



DRÅPEN

NR. 4 • 2010 • 9. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

R.I.P



*Hvor lenge skal
de skyldige få
gå fri???*

Dette er et lite barn - et av 28 uskyldige små barn som måtte bøte med livet på Scandinavian Star.

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

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

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




DRÅPEN
 Nr. 4 • 2010 • 9. ÅRGANG • FELLESEFORBUNDET FOR SJØFOLK

R.I.P



Hvor lenge skal de ansvarlige få gå fri???

Dette er et lite barn - et av 28 uskyldige små barn som måtte bote med livet på Scandinavian Star.

INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2010



Mordbrannen på Scandinavian Star side 8-13



Human factor side 18



Måne- og solformørkelse side 20



Bygg monstermastene side 37

Nr. 4 desember 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:
Olle Wenström

Trykk
Molvik Grafisk

Leder.....	side	4
Gratulerer med 100-års dagen	side	5
17.09.10 hadde vi landsmøte i FFFS.....	side	6
Siste nytt.....	side	7
Begjæring til danmarks rigsadvokat om ny etterforskning av mordbrannen	side	8-13
Det viser seg at det er en god investering å være medlem i FFFS	side	14
I utakt med Tide(n).....	side	15
Innlegget til Tybring-Gjedde i stortinget	side	16
Brev sendt i forbindelse med pensjonssakene	side	17
Human Factor	side	18
Har du krav på pensjon, men får den ikke?.....	side	19
Måne- og solformørkelse i julehøytiden.....	side	20-22
Nor-Lines flagget flåten sin til Færøyene for å spare.....	side	23
Rederiforbundet krever beskyttelse av norske verdier.....	side	24
Skal et sendrektig helsevesen i verdens rikeste land avgjøre om man har jobb eller ikke?.....	side	25
Skal vi la 2011 bli det året alle i FFFS gav jernet?	side	26
Til oppslag ombord	side	27
Fra seil til damp.....	side	28-30
Velferd for de ansatte, en glemt dyd?.....	side	31
Ønsker vi monopolisering av fergetrafikken?	side	32
Hvorfor er FFFS alene om å ønske arbeidsmiljøloven	side	33
Konklusjon fra Sjøfartsdirektoratet	side	33
Referat fra Landsmøtet.....	side	34-35
3000 milliarder har Norge på bok.....	side	36
Bygg monstermastene	side	37
Atles kommentarer	side	38
Beviste overskridelser av overtidsbestemmelsene	side	39
Frdrag for fagforeningskontingent.....	side	40-44
Leserbrev	side	45-47
70-års aldersgrense i arbeidsmiljøloven.....	side	48
Jobb og hold deg i god form.....	side	49
Kryssord	side	52

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS



*Leif R. Vervik
formann*

Kjære medlem/leser

Først vil vi takke alle våre medlemmer for året som er gått, og ønske alle våre lesere, medlemmer og andre, en riktig god jul og et fantastisk godt nytt år.

Det har vært en turbulent høst og så langt i vinter. Som dere sikker har fått med dere blir FFFS nektet de samme rettigheter som LO/YS organiserte. Dette vil vi ha en endring på. FFFS har på denne bakgrunn tatt initiativet til et samarbeid med flere uavhengige forbund og sammen med dem vil vi ta ut sivilt søksmål mot staten, eller finne en annen løsning. Kanskje Den europeiske sosialpakt kan være det rette stedet å henvende seg. Da sparer man mye tid, som ellers ville bli brukt i det norske rettsystemet. Dette er en så prinsipiell sak at den er vi villige til å kjempe både hardt og lenge for.

Slik juss professorene ser på saken, strider den mot selve grunnlaget for fri fagforbundstilhørighet. I følge dem kan det ikke være slik at noen fagforbund får trukket kontingenten av på skatten, og andre ikke. Da har man ikke lenger fri tilhørighet, man blir tvunget inn i en bestemt sammenslutning ved hjelp av økonomiske pressmidler.

I sist nr. av Dråpen hadde vi et leserbrev fra Knut Albert Pedersen og hans kamp mot helsevesenet, den lovde vi å komme tilbake til i dette nr, men det kan vi dessverre ikke. Han har fremdeles ikke fått den hjelp og nødvendige be- må betale, tas hensyn til.

Også denne høsten har vært konfliktfylt, sakene har strømmet på slik at vi på langt nær har vært arbeidsløse. Dette er også grunnen til at vi har fått en ny medarbeider på kontoret. Vi har fått en dyktig ung mann fra NAV, med arbeidslyst og "stå på vilje", han mangler arbeidstrening på grunn av lange studier. Når han har fått litt mer opplæring, regner vi med at vi vil få tid til flere skipsbesøk.

Som dere vil se inne i bladet, vil det fra nyttår bli innført en høyere kontingent for de fleste i FFFS. Det er ikke fordi vi er så glad i penger, men av ren nødvendighet, alt har blitt dyrere for de fleste, også oss. Vi håper at økningen ikke vil skade noen så hardt økonomisk, at det får konsekvenser for hverdagen. Om så galt skulle skje, må dere ikke nøle med å ta kontakt med oss.

Som fremsiden viser tar vi i dette nr av Dråpen for oss mordene på Scandinavian Star igjen. Bildet er en grusom vekker på hva grådighet kan føre til. I forrige nr oppfordret vi dere til å melde dere inn i en stiftelse for å hjelpe til med arbeidet med å bringe de skyldige for retten. Vi vet ikke hvor mange som har tatt utfordringen, men vi legger adressene ut igjen; arnestee@online.no eller tebergsv@hotmail.com, tlf: 55 11 92 00 for dem som ønsker å støtte, eller for å få mer informasjon.

**Til sist vil vi, som vi begynte,
ønske alle en riktig god jul
og et godt nyttår.**

Leif R. Vervik



Gratulerer med 100 årsdagen!

Det er en bragd at NSF har maktet å bli 100 år

Grunnen til at det er en bragd er at vi i dag har så gode kommunikasjonskanaler, at det burde vært umulig. Før dataens tid, den gang det kunne ta måneder mellom hver gang man hadde kontakt med en båt, var det ikke bare mulig, men faktisk enkelt, å holde sjøfolk for narr.

I dag, med de gode kontaktmulighetene vi har, er det nesten utrolig at man kan holde frem med det samme. I dag er man aldri lenger vekk en et tastetrykk i de fleste tilfeller, likevel klarer man å lure en hel yrkesgruppe. Sjekker man ingenting selv? Liker man å bli lurt?

– Dere har fått i stand avtaler for disse sjøfolkene: filippinske, kinesiske, indiske, russiske, rumenske? ja, sjøfolk av alle

nasjonaliteter har fått forbedret sine lønns- og arbeidsvilkår takket være det norske sjømannsforbundet, sier LO leder Roar Flåten i sin hyllingstale til 100 års jubilaranten.

<http://www.frifagbevegelse.no/norge/article5320579.ece>

Tenk om det han sa hadde stått til troende, da skulle vi vært med i gratulasjonskoret. Men vi får dessverre melding fra filippinske sjøfolk om at dette er langt fra virkeligheten.

I tillegg nevner Flåten nesten ikke norske sjøfolk, de som startet jubilaranten for hundre år siden. Kanskje det ikke er så rart, det er jo snart ikke flere igjen. De har havnet på "soialdumpingens alter".

I dag igjen, ja det kan nesten være hvilken som helst dag, har vi fått henvendelse fra en som trenger hjelp. Denne gangen gjelder det en ung mann som ikke er helt sikker på hvor han er organisert, han betaler bare kontingent. Selv

har han ikke meldt seg inn noen steder, men der han arbeider er det mye snakk om FFFS, derfor tar han altså kontakt med oss, men betaler til andre som har automatisert innmeldingen av nye medlemmer. I alle fall er det organisert trekk gjennom rederiet.

Når man nå har gjort unna et helt sekel, og later som om det ikke er andre forbund, er det på tide å åpne øynene. Vil man ikke slutte med den ulovlige praksisen det er med automatisk å forsyne seg av andres penger?

Høyesterett har, ikke bare for NSF men for alle andre fagforbund også, slått fast en gang for alle, at den negative fagforbundstilhørigheten står like sterkt om den positive. Man skal fysisk melde seg inn i et forbund før det er snakk om å betale noe som helst. Å forsyne seg av andres penger er ulovlig.

LRV



17.09.10 hadde vi Landsmøte i FFFS

Møtet ble avholdt i våre kontorlokaler. Det var mange saker til behandling, men det viktigste var økonomien.

Som dere vet har vi et stort engasjement i forbindelse med medlemssaker. Dette

er dyrt. Derfor ble det besluttet at kontingenten økes med 20 kroner i alle klasser, bortsett fra for lærlinger og pensjonister. Kontingenten har stått på stedet hvil i ti år, og det har ikke utgiftene. Blant annet har staten sørget for at advokatsalærene har økt med 25 % moms, som om det ikke var dyrt nok fra før. Andre ting har heller ikke blitt billigere.

Det er selvsagt beklagelig at vi må gå til dette steget, men samvittigheten blir litt lettere når vi vet at heller ikke hyrene har stått helt stille i disse ti årene. Vi får bare håpe at det tar ti nye år før vi må justere kontingenten igjen.

