løftet skipet flere fot i vannet og rev opp bunnen ned bunkerstanker og rørsystemer. Den ladningen som ble plassert lengst akterut



eksploverte rett under maskinrommet og slo turbiner, reduksjonsgir og akslinger ut av stilling. (Tre turbiner på 50 000 HK hver og tre akslinger).

Etter sprengningen av Tirpitz, ble Scharnhorst flyttet ut til Langfjorden og Lütsow forsvant sørover. Den sterkt plagete Dönitz forsøkte nå med et noe tafatt forsøk på å blidgjøre Hitler, og klargjorde Scharnhorst for et angrep mot en konvoi.

Etter katastrofen med PQ-17 ble konvoifarten gjennom ishavet stoppet i den lyse årstiden, men i november 1943 ble den gjenopptatt. Først gikk to konvoier østover uten at Scharnhorst rørte på seg. Sannsynligvis lå hun i Langfjorden tom for drivstoff. Men etter at en tredje konvoi gikk fra Liverpool den 13. desember, kom en tankbåt, som sannsynligvis hadde lastet i Trondheim og bunkret henne opp. Signaler om denne forberedelsen må ha blitt fanget opp i London, og slagskipet Duke of York med en krysser og fire destroyere, under kommando av admiral Bruce Fraser, som hadde overtatt etter John Tovey som sjef for Home Fleet, lå klar til aksjon, og var allerede til havs på vei nordover. Dessuten var de norske SIS-agentene i beredskap, som sendte melding til London når Scharnhorst stakk til havs med sine jagere om kvelden den 25. desember, under kommando av kontreadmiral Erich Bey. Nå begynte det å bli tynt med admiraler av den gamle skolen, og Bey, som ble forfremmet til kontreadmiral så sent som i desember 1943 da Kummetz ble sykemeldt etter sprengningen av Tirpitz, hadde liten

eller ingen erfaring fra slagskip, og alt ble mislykket. Bey var tidligere sjef for den tyske jagerstyrken i Nord-Norge..

I tillegg til admiral Frasers styrke hadde konvoien en eskorte på fire destroyere, inkludert den norske destroyeren Stord under kommando av kommandørkaptein, senere admiral, Skule Storheil.

For det første ble tyskerne lurt av britisk krigslist med tre tunge kryssere som kom fra øst, kamuflert i en konvoi av utlossete skip, som kom fra Murmansk, og som åpnet ild og tvang Bey til å legge om kursen for å komme unna og avskjære konvoien. Da Bey til slutt nærmet seg konvoien syd for Bjørnøya, var allerede de tre krysserne der og åpnet ild igjen. Nå trodde Bey han hadde med slagskip å gjøre, og dermed bråvendte han og satte kursen sørover igjen ? og rapporterte om "radarrettet ild fra tung enhet". Det blåste storm fra sydvest og jagerne klarte ikke å følge Scharnhorst, så de ble sendt tilbake hver for seg.

Nå hadde britene fullt utviklede radarsystemer både til peiling av fienden og til siktemidler, og da Fraser nærmet seg fra vest fikk han Scharnhorst inn på radaren på kryssende kurs sørover. Han åpnet ild fra langt hold, og en granat og slo ut et kjelerom på babord side, som førte til at farten måtte reduseres til 20 knop, og dermed var skipet dødsdømt. Nå sendte Fraser inn alle åtte destroyerne, som kastet seg over skipet med sine torpedoer fra nært hold. Og en av dem, ingen vet fra hvilket skip, fikk inn en torpedo i forskipet,

som sannsynligvis førte til eksplosjon i et ammunisjonskammer, som rev opp hele baugen, hvorefter Scharnhorst gikk rett til bunns ca 150 sjømil nordøst for Nordkapp. Britene berget et trettitall av besetningen, som var på ca. 1900 mann. Som belønning for bragden ble Admiral Fraser beåret med tittelen Baron of North Cape.

Dermed var det kun den søndersprengte Tirpitz igjen av Hitlers slagskip, og hun ble nå liggende ensom igjen i Kåfjorden. Om dette ble det neppe meldt mer enn absolutt nødvendig over radio til det tyske admiralitetet. Großadmiral Dönitz kom selv opp med fly for å inspisere skadene, og han må ha blitt dypt sjokkert. Alle som forsto seg på dette må ha forstått at Tirpitz aldri kunne komme til havs igjen, spesielt med tanke på at det ikke fantes verkstedkapasitet så langt nord. Mye tyder på at britene ikke fikk rede på hvor alvorlig hun var skadet. Og heller ikke de som hadde plassert ladningene. De fikk ikke rede på hvilken heldåd de hadde utført før de kom hjem fra fangenskapet etter krigen, da ble de også høyt dekorert for sin innsats.

Det ble arrangert med passasjerfartøy med et tusentall verkstedarbeidere, som kom opp til Kåfjorden for å reparere skadene. Det var selvsagt bortkastet tid ? men det kunne kanskje lure britene til å tro at hun lot seg reparere. Britene gikk nå over til bombing. Først med fly fra hangarskip ute i havet, men uten særlig hell. Etter at Sovjet hadde fått overtaket i øst, fikk imidlertid britene tilgang til en flyplass nær Arkhangelsk, og kunne bruke større fly og tyngre

bomber, som veide rundt fem tonn, og omtrent halvparten av vekten var panserbrytende sprengstoff. Under et angrep mot Tirpitz den 15. september 1944, altså nesten et år etter sprengningen, fikk britene inn et direkte treff, som skadet henne enda mer.

Nå sto allerede sovjetiske styrker ved den norske grensen i øst, og tyskerne var i ferd med å begynne tilbaketrekkingen og nedbrenningen i Finnmark. Ingen visste hvor Sovjet ville stoppe. Tyskerne hadde da ikke annet valg enn å forsøke å få Tirpitz lengre sydover til tross for skadene. Og med hjelp av slepebåter og med sakte fart klarte de den 15. oktober å få henne ned til Sandnessundet ved Tromsø, der hun ble ankret opp på grunt vann ved Håkøya. Men dermed var hun også kommet innen rekkevidde av britiske bombefly. Nå ble en skvadron på 22 Lancaster-bombere, spesialutrustet med ekstra drivstofftanker, for den lange fligten sendt nordover. Den første bombing ble resultatløs, men den andre var vellykket, med tre treff, alle på babord side ? en forut ? en midtskips ? og en akter, som førte til at hun veltet over mot babord og ble liggende med siden mot bunnen og med styrbordsiden over vann, hvilket tyder på voldsomme eksplosjoner innefra under vann. En teori går ut på at en av bombene eksploderte i et ammunisjonskammer, som gikk i luften, og rev ut et stort hull på babord side. Av besetningen, som nok nå var noe redusert, omkom et tusentall.

Det blir antatt at hensikten med plasseringen i Sandnessundet med baugen mot øst, var at hun skulle ligge der med sitt kraftige artilleri som en stopper for et eventuelt sovjetisk framstøt sørover etter at tyskerne var jaget ut av Kola og trakk seg sørover, samtidig som de brente alt på sin vei, men som kjent stoppet de sovjetiske styrkene ved grensen.

Deretter havnet også Sheer og Lütsow i Østersjøen sammen med Hipper, men alle tre ble senket av britene mot slutten av krigen. Det tredje av Blüshers søsterskip, Prinz Eugen, var den eneste som fløt da krigen var over. Hun ble overtatt av amerikanerne, og endte sine dager som prøvemål for amerikanernes atombombesprengninger i Stillehavet.

## UBÅTFLÅTEN

Ubåtsjefen Karl Dönitz, som var født i 1891, var selv ubåtkaptein under 1. verdenskrig, og han skal ha vært skeptisk til satsningen på større slagskip og argumenterte for større satsning på ubåter, men han veide for lett i hierarkiet, dessuten var

Hitlers admiraler også Dönitz admiral da han var ung ubåtkaptein, så noe innflytelse i et så avgjørende spørsmål kunne han, under ingen omstendigheter fått. Da Hitler kom til makten var Dönitz Fregatkapitän, og i 1935 ble han Kapitän zur See. Ansvar for ubåtflåten fikk han i 1936. Det var også Dönitz som utviklet rudel (flokk) taktikken. Dvs. at ubåtene angrep konvoiene i flokk. Først avsøktes et større område av hver enkelt ubåt, og den første som fant den aktuelle konvoien tilkalte resten av flokken, og med alle båtene på plass startet angrepet.

Det har forekommet til dels store overdrivelser fra britisk hold angående antallet ubåter som opererte i Atlanteren under krigen. Faktum er at da krigen startet i september 1939 hadde Dönitz kun et trettital ubåter, båter av atlantehavsklassen, og av disse var neppe mer enn en tredjedel med i jakten samtidig. Resten var inne til overhaling eller på vei til og fra. Dette var etter Dönitz' plan. Ifølge flåteplanen skulle det bygges 260 ubåter. Til tross for at tyskerne bygde dobbel av mange båter (av atlantehavsklassen) fikk aldri Dönitz utnyttet dem alle. Til sammen av alle klasser, bygde tyskerne mer enn 1100 ubåter under krigen.

En ting var å bygge dem på løpende band ved de effektive tyske verftene, noe annet var å holde dem i drift når de ble avhengig av den begrensede verkstedskapasiteten i Frankrike, der det som nevnt lå to slagskip og tok opp store resurser i nesten ett år fra vinteren 1941. Som eksempel kan nevnes



at i januar 1942 hadde Dönitz kun 55 båter til å sette inn i Atlanteren. Av disse var 11 ute og jaget, 11 på veg til og fra, og hele 33 båter lå inne til reparasjon. "De ble forsinket pga. mangel på arbeidskraft ved verftene" skriver Petter Cramer i boken U 333. Faktum forlag 1988). Det ble noe bedre etter at slagskipene ble trukket tilbake i februar 1942, og det var også deretter ubåtene senket mest tonnasje.

Da det så som mørkest ut for de allierte, kom en forandring våren 1943. Både britene og amerikanere satte da inn nye langt-rekkende fly med nye radarer, som kunne peile ubåtperiskop, og de senket hele 41 ubåter i mai 1943. Dette tvang Dönitz til å gi opp Slaget om Atlanterhavet og trekke resten av ubåtene ut av Atlanteren. Dermed var Slaget om Atlanterhavet vunnet for de allierte ? hvor også den norske handelsflåten og krigsseilerne kunne regnes blant seierherrene.

*John Nikolai Omark*



Illfoto: LNG OYO – Berge Gas

# Det var hjem vi sjøfolk skulle

**Det var ingen hvem som helst som skrev disse ordene, men krigshelten og forfatteren Nordahl Grieg.**

Han var i en helt annen situasjon enn det sjøfolk er i dag, men også vi sloss for å få lov til å reise hjem. Han ville hjem fra krig og elendighet, vi fra jobb.

Det å kunne reise hjem fra jobb betyr først og fremst at man har en jobb å reise hjem fra. I dag er situasjonen at mange sjøfolk ikke får lov til å reise hjem. De er hjemme, de har ingen jobb å reise hjem fra. Dette er den krigen vi fører i dag.

Mange sjøfolk har mistet jobben på grunn av at landets politikere har prioritert dem vekk. De har tillatt at norske sjøfolk blir byttet ut med mye billigere arbeidskraft, fra den billige del av verden. De har med åpne øyne sett på at den politikken (Apartheid) de selv brukte millioner av kroner på å fjerne, blir innført på norskeide skip. Dette burde politikerne vite, men vi er ikke sikre på om de bryr seg eller om de er bitt informert.

Det å komme på stortinget betyr for enkelte politikere, ikke noe annet enn personlig makt, hvordan makten utøves kommer an på hva som gagnar vedkommende parti og politiker best.

SP påstår at de er distriktenes parti, hvordan kan de stillesittende tillate det som i dag skjer med sjøfarten. De vet likegodt som oss at de aller fleste sjøfolk bor ute i distriktene. De er ryggraden i mange lokalsamfunn. Det at sjømannen/kvinnen blir arbeidsløs, går ikke bare utover vedkommende, men alle rundt dem får det fryktelig vanskelig. Familien, butikken, skolen og andre sosiale goder som et samfunn må ha, vil etter hvert få store problemer.

**Sjøfolk vil ha en sikker jobb å reise hjem fra.**

LRV

# Vet du noe, som andre også burde vite?

Har du opplysninger du er redd for å komme frem med? Da skal du kontakte Varslerunionen og sammen med oss vil de gjøre det som kan gjøres for å hjelpe deg.

Det er sikkert mange som ikke har fått med seg at vi har en organisasjon i Norge som heter Varslerunionen. Den er til for å hjelpe deg som sitter inne med opplysninger om ting, som enten er ulovlige eller som av sikkerhetshensyn burde endres eller lignende.

Grunnen til at vi tar opp dette, er at vi vet at slike forhold eksisterer i stort

monn til sjøs. Det være seg manglende sikkerhetskontroller, dårlig redningsmateriell, mangelfulle øvelser, skipskontroller, språktester eller andre ting som må rettes på.

Det er mange som har en misforstått lojalitet til rederiet/reder, de tenker at om jeg bare holder kjeft er det ingen som finner ut av det, og jeg er trygg i jobben. Dette er en helt feil holdning.

Er rederen uærlig i forhold til sikkerhet og lignende, er han sikkert ikke særlig ærlig overfor deg heller, da er muligheten stor for at de er mer opptatt av inntje-

ning enn din sikkerhet. Dette er to ting som må likestilles.

Vi har fått en del rapporter om forhold som ikke tåler dagens lys, problemet er bare at de som melder dette til oss, ikke tør å stå frem og fortelle det åpent. Derfor nevner vi Varslerunionen, de kjenner lovverket og er i stand til å beskytte varslere bedre enn de fleste.

Les mer om Varslerunionen i denne utgaven av Dråpen.

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. Jan Erling Fossdal,**

*Spesialist i kirurgi*

**Dr. Arvid Høgberg,**

*Spesialist i orthopedisk kirurgi*

**Dr. Torjer Meling,**

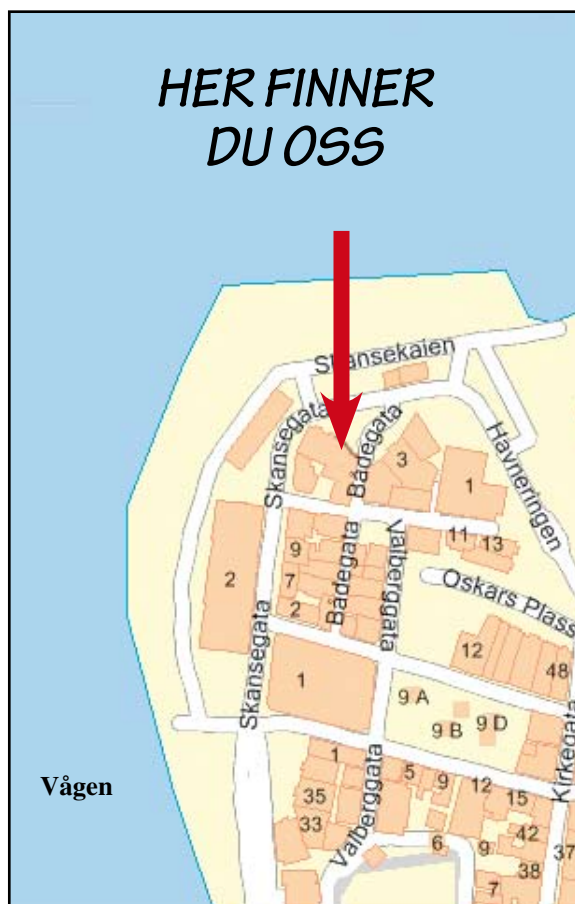
*Spesialist i indremedisin*

### Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





# 62 årssaken er langt fra glemt

Det viser seg at FFFS ikke er de eneste som bryr seg

**Saken har vakt interesse langt ut over rettssalene. Nå er den blitt forsket på av mange jusspesialister, og flere ser det ut til å bli.**

I tillegg har departementet også tatt tak i saken.

Da vi var ferdig i rettssalene, her i Norge, trodde vi at det ville bli stilt om saken. Det er det motsatte som har hendt. Interessen har vært, mildt sagt, enorm. Det som er det mest synlige i alle avhandlingene, basert på dommen i Høyesterett, er at den er feil.

Det er etter alle juristenes mening kun dommer Bårdsen som har konkludert rett. Nemlig at FFFS skulle fått medhold.

Nå er saken sendt til EMD, saksnummer har vi fått. På bakgrunn av alle granskningene og resultatene av dem, håper vi på at vi får medhold der.

Det at departementet også har fattet interesse for saken er vi litt ambivalente til, er de virkelig interesserte i å løse saken basert på fornuft, eller prøver de bare å stoppe oss fra å gå til Strasbourg?

I utgangspunktet skal vi vel stole på departementenes redelighet, men vi har så forskjellige erfaringer derifra, så vi er litt i villrede.

Registrerer at departementet har sendt brevet, ikke bare til oss, men flere andre aktører. Dette er folk og forbund som burde ha særlig interesse i å hjelpe oss og kollegene på havet. Men så er det dette med erfaringer igjen, vi er langt

fra sikre på at de som er lagt i kopi fra departementet er villig til å støtte sjøfolkene, men nå forventer vi at de tar stilling til problemet.

Det ser ut for at det er veldig greit å ha sjøfolkene under press med litt mindre å si enn andre nordmenn. Da må de nemlig krype litt lengre for å få det som er helt naturlig for andre med ett annet lovverk, nemlig de som forholder seg til Arbeidsmiljøloven. Vårt inntrykk er at sjøfolk ikke blir tatt på alvor hverken av myndigheter eller de som skal representere dem.

På de følgende sidene kan dere lese brevet vi mottok fra Nærings og Handelsdepartementet.

LRV



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Fellesforbundet For Sjøfolk  
Eidsvågbakken 1  
5105 Eidsvåg

Deres ref  
Vervik

Vår ref  
201001816-2/LK

Dato  
21.5.2010

**62-årsgrensen for oppsigelse av sjøfolk – sjømannslovens § 19**

Vi viser til brev av 30.3.2010 fra FFFS, oversendt Nærings- og handelsdepartementet ved Arbeidsdepartementets brev av 9.4.2010.

Nærings- og handelsdepartementet mener at den aktuelle bestemmelse i sjømannslovens § 19 bør undergis en nærmere vurdering. Før en slik vurdering kan foretas har vi bedt Arbeidsdepartementet om en avklaring på status for det arbeid som ifølge St.meld. nr. 5 (2006-2007) "Opptjening og uttak av alderspensjon i folketrygden" vil bli iverksatt for å kartlegge grunnlaget for særaldersgrenser for ulike yrkesgrupper både i privat og offentlig sektor, herunder for sjøfolk. Vi har bedt om å bli trukket inn i dette arbeidet. Til orientering vedlegges kopi av vårt brev av i dag til Arbeidsdepartementet.

Med hilsen

  
Gaute Sivertsen (e.f.)  
avdelingsdirektør



Lars Sverre Keim  
seniorrådgiver

Postadresse  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 890

Maritim avdeling  
Telefaks  
22 24 27 79

Saksbehandler  
Lars Sverre Keim  
22240475



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Arbeidsdepartementet  
Postboks 8019 Dep  
0030 Oslo

KOPPI

Deres ref  
201001482-/ME

Vår ref  
201001816-3/LK

Dato  
21.5.2010

### 62-årsgrensen for oppsigelse av sjøfolk – sjømannslovens § 19

Vi viser til Arbeidsdepartementets brev av 9.4.2010 og vedlagte brev av 30.3.2010 fra Felleforbundet For Sjøfolk der forbundet ber om snarlig tilbakemelding på om regjeringen akter å endre aldersgrensen i sjømannslovens § 19, slik at sjøfolk ikke kan sies opp med fratreden ved fylte 62 år. Saken ble oversendt oss da sjømannsloven hører under vårt forvaltningsområde.

Vi viser videre til St.meld. nr. 5 (2006-2007) Opptjening og uttak av alderspensjon i folketrygden, fremlagt av daværende AID. I meldingens kap. 7.12.3 Særaldersgrenser heter det bl.a.:

"I forbindelse med behandlingen av Ot.prp. nr. 24 (2005-2006) ba Arbeids- og sosialkomiteen i Innst. O. nr. 18 (2005-2006) Regjeringen om å foreta en særskilt gjennomgang av de ulike særaldersgrenser i arbeidslivet. Det vil bli iverksatt et arbeid for å kartlegge grunnlaget for særaldersgrenser for ulike yrkesgrupper både i privat og offentlig sektor. Prosjektet skal vurdere hvilke endringer som har skjedd siden innføringen av dagens særaldersgrenser når det gjelder krav til arbeidstakerne, helsemessig utvikling og gjennomsnittlig levealder for ulike yrkesgrupper. Arbeidslivets parter vil bli involvert i dette arbeidet.

Kartleggingen vil danne grunnlag for det videre arbeid med spørsmålet om særaldersgrenser. Arbeidet skal legge til grunn det tverrpolitiske ønsket om å motvirke diskriminering i arbeidslivet, fremming av et inkluderende arbeidsliv og hindre utstøting av eldre arbeidstakere, i den hensikt at det i framtiden blir arbeidets art og risiko, og ikke en bestemt alder, som avgjør behovet for en tidlig pensjonering.

Postadresse  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 890

Maritim avdeling  
Telefaks  
22 24 27 79

Saksbehandler  
Lars Sverre Keim  
22240475



Spørsmålene vil bli tatt opp i forbindelse med gjennomgangen av offentlige tjenestepensjoner.”

Nærings- og handelsdepartementet mener at den aktuelle bestemmelse i sjømannslovens § 19 bør undergis en nærmere vurdering. Før dette skjer ber vi om status for det arbeid som ifølge St.meld. nr. 5 vil bli iverksatt for å kartlegge grunnlaget for særaldersgrenser for ulike yrkesgrupper både i privat og offentlig sektor, herunder for sjøfolk. Vi ber om å bli trukket inn i dette arbeidet.

Med hilsen

  
Gaute Sivertsen (e.f.)  
avdelingsdirektør



Lars Sverre Keim  
seniorrådgiver

Kopi: Sjøfartsdirektoratet  
Arbeidsdepartementet  
Sjøfartsdirektoratet  
Norsk Sjømannsforbund  
Det norske maskinistforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norges Rederiforbund  
Fraktesfartøyenes Rederiforening  
Rederienes Landsforening  
Norges Fiskarlag  
The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)

**Vedlegg: 1**

# Varslere tør og vil bekjempe urett

Varslerunionen har eksistert fra 15.november 2006. Det var året Høyesterett avviste mitt siste forsøk på rettferdighet. For mer om min varslersak viser jeg til boken: **Spurven og haukene. En varsler slår tilbake.** Kolofon forlag 2008

**Tapt, slått ned ytre sett, men jeg har allikevel reist meg opp igjen. Jeg ville ha en utligning.**

Varslergjengjeldelser er myndighetenes "dirty tricks" satt i system for å beskytte sin egen skråsikkerhet, sine overgrep og krenkelser av mennesker, som vil det beste for demokratiet. Å bygge sin makt på å trække sannhetssøkende mennesker i hjel er en kortvarig gevinst. Jeg er klar over at ingen varsler slipper unna, men de aller fleste pådrar seg alvorlige og opprettelige skader som er en person-

lig tragedie, i tillegg til at det ikke er samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Varsling angår oss alle, selv om ikke alle blir varslere. Et redelig liv med omsorg som den ledende kvalitet er ikke forbeholdt kun for helsearbeidere.

Vi vet at varslere finnes i alle samfunnsklasser og i alle yrker. En varsler som handler i samsvar med sitt etiske ståsted har ikke gode vilkår i et materialistisk samfunn, hvor depresjon snart blir folkelidelse nummer en.

Varslerunionen erfarer at dagens varsler-

vern er utilstrekkelig, til og med livsfarlig. Det er denne dobbeltheten som er ødeleggende. En lov som i utgangspunktet godtar trakasseringer ved sin innskrenkende tolkning av lovens ordlyd, gir grobunn til overgrep.

Lovlyden i den unike og verdens "beste" arbeidsmiljølov som trådte i kraft 1.januar 2007:

Arbeidsmiljølovens § 2-4 fastslår nå klart at den også tidligere gjeldende rett for arbeidstakere til å varsle om "kritikkverdige forhold i virksomheten".

I § 2-3d blir arbeidstakerne pålagt og "å sørge for at arbeidsgiver eller verneombudet blir underrettet så snart arbeidstaker blir kjent med at det forekommer trakassering eller diskriminering på arbeidsplassen".

Den gjeldende rettstilstand ble presisert i § 2-5: "Gjengjeldelse mot arbeidstaker som varsler i samsvar med § 2-4 er forbudt." Videre presiseres det at "Arbeidsgiver har bevisbyrden for at varsling har skjedd i strid med denne bestemmelsen."

Domstolens ufeilbarlighet er en illusjon. Dommernes arroganse og selvforherlighet står ikke i stil med etikkenes grunnpillarer hvor ærlighet og åpenhet skal danne referanseramme. Det finnes ikke folk som ikke vil godta en ærlig dom selv om den ville gå imot dem. Sannheten er hard å svelge, men den er en nødvendig medisin mot samfunnets voksende avvik.