LRV



Illfoto: Frontline

SISTE NYTT

KANSKJE FÅR VI SVARENE VI HAR VENTET PÅ?

KREVER NY SCANDINAVIAN STAR-ETTERFORSKNING

Etterforskningen av Scandinavian Star-brannen må gjenopptas på bakgrunn av nye branntekniske funn, gjentar Støttegruppen etter Scandinavian Star.

Torsdag, 2. desember 2010

Uløst drapssak

– Scandinavian Star-brannen er den største uløste drapssaken i Norge i fredstid. Totalt ble 160 mennesker drept på grunn av brannen – 158 døde i selve brannen, i tillegg døde en person på sykehus etterpå, og et ufødt barn døde i mors liv.

Drapssaken er ikke oppklart. Den er ikke ferdig etterforsket. Det må den bli, sier Jan Harsem.

Harsem mistet selv kone og ufødt barn i tragedien, og er opptatt av at offentligheten må slutte å kalle brannen en ulykke.

– Scandinavian Star-brannen var en mordbrann. Mordbrannparagrafen har en foreldelsesfrist på 25 år. Det betyr at det er fem år igjen til saken er foreldet. Derfor må den gjenåpnes nå, sier han.

Brannen brøt ut natt til 7. april 1990. Allerede samme natt kom det fram opplysninger som tydet på at brannen var påsatt.

Oppsiktsvekkende funn

En ny rapport om ferjekatastrofen ventes i Danmark etter at danske myndigheter har gjennomgått ferjebrennen på nytt. Det var danske folkevalgte som ba om ny granskning på bakgrunn av oppsiktsvekkende vurderinger gjort av svenske brannteknikere.

Vurderingene sår tvil om hvorvidt den tidligere antatte gjerningsmannen virkelig var mannen som satte fyr på Scandinavian Star. Flere av brannene om bord i ferjen startet nemlig etter

at han hadde omkommet i lugaren sin.

– Det betyr at det var personer om bord i ferjen da det fortsatt brøt ut brann, som ikke er avhørt ennå – eller som ikke har villet forklare seg tidligere, sier Harsem.

Han sier at det ikke er opp til Støttegruppen å konkludere eller peke ut en alternativ gjerningsmann. Men vi peker på det som ikke er etterforsket tidligere, og vi ber om en ny vurdering av dette, sier Harsem.

Støttegruppen krever også en politisk granskning av ferjekatastrofen.

Godt og vel 20 år etter hendelsen skjer det endelig noe. Danske myndigheter har bestemt seg for å etterforske brannen på nytt, og oppfordrer norske myndigheter til også å etterforske hele saken på nytt.

LRV

Begjæring til danmarks rigsadvokat om ny etterforskning av mordbrannen på Scandinavian Star

I INNLEDNING

Formålet med denne begjæringen er å påvise at det finnes grunnlag for en ny og gjennomgripende etterforskning av mordbrannen på Scandinavian Star. Nedstående vil vise at noen i et tidsrom på ca. 24 timer fra ca kl. 01.55 natt til 7. april 1990, tente på fire separate branner. Den av norsk politi utpekte gjerningsperson omkom i brann nr. 2. Dette utelukker ham som gjerningsperson for brann nr. 3 som fant sted mellom 10-11 timer etter danskens dødsfall og da også brann nr. 4 som fant sted ca. 22-23 timer etter hans bortgang.

Dokumentet vil vise at det er grunnlag for å etterforske hvorvidt brannstiftelsene kan ha forsikringssvindelen som motiv. Etterforskningen av mordbrannen på Scandinavian Star er preget av at den ble fordelt på tre lands myndigheter, uten at det ble etablert en samlet ledelse. Dette medførte uklare ansvarsforhold og er trolig hovedårsaken til at en eventuell forsikringssvindelen **aldri** har vært etterforsket i noen av de tre skandinaviske landene. Videre vil det fremgå at den etterforskning som har vært utført av norsk politi i forbindelse med brannene og identifisering av eventuell(e) gjerningsperson(er) lider av alvorlige mangler.

Basert på en årelang gjennomgang av sakens dokumenter, samtaler med vitner og branntekniske undersøkelser, begjæres nå mordbrannen om bord på Scandinavian Star, med hjemmel blant annet i EMK art. 2 jf art. 1, etterforsket på nytt.

II BEGJÆRINGENS BEGRUNNELSE¹

I Justitsministeriets brev til den danske Rigsadvokaten av 13. april d.å. fremgår at Rigsadvokaten anmodes om å vurdere:

”... betydningen af nogle udtalelser vedrørende de brandtekniske forhold

i sagen, som er afgivet efter 2005 af henholdsvis norske og svenske brandteknikere”.

De branntekniske ekspertene som avga sin rapport til granskingsutvalget allerede 17.09.1990, hadde et begrenset mandat: ”oppgaven består i å fastlegge det fysiske brannforløp fra brannstart til det øyeblikk hvor skipets kaptein går fra borde.” (NOU 1991 1:B på s. 346). I ettertid er det imidlertid klart at det som har kommet fram om det senere hendelsesforløpet (brann nr. 3 og 4) må føre til at tidligere branntekniske konklusjoner tas opp til grundig etterprøving. Dette gir allerede de uttalelsene som Justitsministeriet henviser til, grunnlag for, men dette styrkes av senere uttalelser avgitt av de sakkyndige, supplert av uttalelser fra sakkyndige fra annet hold.

I den forbindelse vil Stiftelsen fremlegge fire rapporter.

Vedlagt påberopes som **dokumentasjon:**

Bilag 1: Uttalelse fra tidligere SINTEF NBL ansatte Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Meland, datert den 29.09.10.

Bilag 2: Uttalelse fra branningeniørene ved Skansen Consult AS, Håkon Wintersetth og Øystein Anfinsen, datert den 27.09.10.

Bilag 3: Uttalelse fra Neptun Engineering AS, datert den 29.09.10.

Bilag 4: Uttalelse fra pensjonert kriminalletterforsker i Uddevalla, Agne Knutsson, datert den 11.09.08.

For forsvarlig vurdering av materialet må påtalemyndigheten selv ta kontakt med de sakkyndige. Det vises også til punkt 17 hvor det anmodes om at det blir



Her er Scandinavian Star på slep til Lysekiel. Klokkene er mellom 14.00-16.00. På dette tidspunktet oppstår en meget kraftig brann på D-dekket på styrbord side (oljebrannen). Foto: Ingvar Brynfors.

foretatt rettslig avhør av Ingvar Brynfors, som ledet brannslukningsarbeidet på Scandinavian Star.

Følgende peker vi på en rekke punkter som hittil ikke har vært underlagt forsvarlig etterforskning i noen av de skandinaviske landene. Noen av disse punktene har tildels vært kjent tidligere, men kommer i et annet lys når de vurderes på bakgrunn av det nye materialet:

- 1 Den av norske myndigheter utpekte som ”eneste det var grunnlag for å mistenke”, omkom i nummer to av totalt fire brannstiftelser¹. Det er videre beviselig at dansken ikke kan ha forårsaket brann nr. 2 (hovedbrannen)².
- 2 Det finnes ikke avgjørende bevis eller indisier som knytter Erik M. Andersen til noen av de fire separate brannene.

¹ Dersom man stadig anser at det tvilsomt hvorvidt det var fire separate branner, er vi forberedt på å dokumentere påstanden fullt ut.

² Ifølge norsk politi måtte Erik Mørk Andersen ha løpt fra arnested nr. 2 (hovedbrannen) og opp til sin lugar for å kunne unnslippe brannens aggressive utvikling. Andersens obduksjonsrapport utelukker et slikt hendelsesforløp. Undersøkelser utført av SINTEF NBL svekker også hypotesen om at Andersen skal ha vært brannstifter jf fullskalaforsøket ved SINTEF NBL.

3. SeaEscape Cruises Ltd. fikk utbetalt minst 24 millioner USD i forsikringsoppgjør etter brannene på Scandinavian Star den 7. og 8. april 1990, i egenskap av å være eier. SeaEscape bestred senere at skipet var i deres eie på branntidspunktet. Det er imidlertid fastslått i dom fra Oslo tingrett av 2005 at SeaEscape Cruises Ltd., var rette eier av M/F Scandinavian Star da skipet brant.

4. KS Scandinavian Star ved Ole B. Hansen og Henrik Johansen påberopte seg eierskap for skipet, hvilket medførte at de to fikk bokført et uberettiget skattefradrag på flere titalls millioner danske kroner.

5. Ifølge skipsregisteret Lloyds på Bahamas, var Scandinavian Star kun midlertidig godkjent for seiling frem til den 1. april 1990³. Det foreligger imidlertid en sertifisering fra Commonwealth of Bahamas datert den 16.01.1990, som synes å gjelde frem til og med den 15.01.1991⁴. Undertegnede finner det bemerkelsesverdige at det skal foreligge en godkjennelse fra Bahamas myndighetene, men at Lloyds innen samme tidsperiode kun har godkjent skipet for en enkeltreise mellom USA og Europa. Årstallene på vedlagte bilag 6 kan ved første øyekast synes arrangerte.

Den danske Rigsadvokaten anmodes å undersøke om dokumentet utstedt fra Commonwealth of Bahamas er autentisk.