Vi har en umoden dommerstand som lett

## **TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!**

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

**Velkommen for helseattest eller konsultasjon!**

Emmie Knudtzon Snincak  
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland  
sjømanns-/offshorelege

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

lar seg påvirke av viktige personer i stedet for at sakens kjerne skal være alfa og omega, uansett hvem varsleren og hans representanter er. Dette er en ny bekrefteelse på gradering av menneskeverd og en krenkelse av menneskerettigheter, noe Varslerunionen tar avstand fra.

Varslerunionen erfarer at det bare er bortkastet tid å kjøre en varslersak gjennom de tre nasjonale instanser som har kun til mål og destabilisere og krenke en varsler. De andre instanser følger etter rettens spor. Dermed har en varsler ingen mulighet til oppreisning og til et anstendig liv. I tillegg til vil brysomme varslere holdes under kontroll og brennemerkes ved hjelp av psykiatriens misbruk. Trusler om tvangsinnleggelse og tvungen tvangsmedisinering er mer regel enn unntak.

I Norge risikerer en varsler å bli gjeldsslave resten av sitt liv, i tillegg til uopprettelige helseskader og sosial eksklusjon. I Den Europeiske menneskerettsdomstolen risikerer en bare å miste portoen. Det samme skjer i tyske sosialretter, mens i tyske administrative domstoler plikter en kun å betale rettsgebyr. På denne måten er rettsikkerheten i Norge en vits, fordi den som taper må i tillegg til egne utgifter også betale motpartens store advokatutgifter.

Varslersaker vil ifølge EMD få et langt bedre vern etter konvensjonens regler. Det er nemlig ikke noe legitimt ved å sparke ansatte som varsler om kritikkverdige forhold i virksomheten. Det avgjørende i varslersaker vil være å redegjøre for hvorvidt det var nødvendig i et demokratisk samfunn å foreta de drastiske inngrep, som avskjeds- og oppsigelsessaker medfører. Dessuten har EMD gjentatte ganger slått fast at den omfavner både den fysiske og den psykologiske integriteten til en person. De utallige klageinstanser og tilsyn som i "teorien skal påse at det enkelte individ ikke skal lide nød" er helt ubrukelige og tilfører dermed det siste avgjørende slaget mot et individ som domstolene hadde tråkket grundig nok på fra før. Disse klageinstanser og tilsyn er domstolenes forlengede arm. Det pillrätne systemet ruller bare videre på robotaktig vis.

*Julija P. Lande*  
Psykoterapeut og daglig leder  
[www.varslerunionen.no](http://www.varslerunionen.no)

Siden vi i dette nummeret i Dråpen har en artikkel fra Varslerunionen, tar vi også med et dikt, sendt oss av lederen for samme organisasjon Vi får bare håpe at leserne ser ironien i diktet.

LRV.

## *Ti bud til en ung mann som vil frem i verden*

- I** Det første bud er ganske lett.  
De som er flest har alltid rett.
- II** Tenk alltid på hva folk vil si.  
Og ta den sterkeste parti.
- III** Og tviler du, så hold deg taus  
til du ser hvem som får applaus.
- IV** Tenk nøye ut hva du bør mene.  
Det kan bli dyrt å stå alene.
- V** Følg ingen altfor høye krav.  
Men si, hva du har fordel av.
- VI** Si alle hva de gjerne hører.  
Gå stille gjennom alle dører.  
(For sannhet bringer sorg og nød,  
mens daglig løgn gir daglig brød.)
- VII** Gå aldri oppreist. Snik deg frem.  
Og gjør deg varm i alle hjem.
- VIII** Husk: Ingen mann kan roses nok.  
Slik bygger man en venneflokk.  
(Og i et brødre-paradis  
har du den beste livspolis.)
- IX** Av sladder husker du hvert ord  
til bruk i neste sjefskontor.  
(Men ingen taktfull sjel forteller  
et ord til han som ryktet gjelder.)
- X** Hvis siste bud blir respektert,  
da er din fremtid garantert!  
Følg dristig med i kamp mot troll,  
men vis fornuftig måtehold!  
Skrid tappert frem i livets strid,  
én time forut for din tid.

*Jens Bjørneboe*

# Kontaktpersoner for FFFS om bord

Det har ved flere anledninger vært stilt spørsmål om hvordan FFFS tenker seg en kontaktordning på de enkelte skip.

Vi har mange ganger sagt at vi ikke ønsker å bruke ordet tillitsmann, den betegnelsen er blitt så utvasket av andre at vi ønsker å bruke ordet kontaktpersoner

på de personene som representerer FFFS ombord.

Det er opp til de enkelte mannskaper å velge sin kontaktperson, disse kan nå oss hele døgnet om det skulle være nødvendig ( info@fffs.no eller telefon 55 25 97 00-90897073 -41656292). Det kan selvsagt alle andre medlemmer også gjøre, om de ikke har en kontaktpersonsordning på sin båt, og om de har problemer som må løses hurtig.

Vi er også åpne for forslag, hva kontaktpersonsordning angår. Det er bare å sende oss noen ord om hva du mener. Det er også viktig at når en kontaktperson er valgt, tar vedkommende kontakt med oss, slik at vi hele tiden kan oppdatere hverandre.

**LRV**



# Human factor

# Konflikt



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

Det er ett område av det menneskelige elementet som kan være totalt ødeleggende både individuelt og i en organisasjon, og det er konflikt. På en arbeidsplass hvor det er et visst nivå av risiko kan dette være en direkte årsak til at ting går galt. Det er kjent at om bord i fly hvor kapteinen er dårlig likt, at styrmenn saboterer prosessen kun for å sette kapteinen i et dårlig lys. Konflikt kan være forskjellen på en katastrofe eller en sikker overfart. Å være autoritær kan misoppfattes med å være konfliktskapende og når kapteinen skaper konflikt, ofte uten selv å være klar over det, er det et bidrag til å svekke sikkerheten.

Konflikt er et område som har fått stor oppmerksomhet og det illustrerer hvor stort problemet er. Det er størst fokus på konflikthåndtering i dag. En konflikt skal først og fremst forhindres i å oppstå, men det krever at man kan identifisere de tingene som starter en konflikt. Jeg mener at dersom man lar forholdene komme til det stadiet at konflikten er et faktum, tyder det på manglende kunnskap og sjansen for å finne løsninger, blir i beste fall, vanskelig. Den Østerrikske antropologen Friedrich Glasl har forsket mye på konflikt og hans måte å forklare det på gir et lite innblikk i hvordan konflikter oppstår.

Han har delt det opp i tre faser hvor hver fase har tre nivå, eller trinn. (Man kan forestille seg dette som en trapp med ni trinn.) Fase en kjennetegnes ved frustrasjon og irritasjon, men ikke nødvendigvis åpen krangling. Selv om man er uenig er det på et saklig nivå. Trinn tre, som er det siste i fase en, vil gi en klar oppfattelse av at en konflikt er under oppseiling. Her oppstår det blokkeringer. Det vil si at man fremmer sine interesser og begynner å rakke ned på motparten. I det fjerde trinnet i trappen kommer vi inn i fase to, og konflikten blir mer åpen. Man ser ingen vits i å diskutere. Her er det også vanlig at man engasjerer en tredjepart for å få støtte for sine synspunkter slik som en forening eller advokat. Jo lenger opp i trappen

man kommer jo mer ødeleggende blir konflikten. Nå er man ikke lenger opptatt av å bli hørt eller få gjennomslag for sine synspunkter, men nå blir det viktig og "vinne". Forholdet går over til uvennskap og i det femte trinnet kommer man til et vendepunkt. Det skjer en grunnleggende forandring i oppfattelsen av motparten. Man "innser" at motparten ikke har "morske kvaliteter" og sprer negative, nedlatende og "ødeleggende" "informasjon" i miljøet rundt seg. Det blir så viktig å vinne at man er parat til å gjøre skade på motparten, som nå er å anse som fienden. Da er vi i fase tre og de tre siste nivåene i trappen og her er det så viktig og "vinne kampen" at man er villig til å skade motparten og til med aksepterer at en ødelegger for seg selv for å oppnå seier. Håndgemeng er helt vanlig på dette nivået, og det er like ødeleggende for begge parter, men man er villig til å "ofre" seg selv for å slå fienden.

Fasene i trappen indikerer muligheten til å lykkes i å stoppe/løse konflikten. I fase en er det fortsatt en saklig debatt og muligheten for å hindre at konflikten utvikler seg videre er stor. Fase to er vanskelig fordi situasjonen er polarisert. Partene har inntatt posisjoner. I den siste fasen er det umulig å håndtere konflikten. Den eneste løsningen her er at en av partene fjernes.

Mangel på kunnskap om dette gjør at man ikke er i stand til å identifisere en konflikt før den er kommet på det fjerde eller femte trinnet i trappen (fase to). Da er konflikten oppstått og det blir vanskelig å hindre at den utvikler seg videre. Det er ikke uvanlig at man trer inn i en konflikt for å megle og det er særdeles krevende.

Når man kommer inn som en tredjepart i en konflikt hvor to parter har inntatt posisjoner kan man risikere at man bidrar til konflikten og ikke løser den. Partene vil være meget bevisst på "hvilken side" den som meglar tar. Selv om man ikke har til hensikt å ta side er det stor sannsynlighet for at en av partene oppfatter det slik. Derfor er det uhyre viktig at de som opererer i tette miljø, og spesielt de som har lederansvar, er klar over hva som ligger i dette og er i stand til å registrere signaler før konflikten har oppstått.

På arbeidsplasser med stort kulturelt mangfold og forskjellige profesjonelle grupper er det spesielt krevende å forhindre at konflikter oppstår.

Konflikt har en direkte innflytelse på sikkerhet og må derfor inngå i enhver form for ledertrening. Da tenker jeg ikke på konflikthåndtering, men å kunne oppfatte forhold som fører til konflikt og hindre at den oppstår.

# Er det for dyrt å ferdes langs Norskekysten?

Den norske lostjenesten Kystverket har ansvar for Norges lostjenester. Hovedmålet ved lostjenester er å bidra til å trygge ferdselen på sjøen og verne om miljøet ved å tilføre fartøyets mannskap nødvendig farvannskunnskap. Tjenesten er operativ og tilgjengelig 24 timer i døgnet, hele året.

Teksten over er klippet fra Kystverkets egen hjemmeside, (det er også det som står i kursiv), og alt ser veldig flott ut. Men er alt like fint som det ser ut? Er det grunnlag for redere som betjener norskekysten daglig å klage?

Om man ser på teksten under er lostjenesten en 100 % brukerfinansiert tjeneste. Med andre ord det er rederne/brukerne av leia som betaler det det koster å frakte varer og tjenester, langs vårt langstrakte land. Skatte og avgiftspolitikken, og gjennomføringen av den, er ikke akkurat skreddersydd for at vi skal ha en nærskipfart her i landet.

## LOSTJENESTENS FINANSIERING:

- Lostjenesten er 100% brukerfinansiert.
- Inntektene kreves inn som losingsgebyr og losingsberedskapsgebyr (ca. 50 – 50%)
- De som går med farledsbevis eller får dispensasjon fra losplikten betaler bare losingsberedskapsgebyr
- Istedenfor å betale for hver tur kan brukerne velge å betale et årsgebyr

## I HENHOLD TIL LOSLOVEN SKAL FØLGENDE FARTØYER BENYTTES STATSLØS UNDERVEIS I FARVANN INNENFOR GRUNNLINJEN:

- Fartøy over 500 BT. Dersom et fartøy skyver eller sleper et annet

fartøy, legges summen av fartøyenes bruttotonnasje til grunn.

- Fartøy som skyver eller sleper en eller flere gjenstander, der gjenstanden eller gjenstandene, har en total lengde mer enn 50 meter.
- Fartøy uansett størrelse når det fører særlig farlig og/eller forurensende last som nevnt under gruppe 1 i vedlegg 2 til denne forskriften.
- Fartøy over 100 BT med enkelt bunn eller fartøy over 300 BT med dobbelt bunn, når det fører farlig og/eller forurensende last som nevnt under gruppe 2 og 3 i vedlegg 2 til denne forskriften.
- Atomdrevne fartøy.
- Fartøy med største lengde på 24 meter eller mer og som ikke har gyldig internasjonalt målebrev etter skipsmålingskonvensjonen av 1969.

## FARTØY SOM I DAG ER UNNTATT LOSPLIKT:

- Fartøyer med løyve til persontransport i rute etter samferdselsloven.
- Fiskefartøy registrert i EØS-området.
- Andre utenlandske fiskefartøyer hvor skipet og dets fører har hatt 12 turer til/fra samme havn under losveiledning i løpet av de siste 12 månedene.

- Fartøyer i innenriks fart som ikke fører farlig og/eller forurensende last, der fartøyets navigatør har minst 12 måneders fartstid i innenriks fart på samme eller tilsvarende fartøy i løpet av de siste 30 måneder.

Alt det som er skrevet over, er vel og bra men...

I Stavanger Aftenblad 09.06.10 (under) kan man blant annet lese at Kystverket foreslår å redusere avgiftinnkrevningene med 29 millioner kroner årlig, uten harde forhandlinger. Er det noe som skurrer her? Har kystverket innkrevd alt for mye i gebyrer tidligere, og er nå redde for at noen skal gå dem nærmere etter i sømmene?

At statlige organ er villige til å gi slipp på skatter og avgifter har jeg store problemer med å tro. Det mest sannsynlige er vel at Kystverket kjøper seg litt tid og ro, slik at Kystministeren får tid på seg til å komme med kontrabeskjeden.

Kystministeren var ikke tilstede på møtet i Haugesund.

LRV

(Klipp fra SA)

## Kystoppør mot kostbar skipslei

Representantar frå store delar av skipsfartsnæringa samlast i dag i Haugesund for å drøfta tiltak mot det næringa hevdar er altfor tyngjande gebyr ved bruk av skipsleia.

**Statsråden** I svaret peikar statsråden mellom anna på at regjeringa foreslår i framlegget til regelendringar ei redusert avgiftsinnkrevning av losgebyr på 29 millionar årleg og at mange fartøy som går regelmessig langs kysten skal sleppa los og losgebyr.



# Lover med innhold?

Illfoto: Sjøsprøyt 2. FFFS

Det har i det siste vært mye fokus på om FFFS har eller vil få avtale/forhandlingsrett. Egentlig er det et betimelig spørsmål når vi ser eksempler på lover/avtaler som er inngått av andre.

Det som står i teksten under, var en del av et svar fra et rederi til en av deres ansatte. Det det var spørsmål om han hadde krav på ekstra betaling, når det var passasjerer/ekstra folk ombord.

I følge rederiet og denne avtalen har han selvfølgelig krav på ekstra betaling, eller...?

2): *I hht. til NSMF sin tariff står det:...passasjertillegg utbetales per passasjer dersom antallet overstiger 2, uavhengig av antall måltider. Passasjertillegget utbetales **ikke** dersom restaurasjonspersonalets antall er avpasset passasjerantallet.*

Dette er vel en "God dag mann økseskaft" formulering, som det ikke er lett å bli klok på. Vi er heller ikke sikre på hvem rederiet har inngått avtalen med, men det vises i allefall NSMF i tvistesporsmål.

Om du har andre like godt formulerte eksempler fra tariff-avtalene, er vi meget interesserte i få lese dem, vi trenger gode råd siden vi selv om ikke alt for lenge skal i gang med forhandlinger.

LRV



**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 post@maritim.as

# VERDENSKRIG OG KRISETID FOR UNDERVANNS- BÅTVÅPNET



1 2009 kunne det norske undervannsbåtvåpenet feire sitt 100 årsjubileum. I den anledning laget Bergens Sjøfartsmuseum utstillingen DYKK! DYKK! DYKK!, fortellingen om det norske undervannsbåtvåpenets historie. Utstillingen ble svært godt besøkt, og på oppfordring ble visningstiden utvidet. Derfor er det fortsatt mulig å se utstillingen frem til 31. august 2010. Nedenfor følger et utdrag av utstillingskatalogen; historien om undervannsbåtvåpenet under 2. verdenskrig.

*B 1 i Skottland under krigen.*



*Ula provianterer.*



Da Tyskland angrep Norge 9. april 1940 hadde undervannsbåtvåpenet dårlig og til dels utrangert materiell til disposisjon. Under kampene som fulgte spilte UVB-Våpenet en heller ubetydelig rolle. De fleste ubåtene ble tatt av tyskerne uten kamp: B 6 i Florø, B 4 i Horten, B 2 og B 5 i Kristiansand. Tre ubåter befant seg i Oslofjorden 9. april. A 2 ble beskytt og overgav seg, mens A 3 og A 4 ble senket av egen besetning for å hindre at tyskerne overtok båtene. På dette tidspunktet var A-klassen blant verdens eldste operative ubåter. B 1 og B 3 befant seg i Nord-Norge. B 3 prøvde å komme seg over til England, men en eksplosjon i batteriene tvang ubåten tilbake til Norge, hvor den ble senket av besetningen. Om bord på B 1 i Ofoten var Christian F. T. Melsom skipssjef. Besetningen senket selv ubåten 13. april da båten ble inne-sperret av tyske flåtestyrker. I mai 1940 ble britiske styrker landsatt i Bogen. Besetningen, som i mellomtiden hadde søkt tilflukt i Tromsø, vendte tilbake til B 1 og hevet den 11. mai.

Ubåten ble reparert i Tromsø og patruljerte i Varangerfjorden, før Melsom den 8. juni førte den via Færøyene til Storbritannia. På en måned var det norske un-

dervannsbåtvåpenet dermed redusert til én operativ ubåt. Den skotske havnebyen Dundee ble base for de norske ubåtene under 2. verdenskrig. "Gudene skal vite at det ikke var noen pen by. Men hva Dundee hadde å by på, delte den med alle marinefolkene som kom dit", forteller ubåtinspektør Harald

Rønneberg. I tillegg ble Lerwick på Shetland brukt som forsyningsbase.

De norske besetningene i Dundee tilhørte en internasjonal flotilje av "hollendere og franskmenn, briter, nordmenn og polakker i skjønn forening". Storbritannias hensikt var å utøve krigs-

*Besetningen på Ula viser frem "Jolly Roger" i Storbritannia under 2. verdenskrig. Strekene markerer antall senkede fiendtlige skip.*



og handelsblokkade av Norge. Det norske UVB-Våpenet fikk derfor etter hvert i oppgave å overvåke og angripe fiendtlig skipstrafikk i norske farvann. Større tyske krigsskip som Tirpitz befant seg i nordområdene og truet konvoiene til Murmansk. I tillegg skulle ubåtene frakte agenter og sabotører mellom Storbritannia og Norge.

B 1 var umoderne. Den var stasjonert i Rothesay på vestsiden av Skottland, og ble brukt til skolebåt for nye norske ubåtmannskaper og målfartøy for britiske krigsskip på øvelse. Slik bidro den til å frigjøre britiske ubåter til krigstjeneste. B 1 ble noe modernisert sommeren 1940. Under en batterieksplisjon om bord den 8. august 1941 omkom to personer.

En strøm av flyktninger fra Norge høsten 1940 og våren 1941 gav Marinen og undervannsbåtvåpenet nye besetninger. Også sjøfolk i handelsflåten avmønstret for å melde seg til Marinen. Under krigen overtok Marinen tre ubåter fra Storbritannia i henhold til Militæravtalen mellom de to landene; Uredd (1941), Ula (1943) og Utsira (1944). De omtales i dag som U-klassen i undervannsbåtvåpenet. Betingelsene i militæravtalen var at Norge skulle overta britiske krigsskip, bemanne dem med norsk personell og seile dem under norsk flagg, men under britisk overkommando.

En eldre jenteskole i Dundee, Mayfield, ble omgjort til offisersmesse. Mannskapene var innkvartert i et tidligere varelager der de sov i hengekøyer. Etter uker i sjøen følte de som luksus å komme til Dundee og få dusjet. Mellom krigstokt i norske farvann kunne besetningene slappe av, og i byen var det dans "ofte flere ganger i uken, for at vi skulle treffe byens unge piker. Antall ekteskap inngått i Dundee mellom skotske jenter og norske gaster vitner bedre enn noe annet om at vi virkelig møtte dem", forteller Rønneberg.

De britiske ubåtene som UVB-Våpenet overtok i Dundee var utstyrt med sonar og hadde en besetning på rundt 40 mann. De hadde seks torpedoer om bord.

Løytnant Røren hadde erfaring som sjef for B 1 i Rothesay da han 7. desember 1941 heiste kommandoen på den britiske ubåten som fikk navnet Uredd. Sjefen for Sjøforsvartets overkommando, admiral E. Corneliusen, var til stede. Uredd utførte flere patruljer langs norskekysten og nordområdene for å observere fiendtlig aktivitet. Hilmar Eidesund fortalte at oppgaven var og "gå inn i trange farvann som ikke tyskerne drømte om at en ubåt kunne gå og operere". Etter det første toktet skrev sjefen for ubåtflotiljen i Dundee: "Ved ankomst Dundee var fartøyet meget rent innenbords og skiller

seg fordelaktig ut fra britiske undervannsbåter i så henseende ... og det ble utvist stor iver under patruljen". Et tokt varte gjerne flere uker. Ubåten gikk da neddykket om dagen og oppdykket om natten. "Vi hadde en senkning på Stadelandet", forteller Eidesund. "Vi skjøt fire torpedoer og en av dem traff. Det var et viktig skip, det var et forsyningskip som skulle til Trondheim med ubåtmateriell. De sa at den skulle være på 7000 tonn og ha en besetning på 250 mann. Den tok vi der."

Den 5. februar 1943 skulle Uredd til Bodø-området. Om bord var 42 personer; ubåtbetningen på 32, tre briter utlånt fra Royal Navy, seks menn fra kompani Linge og en norsk agent fra britiske Secret Intelligence Service. Blant mannskapet var Nicolai Martin Kausland fra Sund utenfor Bergen. Ved krigsutbruddet seilte han på Westfal-Larsens Brandanger som i august 1940 ble torpedert. Kausland overlevde og påbegynte ny tjeneste på eskortejageren KNM Bath. På ny opplevde Kausland å bli senket da Bath gikk ned i konvoitjeneste 19. august 1941. Kaptein på Bath var for øvrig Melsom som førte B 1 over til Storbritannia i juni 1940. Kausland gav seg imidlertid ikke og kom inn i UVB-Våpenet og om bord på Uredd. Denne gang kom Kausland ikke tilbake. Uredd nådde nemlig aldri frem



*Kronprins Olav inspiserer mannskapet om bord i Utsira.*



*Fra utstillingen DYKK! DYKK! DYKK!  
ved Bergens Sjøfartsmuseum. Utstillingen vises til 31.08.10.*

til bestemmelsesstedet. Hele besetningen omkom. Brått var nærmere ? av det norske ubåtpersonellet i Storbritannia tapt. Vraket av Uredd ble først funnet i 1985. Det viste seg at ubåten hadde kommet inn i et ukjent tysk minefelt. Det er den eneste norske ubåten som gått tapt i løpet av de 100 årene det norske undervannsbåtvåpenet har eksistert. Vraket av Uredd er i dag erklært som krigsgrav og i 1987 avduket kong Olav et minnesmerke over forliset ved Gildeskål.

Den 28. mars 1943 overtok Marinen nok en ubåt i nærvær av kong Haakon. Den fikk navnet Ula og var en båt av U-klassen. Ulas skipssjefer under krigen var Sigurd Valvatne og Reidar Michael Sars. Det var ikke enkelt å samle mannskap til ubåtene etter tapet av Uredd, forteller Eidesund. De som meldte seg fikk gjøre tjeneste, men ”vi måtte ta av folk og sette dem i land det forekom jo, av nervepresset”.

I august 1944 overvar kronprins Olav seremonien da kommandoen ble heist på den tredje og siste av ubåtene den norske Marinen fikk overta under krigen. Den ble døpt Utsira og gjennomførte fire tokt før freden. Valvatne forteller at det var spent stemning om bord før angrep. Mannskapet ”gikk mer eller mindre i

bare sokker, sånn at de gikk lydløst og da kunne de løpe. Jeg husker et av de siste angrepene med Utsira. Der fikk vi synkeminene nokså nær”. Ved dokking i Dundee viste det seg at ”skipssiden var trykket inn flere steder nedover. Så de synkeminene hadde vært temmelig nær”. I følge Valvatne var det få tilfeller av panikk blant besetningen i de tilfellene ubåtene ble jaget av overflatedartøy. Eidesund forteller også om spent stemning om bord: ”man får jo litt nerver i kroppen når man sitter og hører at asdic-vakten melder om posisjon sånn og sånn. Man følger jo med vet du. Det hadde vært mye bedre vi ikke hadde hørt det, men sånn var det”. Når en av ubåtene kom hjem til Dundee etter patrulje var det skikk å kaste den skitneste av mannskapet over bord. ”Ja så heiste vi et sånt dødnings flagg opp med den u-en og dolken hvis vi hadde senket en ubåt og en strek hvis vi hadde senket en handelsbåt og så videre. Det var Jolly Roger. Det måtte vi ha oppe”.

Totalt utførte de tre ubåtene 25 tokt på flere ukers varighet og gjennomførte 22 angrep på fiendtlige skip. Syv handelskip, ett eskortefartøy og en ubåt ble senket. I tillegg ble ett tankskip skadet og tre oppdrag med ilandsetting av sabotører utført. Krigsinnsatsen var en oppreis-

ning for 9. april 1940 og demonstrerte viktigheten av undervannsbåtvåpenet.