6. Under brann nr. 1 angir maskinsjef Heinz Steinhauser⁵ at han befinner seg på sin lugar og forlater denne og vandrer til ... via... Hans angivelse av egen lokalisering er i uoverens-

stemmelse med vitneforklaringen til resepsjonsansatte Rita Nordeng som forklarer at "...6"

7. SeaEscape ansatte Winston Riviere forklarte i politiavhør at han ca. kl. 01:10 gikk fra lugar 227 ned ett dekk og angivelig inn gjennom 200 korridoren. Bare kort tid innen kl. 24:00 var et annet vitne, Major T. Norseth, i ferd med å gå inn i nevnte 200 korridor. Han gir følgende beskrivelse av korridoren.

"...han gikk bare ned trappen ved resepsjonen på styrbord side. Han gikk to dekk ned, og så bakover i båten. Vitnet er forevist tegninger av båten. Han kan ut fra denne si at han gikk to trapper ned fra resepsjonen, og deretter akterover forbi lugarene 207 til 217. Ved lugar 217 er det en branndør ut til hovedbildekket. Denne branndøren var blokkert i åpen stilling ved at en bjelke (4x4 boks) var satt i døråpningen. Vitnet reagerte på dette, fordi han vet disse dørene er "selvlukkende". Slike dører er vanligvis åpne ca. en ? - 1 time etter avgang, så vitnet reagerte på at denne stod åpen.

³ Jf bilag 5 utskrifter fra Lloyds Register of Ship, datert 12. og 28. mars 1990.

⁴ Jf bilag 6 utskrift fra Commonwealth of Bahamas, datert 16. januar 1990.

⁵ Jf bilag 7 vitneforklaring avgitt av maskinsjef Heinz Steinhauser, datert.

⁶ Jf bilag 8 vitneforklaring avgitt av purser Rita Nordeng, datert.

Vitnet kunne fra sin posisjon ved denne døren se akterover i skipet i korridoren hvor lugarene 219-225 ligger.

I korridoren mellom lugar 219 og trappehuset lå det noen pappesker. Eskene var flatklemt. Det lå også noen papirsekker der. Vitnet mener det var 4-5 gjenstander til sammen. Dette lå i området ca. en meter akterut for branndøren til bildekket og videre innover i korridoren mot lugar 219".

8. Det ble i år 2000 utført to separate ballongundersøkelser, med flere underundersøkelser om bord på Scandinavian Stars søsterskip MS Jupiter, for å se om det var mulig å planlegge et brannforløp likt hendel-

sesforløpet under brann nr.2 (hovedbrannen). Bakgrunnen for nevnte undersøkelser var oppsiktsvekkende uttalelser fra hovedetterforsker Øyvind Torkildsen ved Oslo politikkammer i samtale med Terje Bergsvåg datert den 19.04.01⁷, hvor følgende fremgikk:

"Terje: Du fortalte om ballonger som fløy over tverrkorridoren og ned trappen".

"Øyvind: (han forteller her om Steinhauser): Det var nyttårsfest eller i hvert fall en fest, om bord i båten i Amerika. Da var det snakk om at de hadde problemer med ventilasjonen. Da hadde de brukt bildekkventilasjonen til å ventilere, og da hadde den vært så kraftig at ballongene ble sugd nedover og ut på bildekk".

"Terje: Da må branndøren på bildekket stått åpen og de andre lukket..."

"Øyvind: Ja, det var jo på akkurat på samme måten, det var en reprise. Hvis ikke de hadde stått slik, så hadde det ikke virket med ventilasjonen. Så det er noe de har forsøkt før, og de klarte å ventilere båten på den måten tidligere, og så brukte de det samme nå"

Uttalelsene har Torkildsen gjentatt i påhør av flere andre vitner. Funnene som ble gjort under ovennevnte ballongforsøk, stemte forbausende godt med hovedetterforsker Torkildsens beskrivelse. Ikke alene var det mulig å planlegge brannen slik den fant sted, men man var avhengig av at bestemte mønster av åpnede og lukkede dører samt manipulasjon av ventilasjonsanlegget.

9. En rekke branndører var blokkert i åpen stilling, noen ved hjelp av kiler og trebjelker, mens en dør synes limt fast til festemagneten på skottet, dette ifølge uttalelse fra kriminaletterforsker Agne Knutsson ved Uddevalla politisen.

⁷ Jf bilag 9 Utskrift fra telefonsamtale mellom Terje Bergsvåg og sjefsetterforsker Øyvind Torkildsen datert 19.04 2001. Flere kopier av lydband opptaket er i behold hos Stiftelsen "Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star".

10. Det fantes utplassert sengemadrasser papiravfall og pappkartonger flere steder på skipet, også i 200 korridoren hvor hovedbrannen startet⁸.
11. Tre SeaEscape ansatte, Heinz Steinhauser, Hans Rytter og Gerard Guimbatan tilbød brannmannskapene sin hjelp under redningsarbeidet. På dette tidspunktet befant det seg kun ganske få, nærmere bestemt seks gjenlevende om bord. De tre SeaEscape mannskapene ble fløyet tilbake til skipet på forskjellige tidspunkt. Brannmannskapene fra Västra Frølunda brandstation beskriver det de opplevde sabotasje⁹ fra de tre "hjelperne".
12. "Hjelperne" fjernet kiler i dørene som brannmannskapene hadde satt opp for at brannslangene skulle kunne passere uhindret. Hans Rytter ble oppdaget i å fjerne disse kilene slik at brannslagene satte seg fast i lukkede dører.
13. Hans Rytter oppholdt seg til enhver tid sammen med brannmannskapene, ytet liten bistand og hemmet tildels brannmannskapenes redningsinnsats. Maskinsjef Steinhauser og Guimbatan ble bare observert sammen med brannmannskapene en gang. Rytter holdt fortløpende kontakt med Steinhauser og Guimbatan via walkie talkie.
14. Hans Rytter opplyste til politiet at hovedtavlen i maskinrommet var brannskadd og derfor ikke kunne benyttes i redningsarbeidet¹⁰. Opplysningen stemmer ikke med brannskadebeskrivelsene og det faktum at hovedtavlen var i bruk under slep fra Lysekil til København. Hovedtavlen var også i bruk under slepet fra København til Hull, og siden hen til Southampton i England.
15. Ifølge rapporten fra de svenske brannmannskapene, ble det mellom kl. 13:30 og kl. 14:00 den 7. april, oppdaget en ny voldsom hydraulikkoljebrann i skipets 300 korridor. Denne korridoren var totalt utbrent mellom 10-12 timer tidligere, og var like i forkant av hydraulikkoljebrannen kjølt så kraftig ned at brannmannskapene kunne gå i umiddelbar nærhet, uten nevneverdig verneutstyr.
16. I tilknytning til det nevnte i punkt nr. 15 over, er følgende opplysninger høyrelevante ved vurderingen av hvem som har motiv, kunnskap og anledning til å gjennomføre følgende ved brannstiftelsen:
- Fjerne takplater av asbest som beskyttet rørsystemet.
 - Løse to kraftige låsemuttre som festet rørene sammen.
 - Bøye hydraulikkoljerøret som lå delvis rør i rør, ved mekanisk påvirkning 30 grader ut fra skottet.
 - Plassere ut to sengebunner som har vært anvendt som veke, for å oppnå høy varme like i nærheten av der oljen strømmet ut.
 - Oljen må enten oppnå en temperatur på over 500 grader celsius, eller åpne flammer.
 - Adgang til avlåst kontrollrom som gir adgang til funksjonene til hydraulikksystemet.
 - Trykke inn startknappen på oljepumpene for å oppnå oljetrykk.
 - Åpne eksakt riktig ventil, som ledet oljestrømmen til det skadde hydraulikkrøret.
 - Det strømmet ut ca. 400 liter hydraulikkolje.
- ⁸ Jf bilag 10 vitneforklaring fra passasjer Theodor Nordseth og bilde fra trappesatsen i forkant av 300 korridoren.
- ⁹ Jf bilag 11 uttalelse fra brannmann Ingvar Brynfors og bilag 11 rapporten Farja i brand.
- ¹⁰ Jf bilag 12 vitneavhør av sjefselektriker Hans Rytter og bilag 13 skadebeskrivelse fra maskinrommet hentet fra NOU 1991 1:B vedlegg til hovedrapport s. 664.
- Det er unison enighet blant fagekspertisen om, at bøyen i hydraulikkrøret ikke kan skyldes varmepåvirkning, men har sin årsak i mekanisk påvirkning¹¹.
17. Maskinsjef Heinz Steinhauser gir brannmannskapene fra Sverige følgende uriktige opplysninger:
- Skipets slagside skyldes slukkevann som ligger igjen i skipets øvre deler. Selv etter at vannet i disse delene av skipet var sluset ut i havet, var skipets slagside uendret.
 - At skipet kunne velte som følge av slagsiden og at det var kritisk ved 10 graders kregning¹². Skipet skulle reelt kunne tåle adskillig større kregning¹³. Det var blikkstilte den aktuelle natten og dagen.
 - At brannmannskapene måtte velge mellom å lensepumpe eller å drive slukningsarbeid, begge kunne angivelig ikke gjennomføres samtidig. Dette er helt uriktig. Det var fire separate lensepumper og fire separate brannslukningspumper. Hver av brannslukningspumpene hadde alene kapasitet til å forsyne alle skipets brannhydranter. Samtidig kunne det lensepumpes med de separate lensepumpene, uten innvirkning på brannpumpesystemet¹⁴.
- Samlet førte ovennevnte punkter til at brannmannskapene motvillig la ned arbeidet slukkearbeidet ved tre anledninger, i å ca. 45 minutter. På disse tidspunktene var fellesnevneren at brannfolkene var i ferd med å få kontroll med brannen. Hver gang de var "tvunget" til å ta pause, blusset brannen kraftig opp igjen.
- Den danske Rigsadvokaten anmodes herved om å bejære rettslig avhør av Ingvar Brynfors, da han aldri tidligere har blitt avhørt om de påståtte sabotasje handlingene.**
- ¹¹ Jf ovennevnt bilag 1 og 2.
- ¹² Se Ingvar Brynfors uttalelse og Svante Carlsson i bilag 11 Ferje i brand.
- ¹³ Jf ovennevnte bilag 3.
- ¹⁴ Jf bilag 3 og 11.
18. Maskinsjef Steinhauser forklarte at han hadde revet ut de tre siste sidene i maskindagboken, fordi, han skulle kjøpe en ny loggbok. Han behøvde derfor angivelig å forevise de utrevne sidene for å få bestilt riktig bok hos bokhandleren¹⁵.
19. Steinhauser mottok et større kontant

pengebeløp av Ole Busch Hansen på hotell Admiral i København i forbindelse med sjøforklaringen.¹⁶ Tidligere påtaleleder Nicolai Bjonness skriver at:

”Det er imidlertid på det rene at vi var sterkt skeptiske til Steinhauser høsten 1990. Det var kjent den gang at han var en ”lojal maskinsjef”, og man var kjent med at han på et tidspunkt i 1990 fikk utbetalt et større pengebeløp kontant. Dette kan selvsagt ha mange forklaringer”.

20. Steinhauser har forklart at han lukket brannspjeldene på skipets stavn i etterkant av brannen, og i tillegg bekrefter han at lukene stod åpne under hele brannforløpet¹⁷. Dette er en uriktig opplysning, idet man ved hjelp av bilder fra havaristen tydelig kan se at lukene er lukket under brannforløpet. At disse lukene var lukket har forsterket undertrykket fra bildekket og har medvirket til at brannen kunne vandre nedover til bildekknivå.

Et vitne, Erik Lund, som bodde på lugar nr. 600 forklarte følgende til politiet:

”Ca. kl.00:45, hørte vitnet ca. 4-5 kraftige smell mot skutesiden. Vitnet beskriver smellene som kjettingslag. Vitnet gikk da rett til resepsjonen for å be personalet sende opp en vakt for å sjekke. Vitnet fikk til svar at de ikke hadde noen vakt å sende, men de skulle si ifra til mannskapet på broen. Vitnet vet ikke om dette ble gjort. Vitnet gikk rett tilbake til lugaren, hvor han sovnet. Vitnet hørte ikke disse slagene igjen. Vitnet hørte ikke noen kommentarer om dette i ettertid¹⁸”.

Det kan ikke utelukkes at lydene vitnet beskriver, stammer fra stenging av nevnte brannspjeld.

21. Like i nærheten av lukene nevnt i punkt 20, på lugar nr. 852, bodde SeaEscape ansatte George Curtis. Dette kan ha gitt Curtis god anledning til å stenge brannspjeldene. I sine vitneforklaringer fortalte ekteparet Østrem, som var reisende med Stena Saga, om en mistenkelig observasjon. De fortalte om en mannsperson iført blå arbeidskjole som hadde ankommet med livbåt fra havaristen. Han lurte på om ekteparet hadde en film som han

kunne låne til sitt kamera, da han ønsket å ta noen bilder av seg selv, med det brennende Scandinavian Star i bakgrunnen. Mannen opplyste at han hadde vært ansatt på havaristen i flere år, men at han nå var med Scandinavian Star som ordinær passasjer.

Da ekteparet ikke hadde film å låne bort, hentet fru Østrem fotoapparatet på sin lugar. Hun tok deretter en rekke bilder av mannen med skipet i bakgrunnen. Mannen opplyste ekteparet om sitt navn og adresse: Georg Curtis, SeaEscape Cruises Ltd. 1080 Port Boulevard, Miami 33132, Florida, USA²³.

22. Det er anført fra Oslo-politiet at basert på vitneobservasjoner fra to danske kvinner, befant Erik M. Andersen seg ved arnested nr. 2 på et tidspunkt ”hvor ingen hadde noe der nede å gjøre”²⁴. Vitneobservasjonene²⁵ Oslo-politiet viser til oppgir ikke på noe tidspunkt at Erik M. Andersen har blitt observert. Det vises imidlertid til at følgende SeaEscape ansatte bodde bare få meter fra arnested nr. 2:

- i) Avelino Di
- ii) Francisco Pagaduan
- iii) Enrique Durana
- iv) Winston Riviere

23. Skipets ventilasjonsanlegg ble stilt opp til full styrke bare få minutter inn i brann nr. 2. Hvem hadde anledning til å gjøre dette, og hva kan ha vært hensikten med å stille ventilasjonsanlegget på fullt midthavs under et alvorlig brannforløp?

24. I toppen av trappehuset ved Grand Lounge, manglet en sentral branndør inn til barområdet. Dette tillot hovedbrannen å gå uhindret opp Grand Lounge og tilta i styrke²⁶.

25. Steinhauser har forklart at ventilasjonsanlegget i barområdet var gått i stykker dagen før brannene²⁷, hvilket gjorde at det ikke var overtrykksluft i barområdet. Dette gav brann nr. 2 ekstra gunstige utviklingsmuligheter i dette området.

²² Jf bilag 21, vitneavhør med Erik Lund, datert 10.06.90. Forklaringen gir for øvring flere interessante opplysninger.

²³ Dokumentasjon i form av vitneavhør vil bli ettersendt Rigsadvokaten dersom det er ønskelig.

²⁴ Jf NRK intervju med påtaleansvarlig jurist Nicolai Bjonness fra år 2000.

²⁵ Jf bilag 22 politiavhør av Anne Mette Lindof og bilag 23 politiavhør av Lise Møller Pedersen.

²⁶ Jf bilag 24 se NOU 1991 1:B s. 344.

²⁷ Jf bilag 25 NOU 1991 1:B på side 471 utarbeidet etter vitneforklaring av maskinsjef Steinhauser.

26. Det oppstår en ny storbrann (brann nr. 4) om bord natt til 8. april 1990, mens skipet ligger til kai i Lysekil. Brannen har ingen forbindelse til de øvrige brannene. Brannen starter i et område som var tidligere urørt av noen av de tre foregående brannforløpene. Av de stedlige brannmannskapene ble brann nr. 4 beskrevet som voldsom.

27. Samme natt, like i forkant av brann nr. 4 ble en mann fra Filipinene (Gerhard Guimbatan fra SeaEscape), observert om bord av redningstjenesten i Lysekil. Dette overrasket brannmannskapene fordi skipet på dette tidspunktet angivelig skulle være tomt for samtlige overlevende²⁸.

28. Hvordan havnet to store gassflasker, to spann med tynner, sengetøy og en stor brannslange, i en samlet haug på et av skipets akterdekk²⁹? Brannmannskapene har forklart at gassflaskene med hundre prosent sikkerhet ikke var plassert slik på noe tidspunkt mens det ble utført redningsarbeid om bord. Ifølge Brynfors m.fl. må disse svært brann- og eksplosjonsfarlige gjenstandene ha blitt plassert på akterdekket, i etterkant av at redningsmannskapene hadde forlatt fartøyet i Lysekil. Brynfors har gitt uttrykk for, at dersom gassflaskene hadde stått plassert som avbildet i bilag 19, ville de blitt kastet på havet for å forhindre eksplosjonsfare.

29. Ingvar Brynfors har videre gitt klart uttrykk for at dersom gassflaskene på akterdekket hadde eksplodert, ville det ha blitt etablert en sikkerhetssone

på mer enn 300 meter for å forhindre ytterligere menneskelige og materielle tap. Ved et slikt tilfelle ville man ha gitt opp det videre redningsarbeidet.

30. Politiet i Oslo har uttalt at enhver om bord ble ansett som "mulige gjerningsmenn"³⁰, spørsmålet er da hvorfor Maskinsjef Heinz Steinhauser;
- a Hadde tilgang til skipet mens det lå til kai i Lysekil og under slepet fra Lysekil til København;
- b ved flere anledninger ble benyttet i forbindelse med faktauttalelser i tilknytning til NOU utredningen³¹.

31. Sist straffesaken ble vurdert gjenopptatt i Norge, gjorde tidligere påtaleleder Nicolai Bjønness en vurdering på oppdrag fra Oslo-politiet av hvorvidt det var grunnlag for gjenopptakelse. Vurderingen lider av en rekke alvorlige feil og mangler. Mest alvorlig synes Bjønness egen erkjennelse av et svært tynt forberedelsesgrunnlag for vurderingen, idet han skriver:

"Undertegnede har ikke studert sakens dokumenter etter at saken ble henlagt. Jeg basert mine vurderinger på hukommelse, dog med støtte i NOU rapporten og de påtegninger som er gjort i saken i forbindelse med spørsmålet med gjenopptakelse i 1992/94³²".