I mai 1945 var Norge i frigjøringsrus. Ubåtmannskapene fikk ikke ta del i feiringen. ”Mange sier at det var vår frigjøring men det var ikke vår frigjøring det, det var de som var hjemme sin frigjøring. Vi måtte jo bare fortsette der vi var”, fortalte Eidesund. Da de norske ubåtbetningene forlot Dundee i 1945 ble følgende dikt trykket i byens lokalavis:

*The time has come for them to go,  
the godsons of our fair Dundee.  
Right proud it was we were to know,  
the men who served beneath the sea.  
(...)*

*Full many Dundee-hearts beat fast.  
Although their owners stayed ashore,  
until each sub, came home at last,  
and grieved when some would come no more.*

Av Bård Økland og Lilli Ingvaldsen,  
Bergens Sjøfartsmuseum

# Det er ikke for alle likt

**Som dere vet, sendte vi en søknad til Finansdepartementet, om fradragsrett for innbetalt kontingent. Nå nesten åtte måneder senere har vi fått svar.. Det ble som ventet, avslag.**

Departementet har ikke, som ventet gitt avslag basert på tolking av lovverket, men ut i fra synsing. De sier at selv om lovverket åpner for at våre medlemmer kan få fradragsrett for innbetalt kontingent, mener de at våre medlemmer ikke skal ha de samme rettigheter som andre fagorganiserte. De mener, ønsker og synser, at siden FFFS har valgt å stå utenfor store sammenslutninger som LO, skal de straffes.

Departementet mener og synser, men de tolker ikke lovverket, derfor ble saken sendt som et skriftlig spørsmål fra FrP, på vegne av FFFS, til regjeringen i Stortinget for vurdering.

Der ble det også nei fra finansminister Sigbjørn Johnsen. Han synser også.

Som vi viste, det å få medhold der, det var det samme som å tro på en viss nisse. Anken blir, og dette er morsomt, før den blir fremlagt i Statsråd, klarert i Finansdepartementet med henvisninger og råd fra dem. Først avslår de søknaden fra FFFS med synsing og mening, senere skal det samme departementet, med finansministeren i førersetet, klargjøre anken til kongen. Dette blir som å sette David Toska til å passe Norges Bank (Bukken og havresekken).

Fordelen er, at om vi får avslag fra Kongen i statsråd, er det duket for en runde i rettsvesenet, der blir i alle fall loven tolket. Grunnen er at det å nekte FFFS medlemmer de rettighetene/fordelene som andre fagorganiserte har, er klare brudd på flere EMK artikler nemlig; art 1-1 art 11 og sist men ikke minst art 14. Art. 1 går på vern om midler, art. 11 går på den frie fagforeningsretten. og art. 14 går på diskriminering i forhold til andre fagforbund.

Alt dette har Høyesterett sagt er ulovlig.

Blir våre medlemmer nektet å skrive kontingenten av på skatten, som alle andre, har de heller ikke de samme rettighetene, og da er det lagt begrensninger på et medlemskap i FFFS. Da er EMKs lover brutt.

Les spørsmålet og svaret på neste side

Som dere kan se, Finansdepartementet mener og synser at FFFS burde være medlemmer i en større sammenslutning for å få de samme rettigheter som LO medlemmer har. I brevet sitt til oss, kan det se ut som om FFFS er det eneste forbundet som står utenfor de store sammenslutningene. Det er vi langt fra. Det er mange fagforbund som står utenfor hovedsammenslutningene, og trekker innbetalt kontingent fra på skatten. Vi har selv fått informasjon om at så er tilfelle, disse fagforbundenes medlemmer trekker kontingenten fra på skatten. Dette, kan de fortelle, har foregått i mange år, uten at de har vist at dette var ulovlig.





Foto: Fremskrittspartiet

**Christian Tybring-Gjedde (FrP):**

Finansdepartementet nekter Fellesforbundet for sjøfolk fradrag for fagforeningskontingent fordi de ikke er tilsluttet "hovedsammenslutningene".

Hva er begrunnelsen for at arbeidstakerorganisasjoner som ikke er tilsluttet "hovedsammenslutningene" nektes fradrag, og er ordningen med fradrag i realiteten konstruert for å tilgodese organisasjoner som har bidratt til Arbeiderpartiets valgkamp?



Foto:arbeiderpartiet

**Sighjorn Johnsen (AP):**

Spørsmålet gjelder om medlemmene til en arbeidstakerorganisasjon skal få fradrag for innbetalt kontingent, selv om foreningen ikke er tilsluttet en av hovedsammenslutningene. Det følger av lovteksten at det i utgangspunktet er krav om at foreningen er tilsluttet en slik hovedsammenslutning for at det skal gis fradrag for innbetalt kontingent. Departementet har imidlertid anledning til å samtykke til at fradrag skal gis, selv om dette vilkåret ikke er oppfylt, jf. skatteloven § 6-20 tredje ledd annet punktum. Stortinget har ikke gitt noen nærmere føringer for departementets samtykkepraksis. Jeg mener at fradraget for fagforeningskontingent normalt bør være forbeholdt foreninger som er tilsluttet en av hovedsammenslutningene. I vårt land er forhandlingsprosesser, lønnsdannelse, ivaretagelse av arbeidstakeres rettigheter, samt behovet for forutsigbarhet for næringsliv og arbeidsgivere, best tjent med størst mulig tilslutning fra arbeidstakerne til et oversiktlig antall hovedsammenslutninger. Kravet om å være tilknyttet en hovedsammenslutning er videre viktig fordi det er et signal om at organisasjonen må ta et visst samfunnsansvar utover egne medlemmers interesser. Når samfunnet legger opp til å gi medlemskap i en forening en skattesubsidie, er det rimelig å forvente – selv om det ikke kan kreves – at foreningen ivaretar medlemmenes interesser innenfor et ansvarlig og helhetlig samfunnsperspektiv. Med dagens utvalg av hovedsammenslutninger antar jeg for øvrig at enkeltvis bransjeforeninger har anledning til å bli tilsluttet en hovedsammenslutning som passer som "paraply" for seg. Vilket om tilslutning til hovedsammenslutning bidrar også til å begrense den skatteutgiften fagforeningsfradraget representerer. Jeg ser derfor ikke noe større behov for å bruke den departementale samtykkeordningen som er nedfelt i skattelovbestemmelsen. Jeg vil ikke i prinsippet utelukke bruk av samtykkeordningen i helt spesielle tilfeller. Ut fra de foreliggende opplysningene i den konkrete saken for sjøfolk som det er henvist til, ble dette ikke ansett som et slikt spesielt tilfelle.

FFFS ønsker  
alle sine lesere  
en fantastisk  
sommer!

Kongen i Statsråd  
v/Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.  
0030 OSLO



Oslo, den 7. mai 2010

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

Undertegnede representerer den frittstående og politisk uavhengige fagforeningen Fellesforbundet for sjøfolk, (tidligere Seilende Oljearbeideres forening) som ble stiftet 21. oktober 2000. Forbundet har i dag ca 1.600 medlemmer og er en alternativ fagforening til blant annet Norsk sjømannsforbund.

Skatteloven § 6-20 har følgende ordlyd, hvorav tredje ledd utheves:

**§ 6-20. Fagforeningskontingent**

- (1) Det gis fradrag for kontingent til landsomfattende arbeidstakerorganisasjon som har forhandlingsrett etter lov om offentlige tjenestetvister eller har inngått tariffavtale på vegne av medlemmene. Det samme gjelder kontingent til Norges Fiskarlag.*
- (2) Departementet kan bestemme at kontingent til enkelte organisasjoner skal kunne trekkes fra selv om vedkommende organisasjon ikke er landsomfattende.*
- (3) Kontingent til arbeidstakerorganisasjon opprettet etter 1. juli 1977 kan bare kreves fratrukket når organisasjonen står tilsluttet en hovedsammenslutning. Departementet kan samtykke i at også kontingent til annen organisasjon som er opprettet etter det nevnte tidspunkt, kan føres til fradrag.*
- (4) Fradrag er betinget av at skattyter er lønnstaker eller aktiv fisker og betaler slik kontingent. Fradrag kan samlet gis med inntil 3.660 kroner eller med en forholdsmessig del av dette beløpet når fradragsberettiget kontingent er betalt for bare en del av året.*
- (5) Innbefatter kontingent som nevnt i første ledd forsikringspremie, kommer også denne delen av kontingenten til fradrag innenfor beløpsgrensen i fjerde ledd i den utstrekning premien ikke overstiger grenser som fastsettes av departementet.*
- (6) Departementet kan gi nærmere regler om gjennomføring av fradragsretten etter denne paragraf, herunder regler om organisasjonenes opplysnings- og oppgaveplikt, avrundingsregler m.v.*

Fellesforbundet for sjøfolk har dessverre vært i den villfarelse, som mange andre frittstående fagforeninger, eksempelvis Luftfartens funksjonærforening, at forbundets medlemmer er berettiget til fradragsrett for fagforeningskontingent.

Da Fellesforbundet for sjøfolk i fjor høst ble gjort oppmerksom på at frittstående fagforeninger etablert etter 1. juli 1997, må ha dispensasjon fra Finansdepartementet for at medlemmene skal ha ordinær fradragsrett for kontingenter, søkte forbundet umiddelbart om slik dispensasjon, jf søknad datert 8. september 2009.

Finansdepartementet avsto dessverre søknaden etter 7 måneders behandlingstid, med den begrunnelsen at departementet mener fradrag for fagforeningskontingent bør være forbeholdt foreninger som er tilsluttet en av hovedsammenslutningene. På tross av at lovgiver har åpnet for en dispensasjonsadgang, foretas ingen selvstendig vurdering. Finansminister Sigbjørn Johnsen har gitt uttrykk for samme standpunkt i sitt svar på Stortinget den 30. april 2010.

Det synes imidlertid som om Finansdepartementet er av den oppfatning at alle arbeidstakerorganisasjoner har anledning til å bli medlem av en hovedsammenslutning. Dette er ikke korrekt.

Fellesforbundet for sjøfolk har kontaktet hovedsammenslutningene, men har fått tilbakemelding om at forbundet ikke vil få godkjent en søknad om tilslutning. Bakgrunnen for at Fellesforbundet for sjøfolk ikke er velkomne i hovedsammenslutningene er at disse allerede har medlemmer som representerer sjøfolk; Norsk sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk skipsoffisersforbund, og derfor ikke ønsker ”konkurrerende” forbund i samme hovedsammenslutning.

Fellesforbundet for sjøfolk har i en årrekke bistått medlemmene overfor deres respektive arbeidsgivere/rederier i forhold til ulike arbeids- og tariffrettslige spørsmål, herunder spørsmål om lønn, arbeidstid, oppsigelser, reisegodtgjørelser, øvre aldersgrenser etc. Senest i Høyesterett den 24. november 2008 (Rt 2008 s 1601), fikk forbundet medhold i at Norsk sjømannsforbunds tvangstrekk av fagforeningskontingent for ikke-medlemmer var rettsstridig og i strid med retten til organisasjonsfrihet. Dette bør nødvendigvis ha den konsekvens at medlemmene gis fradragsrett på lik linje med medlemmer av konkurrerende fagforeninger. Forbundet har nylig inngått tariffavtale med Bergen Nordhorland Rutelag (BNR) og vil i tiden prioritere inngåelse av flere tariffavtaler for våre medlemmer.

Et annet eksempel på Fellesforbundet for sjøfolks bistand til medlemmer er Høyesteretts dom av 18. februar 2010 hvor Fellesforbundet for sjøfolk var partshjelp for sjømannen Arne Eikhaugen som ønsker å arbeide utover sjømannslovens 62 års-grense. Forbundet bistår for øvrig sjømannen videre gjennom klage til Den Europeiske Menneskerettsdomstol.

Kopi av vedtekter og informasjon om forbundet fulgte den opprinnelige søknaden og antas derfor å følge saksdokumentene. For ytterligere opplysninger vises til [www.ffffs.no](http://www.ffffs.no).

Da hovedsammenslutningene ikke har tillatt Fellesforbundet for sjøfolk å bli medlem av deres sammenslutninger, innebærer Finansdepartementets avslag i sin ytterste konsekvens en alvorlig krenkelse av organisasjonsfriheten, jf EMK artikkel 11, og vil i realiteten gjøre det umulig å etablere nye fagforeninger i Norge ved at eldre fagforeninger skattefavoriseres gjennom fradragsretten.

Kongen i Statsråd bes samtykke til at medlemmer i Fellesforbundet for sjøfolk gis fradrag for kontingent på samme måte som sjømenn tilsluttet andre fagforeninger.

Det bes om snarlig behandling. Dersom noe er uklart eller man har behov for ytterligere dokumentasjon, bes undertegnede kontaktes.

Med vennlig hilsen

Erik Råd Herlofsen  
Partner/advokat (H)

Kopi: Fellesforbundet for sjøfolk

Om vi ikke får samme rettigheter som LO/YS og andre organiserte, får vi samle alle de andre forbundene og lage vår egen hovedsammenslutning. Vi lurer på hva Finansdepartementet da vil bruke i argumentasjonen for å beskytte de som i dag støtter utvalgte politiske partier, samtidig som de nekter oss de samme fordeler. En annen ting de ikke har fått med seg, er at vi har blitt nektet medlemskap i den hovedsammenslutningen som er naturlige for et partipolitisk uavhengig forbund.