Det minnes om at saken omfatter mer enn 40.000 sider med dokumentasjon. Bjønness synes da også å ta avstand fra egen ovennevnte vurdering, når han skriver i påfølgende avsnitt:

"Skal man imøtegå den fremsatte kritikk i detalj, må dette baseres på en fornyet analyse av de avhør som den gang ble tatt. Dette vil antagelig kreve flere måneders arbeid av flere personer, som bør ha solid erfaring fra etterforskning og analyse, samt ha tilgjengelig data-verktøy og administrativ støtte".

*Bjønness videre resonnement om at " **Jeg kan imidlertid ikke se at det er tilstrekkelig grunn til å bruke så mye ressurser på dette**", synes sett i sammenheng svært underlig.*

Den tidligere påtalelederen avslutter sin

vurdering med å skrive:

"Man kan kanskje stille sakens dokumenter til disposisjon for uavhengig granskning/forskning. Journalist Strand i Bergens Tidende har tidligere gjort et solid arbeid og kunne kanskje være interessert i en slik oppgave. Det er imidlertid formelle hindringer for en slik løsning".

Til det siste bemerkes med undring at Bjønness ikke nevner med et eneste ord at verken Kriminalpolitisen (KRIPOS) eller Økokrim har vært anmodet om bistand. Det foreligger ingen formelle hindringer for en slik fremgangsmåte. Gitt sakens alvorlighetsgrad og kompleksitet, fremstår tvert imot en anmodning til KRIPOS og Økokrim som både riktig og naturlig. Bjønness egen beskrivelse av kompetansebehovet ved en fornyet detaljert gjennomgang av saken, stemmer godt med de ressurser ovennevnte spesialorgan råder over. Dette synes å stemme godt overens med Bjønness formulering på s. 3 i samme brev, hvor det fremgår at:

*"Den formelle reder hadde kontor i Fredriksberg politidistrikt som er en liten bydel i København med egen politimester. Av denne formelle grunn fikk politimesteren i Fredriksberg ansvaret for etterforskningen av "sjøfartssiden" herunder eierskap m.v. Dette var antagelig uheldig. Det stod betydelige økonomiske interesser på spill og eierskapet var mildest talt komplisert å finne ut av. **Skulle denne delen av etterforskningen lykkes måtte en gått inn med ressurser i den størrelsesorden som f.eks Økokrim i dag besitter. Fredriksberg politidistrikt var å betrakte som en mindre politistasjon og hadde på ingen måte ressurser eller kompetanse til å løse denne etterforskningsoppgaven på en tilfredsstillende måte**³³".*

²⁸ Jf Vitneutsagn fra Morgan Ask ved redningstjenesten i Lysekil.

²⁹ Jf bilag 26, videobilde fra Uddevalla politisen, datert søndag 8. april 1990 mens skipet lå til kai i Lysekil.

³⁰ Jf bilag 19 s. 1

³¹ Jf bilag 27 NOU 1:B på side 465

³² Jf bilag 19 s. 11

³³ Jf bilag 19 s. 3 under overskriften "Samarbeid med dansk politi".

32. Forsikringssvindelen har aldri vært vurdert eller etterforsket som motiv verken i Norge, Sverige eller Danmark. Påstanden begrunnes slik:

I et brev fra den norske Riksadvokaten påpekes at bruken av ordet "etc.", er ment å omfatte "skipets eier- og forsikringsforhold". Dette innebærer at et strafferettslig forhold som brannstiftelse med forsikringssvindelen som motiv, faller utenfor beskrivelsen. Danske myndigheter skulle således etterforske eierforholdet og de gjeldene forsikringsavtalene som skipets registrerte eier hadde tegnet.

Hovedetterforsker for Scandinavian Star tragedien i 1990, Øyvind Torkildsen, har bekreftet ved flere anledninger at forsikringssvindelen som motiv aldri har, eller skulle ha vært etterforsket i Norge. Senest i intervju med Danmarks Radio den 17.09.06 uttalte Torkildsen at etterforskning av en eventuell forsikringssvindelen, var det danske politimyndigheter som skulle forestå. Det kan ikke være tvil om, at Torkildsen ville hatt kjennskap til en eventuell vurdering eller etterforskning.

Som nevnt over, er det fra den norske påtalemyndighetens side lagt til grunn at det var danske myndigheter som skulle forestå etterforskningen av en eventuell forsikringssvindelen. Danske politimyndigheter avviser imidlertid enhver slik påstand. I brev fra kriminalpolitiet i Fredriksberg til Mike Axdal av 11.02.99 fremkommer følgende:

"Brandetterforskningen: Alt vedrørende branden undersøges af Oslo politikammer, således også alt, hvad der måtte ligge forud (planlagt brand o.s.v.)

Videre fremgår at fremgår at:

"[v]edrørende dine 2 sidste spørgsmål – ejer motivet samt vedr. Erik Mørk Andersen – kan jeg ikke besvare dette, idet dette hører under brandetterforskningen, som Frbg kriminalpoliti ikke var indblandet i".

På bakgrunn av ovennevnte opplysninger ble det tatt kontakt med Fana lensmannskontor i Bergen. Påstanden om at forsikringssvindelmotivet ikke hadde vært etterforsket i Norge eller Danmark ble fremsatt. Lensmann i Fana, Norvald

Visnes, tok opplysningene på alvor og gikk inn for å undersøke hvorvidt påstanden var riktig. Bergenspolitiets undersøkelser bekreftet klagers påstand, forsikringssvindler som motiv har aldri vært etterforsket. Det vises i så måte til brev fra Lensmann Visnes til politimesteren i Bergen av 05.04.01. Visnes skriver der at:

”...[i] forståelse med da fungerende politimester (ass pm Bernt Solberg) tok jeg kontakt med ass. Sjef KRIPOS Knut Holen. Etter å ha gjennomgått da foreliggende opplysninger satt vi igjen med to spørsmål som vi mente var av avgjørende betydning for den videre håndtering:

1 Kan det være en annen gjerningsmann enn nevnte danske?

2 Er forsikringssvindelmotivet etterforsket i dybden?

I og med at den mistenkte omkom i brannen er ikke saken rettslig prøvd. Således kan en ikke utelukke andre gjerningsmenn.

Fra Oslo politiet ble det opplyst at et forsikringssvindelmotiv ikke var etterforsket der, et slikt motiv var det i tilfelle Dansk politi som skulle ha forestått etterforskningen av. Det er videre opplyst at Dansk politi ikke har etterforsket et slikt motiv”³⁴.

Det er i etterkant av brevet fra Lensmann Visnes, forsøk fremstilt av Oslo-politiet som om at det faktisk er foretatt en reell vurdering av hvorvidt forsikringssvindler kunne være motivet bak brannene, jf påtaleleder Nicolai Bjønnes sitt brev til politimesteren i Oslo av 15.11.01, hvor det fremgår at;

”Påstanden om at Sea Escape var reelle eiere og hadde økonomisk motiv for å stå bak brannen, var godt kjent for politiet i Oslo allerede i 1990. Dette kom for øvrig frem allerede under sjøforklaringen i København påsken 1990”³⁵.

³⁴ Jf bilag 28 Brev fra Lensmannen i Fana Norvald Visnes datert den 05.04.01

³⁵ Jf bilag 19 s. 6

Realiteten forblir imidlertid den, at forsikringssvindler som motiv for brannstiftelsen, aldri har vært etterforsket, verken av norske eller danske myndigheter. Påtaleleder Bjønnes redegjørelse på dette punkt, bryter fullstendig med etterforskningsleder Torkildsen sine uttalelser samt alt tilgjengelig dokumentgrunnlag. Det er således en reell mulighet for at gjerningspersonene bak brannstiftelsene stadig går fri, dette som en direkte følge av mangelfull eller totalt manglende etterforskning av forsikringssvindelmotivet.

33. Grunnleggende lovhjemler og rettsikkerhetsgarantier er krenket ved at:

- a) Erik M. Andersen uten tilstrekkelig bevisgrunnlag ble utpekt som eneste mulige mistenkte.
- b) At en rekke forhold som pekte og stadig peker mot at de reelle og fiktive eierne av skipet, kan ha hatt noe med brannstiftelsene å gjøre, uten at etterforskning av et slikt motiv er påbegynt.
- c) Ved at vedtak om henleggelse vedtas stikk i strid med lovfestede og ulovfestede forvaltningsrettlige regler og prinsipper.

d) At pårørendes rett til effektivt innsyn i sakens dokumenter har blitt vanskeligiggjort.

III AVSLUTTENDE ANFØRSLER

34 Konklusjon og krav.

På bakgrunn av ovennevnte krever Jette Andersen og Arne Steen en ny og fullstendig etterforskning av mordbrannen om bord på MS Scandinavian Star. Stiftelsen ”etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star” tiltrer denne begjæringen i sin helhet.

35 Forbehold

Det tas forbehold om at ytterligere dokumentasjon kan fremlegges. Det tas videre forbehold om at før det fattes eventuelle vedtak om henleggelse, at klagerne gis mulighet for fremleggelse av ytterligere dokument- og bevismateriale.

Askim/Viby J.
1. oktober 2010

Jette Andersen
Pårørende etter Erik Mørk Andersen

Arne Steen
Pårørende etter Gaute Steen og styreleder for Stiftelsen ”etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star”

Erling Hansen
Daglig leder/styremedlem Stiftelsen ”etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star”

Terje Bergsvåg
Styremedlem Stiftelsen ”etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star”

Foto: Ukjent



Det viser seg igjen at det er god investering å være medlem i FFFS

I august i fjor ble et av våre medlemmer urettmessig oppsagt fra jobben sin som matros i Tide Sjø. Heldigvis var han medlem i FFFS. Vi tok selvfølgelig medlemmet på alvor, prøvde å få rederiet til å forstå og innse urimeligheten i sin avgjørelse, men nei. Det måtte sterkere lut til.

Etter samråd med advokat ble Tide stevnet for retten. At Tide ikke ville svare på våre henvendelser er en ting, men at de også var så arrogante at de heller ikke ville svare på advokatens henvendelser,

viser bare hvordan de ser på seg selv. Vi vinner, tenker sikkert Tide, det er jo bare sjøfolk som er motparten, og vi har jo tradisjon for at de taper i retten.

De har tidligere vist at de ikke bryr seg så mye om oss, dette håper vi nå det vil bli en forandring på. 04.10.10 fikk vi etter fire uker dommen fra Bergen tingrett, den viste at FFFS hadde rett, igjen. Tide tapte saken.

Når vi sier at det også er god økonomi å være medlem i FFFS, så er det bare å følge linken under, for å se hva dommen skriver. Ikke bare får vedkommende jobben igjen, men rederiet må også betale det han har tapt.

En annen konsekvens er; nå har Tide lagt om rutinene sine når det gjelder drug/

alkotesting av sine ansatte. Kanskje ledelsen nå vil se på sine ansatte, ikke bare som en nødvendig utgiftspost, men som medmennesker og kolleger. Det er tross alt de som sørger for at pengene kommer inn i kassen til Tide.

Nå er det på TIDE at andre enn FFFS begynner å ta sjøfolk på alvor.

http://www.aftenbladet.no/innenriks/1271131/Faar_jobben_tilbake_etter_oel-flause_.html

Respekten Tide viser sine ansatte er at nå har de anket dommen inn for Gulating Lagmannrett.

LRV



Ilufoto: FFFS

I UTAKT MED TIDE(N)

Den 29. september i år avsa Bergen tingrett en dom hvor avskjedigelsen av en matros i Tide Sjø AS ble kjent ugyldig – eller rettere sagt; matrosen var etter egen oppfatning presset til selv å si opp sin stilling, og retten ga ham medhold i at han hadde rett når han i ettertid angret seg. Tide mente at man hadde hatt anledning til å avskjedige matrosen uansett, noe tingretten altså blankt avviste.

SAKENS KJERNE

Bakgrunnen for saken er at matrosen, når han møtte på jobb, blåste 0,0 promille i en utåndingstest, men det ble allikevel funnet spor av alkohol i en urinprøve. Rederiet er av den oppfatning at dette gir anledning til avskjed, noe verken matrosen eller tingretten altså er enig i. Prøven kunne ikke si noe om når alkohol var inntatt, ikke om hvor mye, og det er klart nok at matrosen ikke var påvirket av alkohol. Det har ikke vært påstått at 8 timers regelen var overtrådt.

Spørsmålet er om rederiet kan legge sin rusmiddelpolitikk an på en slik måte at de ansattes, sjøfolkens rettssikkerhet fullstendig settes til side, eller om rederiet må følge de fremgangsmåter for måling av ruspåvirkning som er vanlig ellers i samfunnet. De sakkyndige som ble benyttet i forbindelse med den nevnte rettssaken er klare nok; de slår fast at analysefunn av alkohol i urin ikke alene kan si noe om påvirkning. Når man finner alkohol i urin, er det eneste man kan fastslå at alkohol er inntatt, ikke når og ikke hvor mye. Det er ikke mulig med sikkerhet å fastslå hvor lenge siden det er alkoholen ble inntatt, og individuelle forskjeller fra person til person er store.

Tas urinprøven i det man kommer på jobb, kan det altså fastslås at ja, personen har inntatt alkohol, men det kan være både 8 og 16 (og kanskje flere) timer siden. Hvor mye som er inntatt kan det heller ikke sies noe

sikkert om. Passer man på å gå på do før man går på jobb, kan det også utgjøre hele forskjellen.

Alkoholrestene forsvinner da samme sted som resten av greiene. Hvis en slik prøve brukes som grunnlag for avskjed, hvilken rettssikkerhet har sjømannen da? Hvordan skal man med sikkerhet kunne forutberegne dette, og hvor lang tid før arbeidstid må den enkelte avstå fra alkohol? Ved å legge til grunn en urinprøve uten at utåndingsprøve er positiv, har Tide her lagt seg på en praksis som er i utakt med det som ellers gjelder i samfunnet. Det er alminnelig anerkjent at det er utåndingsprøve og blodprøve som med sikkerhet kan si noe om alkoholpåvirkning og inntak av alkohol. Urinprøve tas for å avsløre bruk av andre typer rusmidler, og har sin berettigelse i så måte. Når urinprøven forsøkes brukt som et endelig og i denne saken eneste bevis for bruk av alkohol er man på ville veier. Jeg ser at det ville vært en kostnadseffektiv og grei måte å måle på – en prøve for alt, men det ivaretar ikke rettssikkerheten. Når man bruker prøveresultatet som grunnlag for den mest alvorlige arbeidsrettslige reaksjon av alle; avskjed, må det etter mitt syn kunne forventes at man også bruker analysemetoder som ivaretar hensynet til den enkeltes rettssikkerhet og trygghet. Den praksis som her er avdekket må være kilde til uro hos de fleste som kan risikere å bli rammet.

Ingen er uenig i at bruk av rusmidler skal bekjempes og kontrolleres i



Advokat Per Magnus Falnes

forbindelse med arbeid til sjøs, og for den saks skyld alle andre steder. Man må gjerne ha skjerpede regler og hyppige kontroller. Det er ikke det denne saken dreier seg om. Saken dreier seg om at det må benyttes anerkjente metoder som ivaretar hensynet til den enkelte, og som ikke griper inn i den enkeltes frihet i større grad enn det er grunn til, og rettslig grunnlag for. Hvis sjømannen ikke kan vite om han må slutte å drikke et, eller halvannet, eller to døgn før vakt, og hvis resultatet i en test avgjøres ved om han var på toalettet rett før vakt eller ikke, er vi kommet opp i en rettsløs og nærmest absurd situasjon. Jeg undres dersom en slik praksis er akseptabel for arbeidstakere i 2010.

Tides reglement er slik jeg ser det uklart, og det praktiseres i strid med det som ellers er akseptert og vanlig. Reglementet er etter det jeg har fått opplyst blitt endret etter dommen, slik at urinprøve nå alltid skal tas sammen med utåndingsprøve. Det er i tilfelle bra. Dommen er allikevel anket, så Tide er ikke enig i at et funn i en urinprøve alene ikke kan gi grunnlag for avskjed. Slik saken står nå, blir dette opp til lagmannsretten å avgjøre.

Her er innlegget Christian Tybring-Gjedde holdt i Stortinget 11.11.10, angående avskrivningen av kontingent på selv-angivelsen. De Rød-grønne, som har flertall på tinget stemte selvfølgelig ned forslaget fra FrP. For FFFS er det kun et lite tapt slag, men fortvil ikke, krigen skal vi vinne.

President

Forslaget vi nå behandler burde fått tilslutning fra samtlige partier. Og sjelden har argumenter mot å støtte et FrP-forslag vært dårligere fundamentert enn i dag. Ja, til skattemessig likebehandling av medlemskapskontingenter i fagforeninger. Tygg litt på det....representanter for Det Norske Arbeiderpartiet!
Det er det dere i dag velger å stemme ned.

De rød-grønne argumenterer i sine festtaler for at medlemskap i fagforeninger styrker arbeidstakernes rettigheter, men de sier ingenting om at det kun er medlemskap i visse utvalgte fagforeninger som styrker disse rettighetene. Men, i dagens innstilling sier de nettopp dette. Så mye for den såkalte solidariteten.

De øvrige opposisjonspartiene er tilbake i gammel klassisk dobbel opposisjonspolitikk. Opposisjon til regjeringen og opposisjon til det største opposisjonspartiet. Det burde vært unødvendig.

Henvendelse fra Fellesforbundet for Sjøfolk, Jo, mer vi gikk inn i materien, jo mer overrasket ble vi. Vi trodde faktisk dagens lovverk skyldes en inkurie (feil). Og vi har fortalt hele historien gjennom dette forslaget. Ble ikke dere også overrasket over hva loven faktisk sier? Var dere klar over at det ble bedrevet skattemessig forskjellsbehandling avhengig av hvilken fagforening man er tilsluttet?

Var dere klar over at man måtte være tilsluttet en hovedsammenslutning – noe som er ensbetydende med å gi sin politiske støtte til Arbeiderpartiet - for å kunne nyte godt av skattefradrag for fagforeningskontingenten?

Var dere klar over at en av betingelsene som stilles for skattemessig likebehandling er at fagforeningen tar "et visst samfunnsansvar utover medlemmenes interesser"?

Vi vet alle at fagforeningsledere engasjerer seg i alle mulige politiske spørsmål, også de som ikke handler om medlemmenes lønns- og arbeidsforhold. Særlig utenrikspolitikk er populært. Nei til USA, boikott av Israel, atomvåpenfrie soner både her og der, nei til Statoils oljesandprosjekt i Canada.