Finansministeren viser til at vi bør utvise et samfunnsengasjement. Er det ikke samfunnsengasjement når vi har provosert frem en ny lov i Norge? Er det ikke samfunnsengasjement å være kritisk til og tolke loven?

Er det ikke samfunnsengasjement å hjelpe norske borgere som daglig blir undertrykte, bare på grunn av at de er sjøfolk?

Hva legger egentlig finansministeren i det å være samfunnsengasjert? At vi slavisk skal støtte LO forbund/AP? Slik vi leser hans brev, tolker ikke Johnsen, han mener.

Uberettigede (stjalne) penger var tidligere lov å trekke fra på kontingenten, så lenge det var de andre sjømannsforbundene som fikk pengene.

Vi vil også minne om at både nåværende finansminister og tidligere finansministre, har gitt tillatelse til å trekke ulovlig innkrevde kontingentpenger av på skatten.

Vi har nemlig en høyesterettsdom som bekrefter at så er tilfelle. Helt tilbake til Skatteloven av 1977 ble undertegnet og godkjent, har praksisen med fratrukk vært lovlig. Men når LO får konkurranse fra et nytt og lite forbund (FFFS), som ikke var klar over loven, da er det ikke god latin lenger.

Over kan dere lese anken vi har sendt til Kongen i Statsråd. Ikke det at vi tror det nytter, men for at vi skal få lov til å ta den gjennom rettssystemet. Dette er nemlig vegen å gå når et departement har nektet en noe, først statsråd, siden rettsapparatet.

Som dere kan se av anken er vi ikke alene i denne situasjonen, men det finnes en del andre også, som har vært uvitende om denne spesielle sperren loven setter. Slik vi leser Skatteloven av 1977, er det satt en stopp for andre fagforbund i Norge. Med loven i hånd er det fra 1977 av, bare de etablerte som får lov å drive fagforeninger her til lands.

Dette skal det bli forandring på. Vi lever i et demokrati, det skal også komme frem i praksis.

LRV





# ALTAN, BALKONG, TERRASSE ELLER VERANDA?

Vett du forskjellen? Eg vett at det har vært diskutert i Typisk Norsk, men de kom ikkje fram te någon entydige, objektive konklusjon der heller. Det va den eldste sønnen vår, Torleif, så plutselig, i bilen på vei te Sola Flyplass, spurte om eg visste forskjellen på disse ordå. Eg trodde eg visste det, sånn någenlunde. De siste ugene har eg spurt minst 50 personar om de vett forskjellen på disse ordå. Adle tror de vett det, men ingen av de 50 e enige.

Eg va på besøg hos någon så nettopp har flytta inn i 6. etasje i ei blokk. "Ska me ta ein tur ud på terrassen?" sa de. "Terrasse? sa eg. I 6. etasje?" "Ja, det hette det." "Aldrig i livet." Då kom de fram med salgspapirene fra banken, kor der stod at leiligheden hadde to terrassar. I 6. etasje. Kan banken ha rett? Nå har eg trålt oppslagsbøger, for å prøva og komma nærmare sannheden. Det e ikkje lett, men det e litt spennandes at disse fira norske ordå stamma fra fira forskjellige udland.

Altan e italiensk, og e et framspring i same høyden så golvet i ein etasje, båret oppe av søylar eller pelar, delvis øvebygd og med rekkverk eller brystvern. Brystvern e et flott ord, så e altfor lide i brug i våre dagar. Altså: Då va den altanen så far min bygde på hyttå i Tananger slettes ikkje ein altan. Eller halvtan, så adle sa. For den låg rett på bakken, uden søylar eller

pelar. Eg huske eg spurte om me måtte ha to halvtanar for å få ein heil tan.

Balkong e fransk, og det sama så altan, bare uden søylar og pelar. Slottsbalkongen e derfor ein altan. Slottsaltanen. Balkongen i et teater e på ein måte frittsvevande, uden søylar og pelar. Ellers blir det altan. "Vil du ha plass på altan?"

Terrasse e latin, og e egentlig ein avsats lagd av jord. Trappetrinnforma jordvoll, som nå ofta blir dekte med trykkimpregnerte trelemmar. Ein terrasse hørre te på bakkenivå. Eg har ein mistanke om at bankane har funnet ud at der e bedre pris på terrassar enn på altanar.

Veranda e indisk, og ska ver et lettbygd, åbent eller lukka tebygg te huset. Lettbygd, hørres simpelt ud, syns eg. Som om det e satt opp av silda- eller banankassar. Så du bør ikkje kjøba hus med veranda.

Denne dramatiske udredningen har som konklusjon at ein terrasse har bakkekontakt og fingen i jordå, mens alt det andra merr eller mindre sveve i det grå.

Neste uga ska me drøfta forskjellen på ei campingvogn og Sele Fyllplass.

Per Inge

*FFF S ønsker alle sine lesere en  
riktig god sommer*



# Leserbrev



## Lugarinspeksjoner vs. privatliv om bord

I 2009 ble ILO 178 implementert for NOR og NIS flåten som en del av ISM.

Ved den første ILO 178 inspeksjonen i vårt rederi, ble det funnet at ikke var dokumentasjon for at lugarer var inspiser ukentlig.

Som resultat av dette pålegget er ukentlige lugarinspeksjoner nå innført i BON flåten.

I hele min karriere til sjøs har det vært en uskrevet regel om at en hver's lugar er privat området. Ting som foregår på lugarene er en privatsak. Vel å merke inntil det foreligger misstanke om at det skjer ting som er brudd på skipets, rederiets eller andre lover og regler. Da kan skipsledelse sammen med tillitsvalgt ombord ta affære.

Vi som jobber til sjøs i 28 dager (42 dager sør for Brest) har behov for denne private sfæren en privat lugar gir. Når mann jobber slik som vi gjør, tett sammen, må det være en menneskerett å ha dette bittelille privatlivet, uten at det skal komme inspektører på besøk for å se om du har ryddet ordentlig og reid opp senga di.

Syns etter hver at det har blitt mye slike

regler som blir tredd nedover hodet på oss sjøfolk. (Aldersdiskriminering, BMI diskriminering, ISPS med gjennom søking av privat bagasje etc.)

Det neste blir vel at det skal inspiseres om sjømannen har pusset tennene sine 2 ganger per dag og har tørket seg bak etter toalettbesøk og også å dokumentere dette.

Kan tenke meg at det hadde blitt ramaskrik hvis norske myndigheter hadde innført ukentlig inspeksjon av de tusen hjems soverom.

Føler nå at det er på tide at noen setter foten ned og prøver å bremse litt for slike ting.

Hvis vi går inn i FOR 1992-09-15 nr 707: Forskrift om innredning og om forpleiningstjenesten på skip. § 33 (5) står følgende:

<http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19920915-0707.html>

**“Skipsfører, maskinsjef og overstyrmann skal jevnlig føre tilsyn med rengjøringen av bl.a. alle rom for besetningen”**

Etter min mening en helt kurant sak om at skipsledelsen er ansvarlig for at ikke skuta gror igjen av dritt.

Dette har Sjøfartsdirektoratet i sin sjekkliste for ILO 178 tolket slik:

**“Ukentlig inspeksjon av lugarer, oppholdsrom, bad og toaletter og messe skal utføres og dokumenteres”** og refererer til ovenfornevnte paragraf.

[http://www.sjofartsdir.no/no/Aktuelt/ILO\\_konvensjon\\_nr\\_178\\_\\_Sjofolks\\_arbeids\\_og\\_levevilkar/](http://www.sjofartsdir.no/no/Aktuelt/ILO_konvensjon_nr_178__Sjofolks_arbeids_og_levevilkar/)

Auditørene henger seg opp i ordet “lugarer”, og skriver pålegg. Vi i skipsledelsen er pålagt å utføre dette og dermed er kommunist/barnehage regime i gang.

Hvordan dette praktiseres på hvert enkelt skip er vel forskjellig. Men skal man følge Sjøfartsdirektoratets retningslinjer, mener jeg dette er ett stort overtramp mot mennesker som har sitt yrke på sjøen, og også nødvendigvis må tilbringe sin ubetalte fritid (frivakt) på sin arbeidsplass.

Så denne saken bør vel sees på først og fremst som en prinsipp sak, men al-

info@fffs.no – www.fffs.no

# Leserbrev

likevel en viktig sak vedrørende sjøfolks privatliv ombord.

Må presisere at dette ikke er ett angrep på de som håndhever dette punktet (DNV, rederi eller skipsledelse) men på Sjøfartsdirektoratets tolkning av denne paragrafen og mangel på respekt for sjøfolks privatliv.

Og om de absolutt skal ha inspeksjoner av lugarer, bør det være inspeksjon ved mannskapsbytte, når avtroppende har flyttet ut av lugaren, og før påtroppende har flyttet inn.

Dere (Vi) i Fellesforbundet For Sjøfolk har helt siden starten arbeidet for at oss sjøfolk skal behandles som andre normale arbeidstakere, og det hadde vært ønskelig om det kunne se nærmere på dette.

## Lars Inge Klauset

Maskinsjef  
Bourbon Mistral  
Medlem 113

## FFFS tok selvsagt kontakt med en av våre dyktige advokater, og ba han om å tolke loven.

Her er svaret Fra Per Magnus Falnes

Jeg har nå sett gjennom hjemmelsgrunnlaget – og ja; det er lovlig. MEN: selv om man inspiserer lugarer med tanke på renhold og sikkerhet, så er det nå klart nok at privatlivets fred skal ivaretas – samtidig som det vel er en selvfølge at vanlig folkeskikk følges. Med dette mener jeg at man ikke skal entre lugarer uanmeldt, og ikke snoke i private saker. Ut over det er nok inspeksjonene lovlige nok. Det vil nok også være slik på et skip at hensynet til sikkerheten kommer foran hensynet til privatlivets fred, slik at inspeksjoner og annet som har denne begrunnelse i vid forstand vil måtte tåles.

Mvh PM



Illfoto: Snarveien. FFFS



# Leserbrev



## Lønnskamp

Dette er merkelige tider for oss sjøfolk. Jeg tenker på denne perioden mellom påske og sommerferien da resten av landets lønnstagere utkjemper sin lønnskamp. Vi har en transportarbeiderstreik og en streik i kommunene bak oss, og akkurat nå er det vekterne som har stoppet store deler av samfunnsmaskineriet, for å få noen kroner mer i timelønn. Jeg må innrømme at jeg er skeptisk til noen av disse streikene og ser ikke alltid at nytteverdien tilsvarer ulempene samfunnet påføres. Jeg har alltid ment at også vi som arbeidstagere og organisasjoner må ta inn over oss et samfunnsansvar, som til tider går utover den enkelte gruppes interesser. Dette har jo også alltid vært gjennomgangstonen til de "3 store" sjømannsorganisasjonene som de kaller seg. Moderasjon og samfunnsansvar, til vårt alles felles beste, er hva sjøfolk er bedt om å vise forståelse for.

Ja vel, jeg har vært relativt moderat selv, inntil i går kveld. Da leste jeg i NA24 om Helge Lund (Statoil), som for å unngå streik må betale renholdsarbeiderne 700.000 i året. Det følgende er utdrag fra denne artikkelen.

"NA24", utdrag 16.6.2010

En stor gruppe renholdsarbeidere i Nordsjøen vil neste år tjene mer enn 700.000 kroner i snitt - med god margin. Det viser beregninger NA24 har foretatt

Det går mot streik i Nordsjøen. Hovedårsaken er at fagforeningene i LO, Industri Energi ikke vil godta et lønnstilbud på seks prosents økning i grunnlønnen - nærmere det dobbelte av det lønnstakere ellers i landet må ta til takke med i år.

LO-forbundet Industri Energi begrunner avslaget med krav om likestilling og likelønn. De vil at den kvinnedominerte gruppen renholdsarbeiderne med fagbrev skal tjene det samme som andre fagarbeidergrupper offshore.

Industri Energi, SAFE og Lederne brøt torsdag kveld forhandlingene i årets sokkeloppgjør. Oppgjøret går nå til mekling.

Stolt og vannvittig.

Forbundsleder Leif Sande i LO Forbundet Industri Energi representerer renholderne ansatt hos leverandørene. Han medgir at det er gode lønninger i Nordsjøen.

**Jeg er faktisk stolt over at vi gjennom årene har sørget for at våre medlemmer, i likhet med alle som jobber på Nordsjøen, blir kompensert ordentlig for ulempene det gir, sier Sande til NA24.**

Han opplyser at kravet fra renholderne er en økning i grunnlønnen på 30.000 kroner fra 498.000 til 528.000 kroner. Vi forventer også et ytterligere

likelønnstillegg på 13.000 kroner, sier Sande."

Når man tar med i regnskapet at renholdsarbeiderne jobber 17-18 uker i året mens vi som sjøfolk jobber i 26. At arbeidsmiljøloven med alle de fordeler den medfører gjelder for dem og ikke for oss.

At de sikkert har langt bedre pensjons og forsikringsordninger enn oss, det har jo alle. Osv. Osv. Osv. Så er det noe som er steikandes galt.

En matros med fagbrev tjener ca 500.000 inklusive overtid. Justert for forskjellen mellom 26 og 17 uker tilsvarer dette 333.000 på 2-4 rotasjon. Godt under halvparten av det en renholder tjener. Regnet man den andre veien ville en renholder som jobbet 26 uker, slik som oss, ha en årslønn på 1050.000 kroner. I oljebransjen er altså en renholder mer verdt pr uke enn en kaptein. De sjømannsorganisasjonene som har forhandlingsrett og har hovedansvaret for det strålende resultatet som omregningen ovenfor viser sier alltid at det er nytteløst å melde seg inn i FFFS som ikke har denne retten. Men for at det skal være noen vits i å ha forhandlingsrett må man bruke denne til medlemmenes beste.

For å vri litt på ordene til Forbundsleder Sande i utdraget over. Er lederne for de "3 store" opprinnelige

# Leserbrev

sjømannsorganisasjonene, stolt over at de "gjennom årene har sørget for at sine medlemmer, i likhet med alle som jobber i Nordsjøen, blir kompensert ordentlig for ulempene det gir". Hvis så er tilfelle må de bo på en annen planet enn sine medlemmer.

Er en renholdsarbeider som jobber 17 uker i året i Nordsjøen verdt en lønn på 700.000? Kanskje ikke, men i arbeidslivet som i forhandlinger ellers oppnår man det man fortjener ut fra hvor god man er til å forhandle. Denne lønnen viser bare at de som er villig til å stå sammen for egne lønns og arbeidsvilkår kommer ut som vinnerne på lang sikt. Vi som aldri har gjort det, taper.

Renholdsarbeiderne i Nordsjøen mener at de fortjener en lønn som ligger 2-3 ganger høyere enn for tilsvarende arbeid

utenom oljebransjen. Da mener jeg at vi som jobber i den samme bransjen på skip også bør tenke mer på oss selv en på andre sjøfolk noen år. De får det tross alt ikke verre av at vi får det bedre. Så får vi håpe på en så sterk organisasjon for sjøfolk etter hvert, at det å erstatte oss med billigere utenlandsk arbeidskraft blir like utenkelig, som å gjøre dette med de som jobber for Statoil på plattform.

Jeg synes tilslutt at det er viktig å understreke at jeg ser ikke dette isolert som en lønnskamp mot rederiene, men som et krav om mer like lønns og arbeidsforhold for en "glemt" gruppe som hele oljeindustrien må bidra til å finne en løsning på.

Pengene Helge Lund bruker til å lønne renholderne og rederiene kommer fra

den samme oljen. Det er dessverre ikke alle deler av skipsfarten som har det samme inntekspotensial som oljen. Jeg tror likevel at noen må gå foran eller så havner vi så langt i bakleksa at de arbeidsplassene vi alle vil beholde ikke lenger vil være verdt å berge.

Jeg vil derfor anbefale samtlige Norske sjøfolk om å gå sammen i FFFS. Å stå splittet i de "3 store", som vi har vært i alle år, har gjort oss til de største taperne i arbeidsvilkår i Norge, muligens med unntak av Polske bærplukkere på korttidskontrakt.

**IR  
Kaptein**



Illfoto: FFFS - Hardangerprins



# Leserbrev



## Fradragsrett på innbetalt kontingent?

Leser i maritim logg 4/2010 at finansminister Sigbjørn Johnsen påpeker kontingentfradragene for fagforening.

Her sier han "det er krav om at foreningen er tilsluttet en hovedsammenslutning for at medlemmene skal gis fradrag for innbetalt kontingent".

Dette virker på meg som en annen måte å si at det egentlig ikke er fagforeningsfrihet i Norge. Var det fagforeningsfrihet vil jeg påstå at det ikke er like kår for alle registrerte fagforbund.

Det merkelige er at med Halvorsen i "spissen" ble ikke dette spørsmålet tatt

opp. Nå som den eldre generasjon igjen har tatt over, skal folk "presses" inn i "riktig" forbund, i deres øyne.

Jeg personlig bryr meg ikke om flisespikkeri, jeg vet hvem som trekker det lengste strået, men det er litt urettferdig at vi, FFFS med dets medlemmer, skal behandles annerledes av vår regjering enn dem som er medlemmer i f.eks. NSOF, NSF og DNMF. (NSOF er til alt overmål, stiftet ca tyve år etter at loven FFFS behandles etter, trådte i kraft).

Han sier også at det er en fordel med et begrenset antall hovedsammenslutninger. Er dette en måte å prøve

å presse selvstendige forbund ut av "samfunnet" på?

Synes mye av det Sigbjørn Johnsen her sier høres ut som en sammensvergelse. Men det er kanskje bare meg?

Har dere noen oppløftende ord i denne sammenheng? Jeg regner med dere har tatt opp denne saken allerede.

Mvh  
Geir Arne Tønne

# STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM,  
ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

# Observante personer setter vi pris på

Oppslaget under er å finne på hurtigrutene. Det er sendt oss slik at vi skulle få se hva som rører seg om bord. Mange takk for det. Det de to personene (underskriverne) har funnet ut om FFFS, er alt sammen helt korrekt, med det trenger ikke fortelle hele sannheten om FFFS for det.

Jeg tar meg den frihet å hoppe litt i påstandene. Det har seg nemlig slik at FFFS som snart er et ti år gammelt forbund, ikke var født med penger på bok. Derfor har vi selvfølgelig heller ikke vært i stand til å opparbeide en fullgod streikekasse, men med tid og stunder er den nok på plass. Om vi ser på streikepraksisen fra de andre sjømannsforbundene så er det vist heller ikke så veldig viktig med en stor streikekasse for sjøfolk?

Når det gjelder forhandlingsrett har observatørene Pt. rett, men hva vet de om hva som er på gang?

Det blir ganske riktig påpekt at NSF har medlemmer som har lovlig rett til å trekke kontingenten av på skatten. Det er veldig flott, men mener de observante forfatterne at at det rett og riktig at medlemmer i andre forbund ikke skal ha denne rettigheten? I så fall er vi dypt uenige med dem, derfor har vi også forfulgt saken og plasert den der den hører hjemme. De skulle heller aktivt hjulpet til slik at alle fagforbund fikk den samme retten. Det kalles demokrati

Loven det siktes til er Skattelovens § 6-20 tredje ledd andre punktum, som faktisk gir adgang til å gi dispensasjon, men Finansministeren og hans departement MENER at det ikke bør gies dispensasjon. De SYNSE. De tolker ikke loven. Etter at vi ble gjort oppmerksom på at våre medlemmer ikke kunne trekke kontingentutgiftene av på skatten på "lovlig" måte, gjorde vi noe med det. Det vi da oppdaget var at det er mange forbund i Norge som er i samme båt som FFFS. Nå er saken også sendt til kongen i Statsråd. Vi får sikkert ikke

Ps: Hvorfor velge NSF foran FFFS?

NSF har forhandlingsrett, det har ikke fffs.

Nsf har streikekasse. Det har ikke fffs

Nsf har **LOVLIG** skattefradrag på kontingenten. Det har ikke fffs

NSF har alle LO favør fordelene, det har ikke fffs

NSF har LO i ryggen med deres 850000 medlemmer. Fffs har rundt 1000 medlemmer bak sine krav.

Nsf har et stort nettverk av tillitsvalgte. FFFS har ingen tillitsvalgte ihht HA.

Nsf har 40 ansatte som tar seg av alt fra start til slutt i ditt arbeidsliv. FFFS har 1,5

Nsf har 100 årig erfaring med å drive fagforening. På godt og vondt. FFFS Har vert en interesseorganisasjon i 9 år og har ingen moder organisasjon.

Nsf er representert i IMO og ITF, vi har derfor innflytelse langt utenfor egne landegrenser noe som er alfa og omega i en såpass internasjonal næring der mye blir bestemt utenfor Norges grenser. FFFS er ikke med i noen slike fora.

Nsf har samarbeid med mange andre lands sjømannsorganisasjoner. Det har ikke Fffs

Anton Abrahamsen

Egil Johansen

medhold der heller, men etter at den er behandlet der, kan saken føres for domstolene. Våre og andre forbunds medlemmer skal ha de samme rettigheter, som de som er i de store sammenslutningene som for eksempel LO. Da NSF ble stiftet for 100 år siden, hadde de bare en motpart å forholde seg til. FFFS har ikke bare arbeidsgiversiden men flere andre, deriblandt forbund som er dømt i Høyesterett for ulovlig virksomhet mot sjøfolk.

Når det henvises til LO med alle sine medlemmer, var det nettopp LO med sin stjerneadvokat FFFS vant over i Høyesterett. Det er ikke LO medlemmer vi har noe i mot, men at Lo er en politisk organisasjon, det liker vi ikke. Ingen fagforbund skal drive politikk, de skal drive medlemspleie.

Dere nevner også alle LO-favør fordelene. Vi har tittet litt på fordelene, vi har også lest det med liten skrift, kanskje andre også skulle gjort det, se hva lånerenten er for eksempel.

Det er som som underskriverne av oppropet ganske riktig sier, NSF har mer enn 40 ansatte FFFS har 1,5. Vi har og en del frivillige som hjelper til når de er hjemme fra jobb. Med andre ord pengene som kommer inn til FFFS går ikke bare til lønninger og dyre pensjoner, men de går tilbake til

medlemmene via all mulig støtte.

Når det gjelder kontakten utover Norges grenser, ser vi det som aller viktigst å først gjøre noe for norske sjøfolk. Ikke på grunn av at vi har noe i mot utenlandske sjøfolk, de må vi sikkert alltid ha, men da på samme premisser som norske sjøfolk. Nei, vi mener at forbundene skal stå på barriadene for sine medlemmer, de som har finansiert både lønninger og pensjoner for de ansatte fra dag en.

FFFS har, som dere riktig har observert, ikke noen internasjonale kontakter til det har vi for liten tid. Vi må konsentrere oss om våre hjemlige konflikter, de står nemlig i kø. Det er vanskelig å forstå at det kan være så mange konflikter. Vi er jo ikke alene som organiserer sjøfolk i Norge, men slik føles det mange ganger. Kan det være på grunn av at de andre er for opptatte med det som skjer i utlandet til at FFFS må ta oss av alle sakene her hjemme?

Til slutt vil vi takke folk som A. Abrahamsen og E. Johansen. Uten folk som dem hadde ikke FFFS hatt den samme muligheten til å informere, og korrigerende påstander om vår virksomhet. Mange takk.

LRV

På grunn av mye forvirring og lite opplysning om "Loss of License" Tar vi med en artikkel fra nr 2-07 en gang til. I følge artikkelforfatteren, har det ikke vært forandringer siden den gang.

# LOSS of LICENCE

## Hvilke rettigheter har jeg som sjømann?

LOSS OF LICENSE" er et uttrykk som sjømannen ofte bruker når han mener "økonomisk erstatning for varig tap av helseattest", som forsikrings-selskapet sier det. Dette er en forsikrings-ordning som ble innført i opeatørselska-pene på norsk kontinentalsokkel helt i begynnelsen av 1980-årene. Senere er ordningen blitt en del av avtaleverket for alle ansatte på sokkelen. De har med visse unntak hatt rett på en økonomisk erstatning ved varig tap av helseattest frem til 64 år. Fra 1.januar 1997 ble av-talen også innført for sjøfolkene i en del av rederiene i Norge. Men for sjøfolkene ble det avtalt en kompensasjon på 8 G frem til 55 år. Deretter er det fremdeles i dag, frem til 01.04.2004, en nedtrapping på 5 % per år frem til vanlig pensjons-alder (60 år). Utbetalingen er skattefri. Den skal samordnes med eventuelle andre utbetalinger som skjer gjennom ar-beidsgivers forsikringsordninger, som for eksempel yrkesskadeforsikring. På grunn av endring i forskriften nr 1309, av 19. oktober 2001 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip, innført fra 1.januar 2002, er det stadig flere sjømenn som ikke lenger tilfredsstillt helsekravene og derfor ikke får gyldig helseattest. Med de nye forskriftene blir det også stilt krav til at sjømannslegen skal underøke og vur-dere helsen i forhold til sikkerhetsfunk-sjoner. Dette er medvirkende årsak til det økende antall tap av helseattester med tilsvarende utbetalinger av forsikrings-erstatninger. Dette igjen fører til høyere forsikringspremier. Denne premien blir lagt til sjømannens inntekt og er skat-tepliktig. Partene er nå blitt enige om å sette ned aldersgrensen fra når reduksjon

i erstatningsbeløpet på 8G inntreer. Fra 01.04.2004 innføres de nye endringene. Aldersgrensen settes ned til 51 år fra 55 år for reduksjon i erstatning for "LOSS OF LICENSE". Dette ble partene enige om i møte 21. januar 2004 i forbindelse med de siste tariffrevisjoner utenriks, innenriks og fraktestart.