Men, visste dere at slikt såkalt samfunnsansvar er en av betingelsene for å kunne få skattefradrag for medlemskontingenten?

Var dere klar over at regjeringens definisjon av samfunnsansvar inkluderer fagforeningers oppfordring til moderasjon i lønnsforhandlingene? Var SVs representanter klar over det?

Er medlemmene i fagforeningene selv klar over at for høye lønnskrav kan føre til at skattefradraget fjernes? Og hvem skal vurdere hvor en slik grense går?

Var dere klar over at regjeringen ikke ønsker konkurrerende fagforeninger? For da er det i følge finansdepartementet; sitat "fare for at konkurrerende organisasjoner på sikt kan føre til en utvikling i retning av større fokus på medlemmenes isolerte kortsiktige interesser, på bekostning av et mer langsiktig og samfunnsorientert perspektiv" (hva nå det skulle bety).

Ærede President,
Slike betingelser for skattemessig likebehandling er ikke norsk arbeidsliv verdig.

Og Fremskrittspartiet tror faktisk at samtlige partier i denne salen deler et slikt syn. Og da, ærede President, burde partiene ta seg sammen og ikke stemme mot noe de er for, eller be om ytterligere utredninger av noe de allerede har tilstrekkelig kunnskap om.

Jeg tar med dette opp FrPs forslag:

Kan ikke sammenlignes med bedriftenes fradragsrett
Bedrifter trekker fra alle sine utgifter.

Alle arbeidstakere får minstefradrag: Kontingent til fagforening bør inngå i den – og ikke behandles særskilt.

Dagens system for fradrag for medlemskap i fagforening er i utgangspunktet en diskriminering av arbeidstakere som ønsker å stå utenfor en fagforening.

FrP: vi gir langt større skattelettelser til arbeidsfolk – men vi gir lettelse også til arbeidsfolk uavhengig av politiske sympatier.

Dette er et brev vi sendte i forbindelse med pensjons-sakene vi arbeider med

(Se under punkt 5B fra Landsmøtet)

HØRINGSNOTAT: ET HELHETLIG DISKRIMINERINGSVERN – NOU 2009:14

INNLEDNING

Fellesforbundet for sjøfolk vil gi honnør til utvalget for et særdeles grundig arbeid og støtter hovedpunktene i diskrimineringsutvalgets utredning om en samlet diskrimineringslov. Vi er særlig positivt innstilt til utvalgets forslag om å innta et generelt diskrimineringsforbud i Grunnloven.

Vi reagerer imidlertid negativt på to forhold; 1) utvalgets forslag til ny diskrimineringslov § 5 annet ledd, hvor kravet til uforholdsmessighetsvurdering er uttatt i forhold til aldersgrenser, og 2) utvalgets anbefaling om at Norge ikke bør ratifisere tilleggsprotokoll nr. 12.

UTVALGETS FORSLAG TIL DISKRIMINERINGSLOV § 5 ANNET LEDD – ØVRE ALDERSGRENSER - UFORHOLDMESSIGHETSVURDERING

Fellesforbundet for sjøfolk mener dagens 62 års grense i sjømannsloven er foreldet og i strid med reglene som forbyr aldersdiskriminering. Utvalget kommenterer ikke denne grensen direkte, men vi frykter at utvalgets forslag til ny diskrimineringslov § 5 annet ledd, vil legitimere dagens urimelig lave aldersgrense.

Det følger dessuten av alle internasjonale konvensjoner som omhandler forbud mot forskjellsbehandling, at eventuelle unntak skal være begrunnet i saklige formål og at tiltakene ikke skal være uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som berøres. Utvalget foreslår imidlertid i forslaget til ny lov § 5 annet ledd at generelle aldersgrenser i lov, forskrift eller landsomfattende tariffavtale, som er begrunnet i saklige formål, ikke skal være i strid med forbudet mot diskriminering.

Vi mener at utvalgets forslag om at det i forhold til øvre aldersgrenser ikke lenger skal foretas noen uforholdsmessighetsvurdering, er i strid med gjeldende internasjonal rett og må ikke tas til følge. Dersom man tar bort denne vurderingen, vil dette medføre en betydelig svekkelse av vernet mot diskriminering på grunn av alder i arbeidslivet.

Den foreslåtte unntaksregelen vil dessverre legitimere både sjømannslovens 62 års grense og arbeidsmiljølovens 70 års grense, alle aldersgrenser fastsatt i medhold av aldersgrenseloven, samt andre øvre aldersgrenser fastsatt i tariffavtaler.

Utvalget foretar etter vår oppfatning her en feilaktig tilnærming til EU-retten og konkluderer uriktig med at Norge kan stille seg "friere ved gjennomføringen av forbudet mot aldersdiskriminering også på arbeidslivets område.", jf utredningen pkt 16.6.4. I forlengelsen av dette syn fremhever utvalget at dagens 70-års grense er saklig og ikke uforholdsmessig inngripende overfor den som berøres. Denne anførselen vil dermed lett kunne overføres til sjømannsloven.

Fellesforbundet for sjøfolk har flere ganger gitt uttrykk for at bortfall av et alminnelig stillingsvern ved fylte 62 år for sjøfolk er direkte diskriminerende, og vi mener at det er uriktig av utvalget å videreføre et foreldet syn på eldre sjøfolks arbeidskraft, i stedet for å benytte anledningen til å modernisere lovverket i samsvar med internasjonal lovgivning. Vi mener dessuten at utvalgets forslag står i misforhold til utvalgets forslag om å innta et diskrimineringsvern i Grunnloven. På den ene siden vil domstolene kunne foreta en bred vurdering av hvorvidt det foreligger aldersdiskriminering, mens man i henhold til lovforslagets § 5 annet ledd vil nekte domstolene å foreta en berettiget uforholdsmessighetsvurdering.

RATIFISERING AV TILLEGGS-PROTOKOLL NR. 12

Norge har signert tilleggsprotokoll nr. 12 til Den europeiske menneskerettskonvensjon om et generelt vern mot diskriminering, men har foreløpig ikke ratifisert protokollen. Utvalget foreslår at slik ratifisering ikke bør finne sted.

Vi mener, på lik linje med utvalgets mindretall, jf utredningen pkt 24.7.2, at det ikke foreligger tilstrekkelige gode grunner for at Norge ikke skal ratifisere en tilleggsprotokoll som kun stadfester de forpliktelser Norge allerede har tiltrådt gjennom FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter. En ratifisering vil dessuten kun ha den prosessuelle fordel at flere spørsmål om eventuelle framtidige diskrimineringssaker, kan prøves for Den europeiske menneskerettighetsdomstol, i stedet for å anlegges overfor FNs menneskerettighetskomité.

OPPSUMMERING

Fellesforbundet for sjøfolk støtter som nevnt utvalgets forslag på de fleste punkter, men ber departementet benytte anledningen til å etterkomme våre anbefalinger nevnt ovenfor, for ved dette å sende et sterkt internasjonalt signal om at diskriminering av sjøfolk ikke aksepteres i Norge, verken innenfor grunnlaget alder eller øvrige diskrimineringsgrunnlag. Selv om det ligger utenfor utvalgets mandat, minner vi om at Fellesforbundet for sjøfolk gjentatte ganger har tatt til orde for å fjerne sjømannsloven slik at norske sjøfolk og ansatte på norskregistrerte skip i stedet er omfattet av arbeidsmiljøloven. Vi håper departementet snart kan se nærmere på denne problemstillingen.

Med vennlig hilsen
Fellesforbundet for Sjøfolk

Leif Vervik
Leder

Human factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Regulering

Det er enkelt å kreve at "human factor" skal inngå i trening, men meget vanskelig å definere hvordan, fordi human factor er et abstrakt området. Det ligger mye mer i dette enn å formulere krav. Hvordan skal du beskrive i lovtekst hvordan for eksempel situasjonsforståelse eller beslutningstaking skal vurderes?

I motsetning til tradisjonelle tekniske områder hvor alt er konkret og målbart er det i human factor ingen ting som er konkret. Før et slikt konsept kan forventes å virke er det et par viktige elementer

som må være på plass. Det første er at begrepene som brukes må være definert og akseptert i industrien. Når man opererer med abstrakte konsepter må man være helt klar på betydningen av begrep og at det blir konsensus for disse uansett hvor man driver trening.

Når dette er gjort må man definere treningskonsepter med bakgrunn i denne standarden. Når disse forholdene er gjennomført er det mulig å ta dette inn i et regelverk som dekker alle aspektene ved human factor.

Dessverre er det slik at de som lager reglene ikke alltid har den nødvendige forståelsen for dette og kravene blir implementert uten at konseptet er komplett.

Det som skjer da er at industrien lager sine egne definisjoner på begrepene. Da vil det etter hvert oppstå mange forskjellige tolkninger av human factor og hvem skal bedømme hva som er riktig?

Det vil nesten være umulig for myndighetene å endre på konseptet etter at bransjen har tatt i bruk human factor på sine egne premisser. Oppfattelser om hva som er riktig å bruke og hvordan man definerer de forskjellige områdene vil variere. Standardene som brukes vil reflektere kulturen i hver enkelt organisasjon og det vil bli stor motstand mot å endre noe dersom regelverket revideres.