### HVEM KAN FÅ UTBETALT ERSTATNING FOR TAP AV HELSEATTEST? SJØMANN SOM KAN DOKUMENTERE:

- med brev fra lege at det er et VARIG (PERMANENT) tap av helseattest.
- at det foreligger ERSTATNINGS-MESSIG SKADE eller SYKDOM slik at sjømannen ikke lenger kan gjøre tjeneste om bord.

### HVA ER EKSEMPLER PÅ ERSTATNINGSMESSIG SKADE?

- fallskade hjemme eller på jobb som fører til en slik skade på ledd, rygg eller ellers i kroppen at sjømannen varig ikke lenger tilfredsstillt helsemessige krav til å kunne utføre jobben sin og/eller er en sikkerhetsrisiko.
- hjerteproblemer med stadige smerter
- uregelmessig puls med fare for svimmelhet
- svært høyt blodtrykk som ikke lar seg kontrollere
- epilepsi med anfall
- diabetes som ikke lar seg kontrollere med stabilt blodsukker
- mentale lidelser som er behandlingstrende
- kroniske smerter som går utover konsentrasjon og årvåkenhet

- kroniske søvnproblemer
- invalidiserende isjas og lumbago
- OG MANGE ANDRE SYKDOMMER

### HVA ER IKKE ERSTATNINGSMESSIG SKADE ELLER SYKDOM?

*Ved disse forhold svarer selskapet IKKE for økonomisk erstatning ved tap av helseattest:*

- angst for opphold på eller reise til fartøyer, flyttbare innretninger eller permanent plasserte innretninger.
- følger av misbruk av alkohol eller annet beruselsesmiddel
- misbruk av slike medikamenter som bare selges mot legeresept
- svangerskap og forløsning anses ikke som sykdom
- ulykkesskade som rammer den forsikrede under utførelse av en forbrytelse eller forsøk på dette
- sykdom eller ulykkesskade som skyldes forsett eller grov uaktsomhet
- sykdom eller ulykkesskade som skyldes utøvelse av boksing, bryting, judo og karate, hanggliding, fallskjermhopping og ballongfart, svømmedykking og hastighetsløp med motorkjøretøy
- DØDSFALL (uansett årsak). Det betyr at den som er svært syk og man vet at det er en sykdom med dødelig utgang, bør snarest mulig be sjømannslege om å skrive ut "UDYKTIGHETSATTEST" og så selv eller be andre om hjelp til å søke om erstatning for varig tap av helseattest. Det er dessverre altfor mange sjøfolk som dør av kreft eller annen sykdom og som ikke får utbetalt den erstatning de har



krav på. Når sjømannen er død, er det for sent for de etterlatte å søke om erstatning for tap av helseattest. I de nye kravene gjeldende fra 01.04.2004, vil det kreves minimum 4 års pensjonsgivende fartstid for å bli omfattet av ordningen.

Ved mer enn 4 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen = 6 G.

Ved mer enn 8 års pensjonsgivende fartstid, er erstatningen = 8 G.

(G = grunnbeløpet i Folketrygden).  
orsikringstilfellet inntreffer den dag "Udyktighetserklæring" blir utstedt med varig virkning av lege.

Det betyr at det har ingen betydning fra hvilken dato man er sykemeldt.

NEDTRAPPING av erstatning ved økende alder er som følger:

Alder	
til og med 50 år:	100%
51	90%
52	85%
53	80%
54	75%
55	65%
56	50%
57	20%
58	0%

Erstatning for tap av helseattest kommer kun til utbetaling EN gang. Det kan bety at dersom en sjømann har mistet helseattesten, det ble vurdert som varig tap av helseattest og han derfor fikk erstatning, men mange år senere ble erklært frisk igjen eller fordi helseforskriftene endret seg, likevel kan ha en mulighet for å seile på sjøen igjen. Men han vil da ikke komme inn under denne forsikringsordningen på nytt.

### **HVA HVIS DU BLIR VARIGSYK MELLOM 58 ÅR OG FØR VANLIG PENSJONS-ALDER I FOLKETRYGDEN 67 ÅR?**

Hvis du blir så syk at du ikke får helseattest, men så frisk at du ikke får sykepenge eller uførepensjon, stiller du svakt.

Fra 55 år kan du ta ut sjømannspensjon. Dersom du har 80 år, alder +fartstid, får du full sjømannspensjon. Dog blir det utbetalt kun 2/3-deler dersom du tar den ut før 60 år. Fra 60 år kan du få full sjømannspensjon OG tjene opptil 2G (i dag 113.000 kr) per år uten at dette fører til reduksjon av sjømannspensjonen. På denne måten kan du opparbeide deg tilleggspoeng til vanlig alderspensjon i folketrygden. MEN hvis du har mistet helseattesten, kan du IKKE arbeide og tjene pensjonspoeng. Dersom du får sykepenge, har du også rett på sjømannspensjon fra 60 år. MEN husk at i det øyeblikk du går over på rehabiliterings eller atferingspenge, har du IKKE rett på sjømannspensjon. Det hender for ofte at trygdekontoret utbetaler begge deler rehabiliteringspenge OG sjømannspensjon. Enkelte sjømenn har da blitt krevet av trygdekontoret eller sjømannspensjonsordningen om å tilbakebetale det trygdekontoret feilaktig har utbetalt for mye.

### **UFØREPENSJON + SJØMANNSPENSJON**

- Er det sant? Du kan ikke få full uførepensjon og fullsjømannspensjon. Men det er mulig å få full uførepensjon + deler av sjømannspensjonen, dersom dette ikke overstiger det full sjømannspensjon ville kunne gitt alene. Altså er det sant.

### **UFØREPENSJON + FULLJOBBS PÅ LAND:**

Er det sant? Ja, det er også sant. Dersom du er arbeidsfør til annet arbeid på land, og inntektsreduksjonen i landjobben er mer enn 50%, da kan du få uførepensjon i forhold til sjømannsjobben og full lønn i landjobben. Disse to til sammen må ikke overstige den inntekten du hadde til sjøs.

### **KOMPLISERTE TING**

Det er dessverre få sjømannsleger og andre som har satt seg inn i dette. Som enhver lege, har også vi sjømannsleger opplysningsplikt til våre pasienter om sjømannens rettigheter i folketrygden. Mange leger, sjømannsleger og andre, opplever at sjømannen prøver å tjene seg noen ekstra kr når sjømannen prøver å ta

opp med legen erstatning for tap av helseattest. Likeens er det få saksbehandlere ved trygdekontorene som har satt seg inn i sjømannens økonomiske rettigheter i folketrygden. De fleste sjømenn føler at de har betalt inn store beløp til sjømannspensjonen, men får lite eller intet tilbake. Det er viktig at organisasjonen informere sine medlemmer godt om rettighetene. Det er også viktig at sjømannen selv klart informerer sjømannslegen om hvor viktig det er å få utskrevet udyktighetsattest, hvis det er så at man først skal "avskiltes". Dersom det er behov for mer informasjon, i den enkelte sak, vil jeg gjerne prøve å hjelpe.

Heldigvis har myndighetene uttalt at det er viktig og riktig at myndighetene bidrar økonomisk med lønnskudd for å få beholde, dere, våre dyktige og stolte sjøfolk !!

*Hilsen fra Emmie på Møkster*



*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 instanser. De har alle sett at det vi vil, er å styrke sjøfartsnæringen, gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

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

Lykke til.

## Kontingentsatser FFFS

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

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

# Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

# Kryssord



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

				FIRMA	KREPS DYR	LABEL	NAVN	TV KANAL	Æ	LØVE	PARTI	INNSJØ	
										DYR	KLOR	GR BOK	
							FUGL	INT.					
BY	SPORT	BIL DEL	BOK	FUGL	HYL	SKOLE	NAVN	DYRKE	FØRTE	E EHO D	PARTI		
						FORK.	ANDEL		BELEGG	DYR	BÅT	ØYEN	
					SKOLE	NATRIUM		NAVN					
SITAT						KORN					NA		
	NAVN				U N V L N	EVIK	KNY	O G S A	KARAK	DEL	EER	MEST SK	
		VERDI							ADRIK BT		ØFTEST	NAVN	
SD TIL	ANING					FLY SEL	FOSFOR	D L V I S R K J	TEGN			KNOS	
E L V						ECC	FORK.			EM		BRA	

Riktig svar sendes innen 15.09.10 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg  
 Vinnere nummer 1 2010: S.E. Austbø, Aksdal – Marion Eggesbø, Eggesbø  
 Inger Fjell Rasmussen, Bergen

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine lesere en riktig god sommer*

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

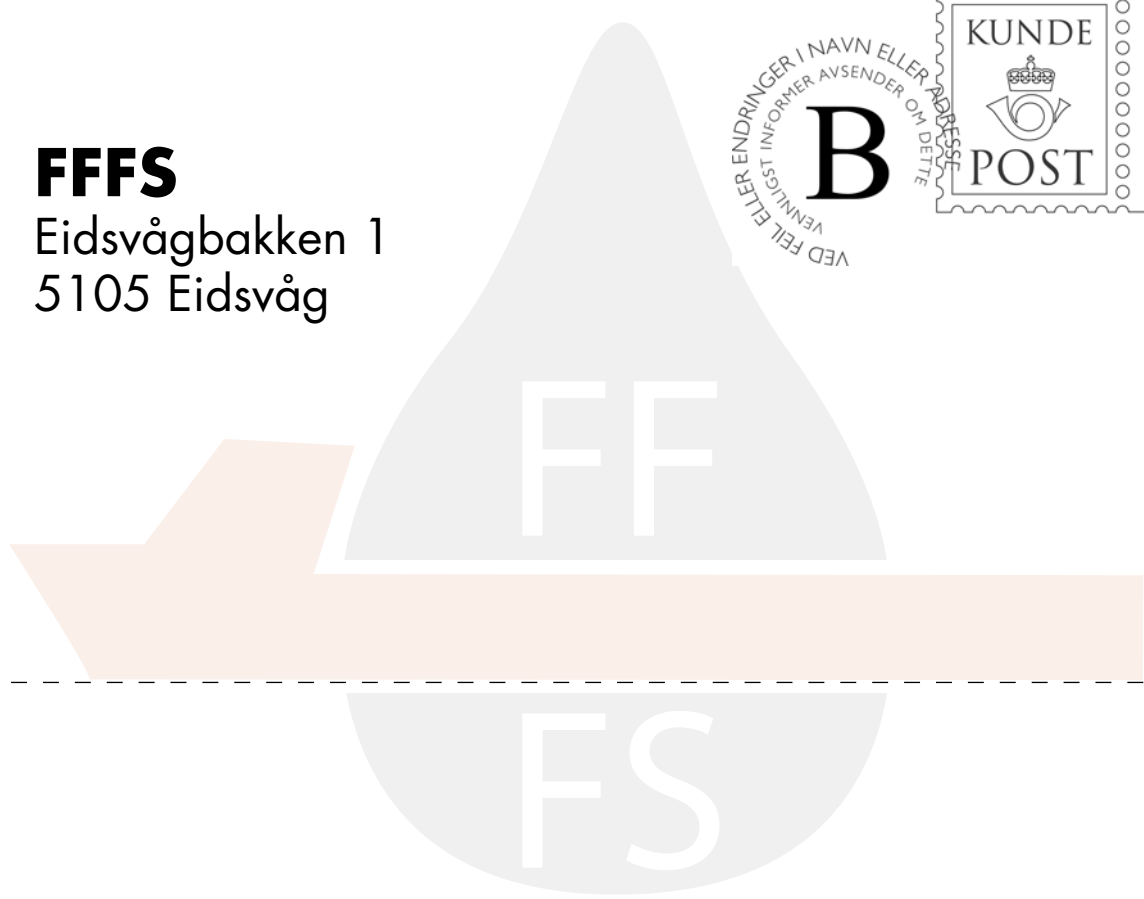
Fellesforbundet For Sjøfolk

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!

# Vi leverer over hele landet!



Canon EOS 1000D Startpakke!

Pris **3.695,-**

Sony Ericsson Mobil X10i

Pris **4.795,-**

46" Samsung LE46C650 LCD-TV 100Hz

Pris **8.995,-**

Sony NAS-Z200IR - Trådløst lydsystem!

Pris **2.990,-**

## Se flere gode tilbud på [www.netshop.no](http://www.netshop.no)