Store tunge organisasjoner som IMO vil nødvendigvis bruke lang tid på å lage en plattform for human factor i trening. Det er selvsagt mange hensyn å ta i en slik prosess som tilsier at det er tidkrevende. Da er det et paradoks at før det eksisterer en anerkjent standard så har industrien brukt human factor på sine egne premisser i lang tid. Etter et antall år vil plattformen være der, men det vil være umulig å implementere den for det finnes et utall varianter og fasonger av dette i hele industrien. Da er det sikkert brukt X antall millioner på å utvikle noe som ikke er mulig å regulere inn i maritim trening. Det vil sikkert ikke være første gang det skjer og garantert ikke den siste.



Illfoto: FFFS

HAR DU KRAV PÅ PENSJON,

MEN FÅR DEN IKKE?

Ikke vent på at den skal komme, ikke forvent informasjon, vær forberedt på å ordne opp selv.

Om du som sjømann er så uheldig å bli ufør, mister du hele din opptjente sjømannspensjon. Dersom du kommer deg tilbake i arbeid, enten i 100 % eller mindre, har du krav på hele eller graderte ytelser fra pensjonstrygden for Sjømenn. Problemet er bare at ingen forteller deg om dette.

Ringer man til NAV får man lite eller ingen informasjon. NAV er veldig dårlig orientert om sjømenns rettigheter. Som regel blir man sendt fra konsulent til konsulent, fordi ingen NAV-konsulenter har relevant kunnskap. Skal man få rede på rettighetene sine må man enten lete selv eller ta kontakt med Pensjonstrygden For Sjømenn (PTS). Dere kan kontakte PTS på telefon 22 35 89 00, og der får man svar.

I Pensjonsboka 2004-2005 av Harald Engelstad, kan man bla. lese om sjømannspensjonen:

Varighet. Alderspensjonen (minst 150 fartsmåneder) varer til 67 år. Pensjonen opphører før 67 år dersom man tar ut full uførepensjon eller full avtalefestet pensjon AFP. Har man mottatt sjømannspensjonen etter gamle regler før 1.1.2001 er denne pensjonen livsvarig (dvs pensjon etter folketrygduttak/ordning under avvikling).

Regulering. Alderspensjonen blir G-regulert som andre offentlige tjenestepensjoner. Sjømannspensjonen etter gamle regler (under avvikling) blir ikke regulert.

Forhold til folketrygden. Sjømannspensjonen blir "tilpasset" folketrygden. Dvs at straks man tar ut fulle folketrygdytelse; (alderspensjon, uførepensjon, AFP, rehabiliterings- og atferingspenger, foreløpig uførestønning og tidsbegrenset uførestønning) opphører sjømannspensjo-

nen. Har man graderte folketrygdytelse; beholder man en forholdsvis del av sjømannspensjonen. Har man sjømannspensjon og blir arbeidsledig, vil dagpengene bli redusert tilsvarende, eller forsvinne helt.

Som man kan se av Pensjonsboka, har man rett på graderte utbetalinger fra sjømannspensjonen, selv om man mottar trygd. Det som er litt vanskelig å godta er at man gjennom et langt arbeidsliv betaler inn både sykepenger og pensjonstrygd, men om man blir uføretrygdet mister man ikke bare legeattest, men også innbetalte penger. Hadde man etter fylte 62 år vært så heldig at man sto i fullt arbeid, kunne man innkassere ikke bare lønn men også pensjon.

LRV



Illfoto: Hurtigruten Group – H.Weyer

Under en total måneformørkelse blir Månen ofte flott burgunderrød på grunn av lys som passerer gjennom Jordens atmosfære.

Foto: Arne Danielsen



MÅNE- OG SOLFORMØRKELSE I JULEHØYTIDEN

Den 21. desember får vi en 73 minutter lang total måneformørkelse. Bare to uker senere, 4. januar får vi en av de største solformørkelsene i Norge etter 1954 og den samme dagen når meteorsvermen Kvadrantidene sitt maksimum!

I tillegg har Solen blitt mer aktiv og vi kan vente en del nordlys i mørketiden.

Som nevnt i forrige nummer går vi nå inn i en periode med fantastisk mange flotte himmelfenomener. En full oversikt finnes på www.astroevents.no.

STORE FORMØRKELSER

På ett år vil vi få hele fem sol- og måneformørkelser i Norge. Den første kommer på morgenen og formiddagen tirsdag 21. desember og er en 73 minutter lang total måneformørkelse.

Fra 7-tiden på morgenen kan vi se at noe er i ferd med å skje med Månen og fra 07.32 beveger Månen seg inn i helskyggen fra Jorden. Skyggen er en bue og det skyldes at skyggen fra Jorden er like rundt som planeten vår.

VIKTIGE TIDSPUNKTER:

Start halvskyggeformørkelse (kan ikke sees fra Jorden):	06.29
Vi kan se at noe "skjer med Månen":	fra ca. 07.00
Start delvis formørkelse:	07.32
Start totalitet:	08.40
Slutt totalitet:	09.53
Slutt delvis fase:	11.01

Måneformørkelser kan lett følges uten noen andre hjelpemidler enn øynene. Men opplevelsen kan bli større dersom man er på et mørkt sted. En kikkert kan vise fine detaljer i de delvise fasene. Det blir spennende å se hvordan formørkelsen blir – det lar seg faktisk ikke forutsi nøyaktig og alle formørkelser er forskjellige. Årsaken er at farge og lysstyrke på Månen under formørkelsen bestemmes av tilstanden i Jordens atmosfære.

Dersom det er mye forurensning i atmosfæren (for eksempel fra branner eller vulkanutbrudd) eller det er mye skyer der hvor Solen står opp eller går ned, blir formørkelsen mørk og grå. Er atmosfæren ren, blir formørkelsen gjerne flott burgunderrød.

I Sør-Norge står Solen denne gangen opp i sørøst mens den formørkede Månen går ned i nordvest. Da er atmosfæren rett over oss litt med på å bestemme fargen på Månen.

Fordi Månen sett fra Sør-Norge står lavt i nordvest under formørkelsen er det viktig å ha god horisont i den retningen.

VAKKER SOLFORMØRKELSE

To uker senere står Solen, Månen og Jorden på nytt på rekke og rad i verdensrommet. Men denne gangen står Månen mellom Solen og Jorden og forårsaker en stor solformørkelse som kan bli usedvanlig vakker og imponerende.

Tirsdag 4. januar får Sør-Norge nemlig en av de største solformørkelsene i Norge etter 1954. Opptil 85 prosent av Solen blir dekket av Månen mens Solen står opp. Solformørkelser som inntreffer mens Solen står lavt på himmelen er svært vakre og imponerende. Effektene



Solformørkelsesbriller gjør det både behagelig og trygt å følge solformørkelser.
Illustrasjon: Morten Strandhus



Med et Venuscope kan mange mennesker samtidig følge formørkelsen. Instrumentet lager en stor avbildning av Solen på innsiden av rammen.
Foto: SOBOMEX

av formørkelsen blander seg ofte med de røde og rosa fargene fra soloppgangen.

For å kunne oppleve solformørkelser er det nødvendig å bruke solformørkelsesbriller eller annet spesialutstyr. Uten dette kan øynene bli skadet og det er uansett vanskelig å se noe som helst. Det er viktig aldri å se på Solen uten tilstrekkelig beskyttelse, spesielt ikke gjennom kikkert.

Formørkelsen er rundt sitt maksimale ved soloppgang og det er derfor viktig å ha fri horisont mot sørøst. Men siden Solen står så lavt kan vi denne gangen få et virkelig flott skue. Tidligere formørkelser som har funnet sted ved lav solhøyde har virkelig gjort inntrykk hos de som har vært så heldige å få oppleve en slik begivenhet. Noen av de vakreste

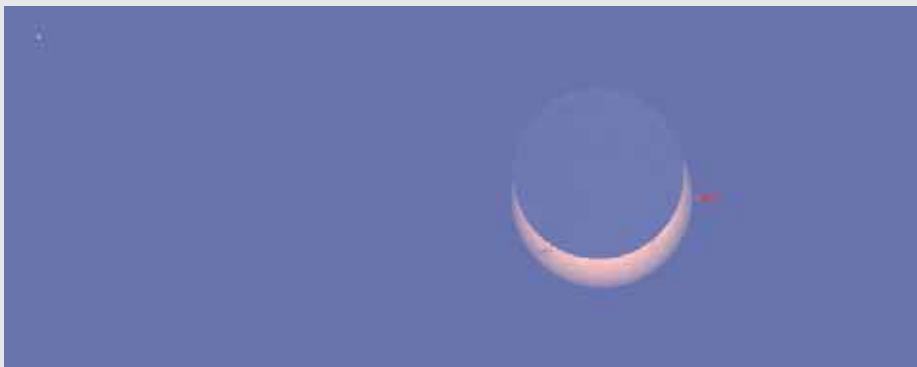
bildene som finnes av solformørkelser er tatt under slike forhold. Denne gangen vil formørkelsen bli svært stor og finner mange steder dessuten sted over et vinterkledd landskap.

Se www.astroevents.no for lokale tider og forhold for denne begivenheten.

For flere detaljer om begivenheten, se www.astroevents.no. Der finner du også ut hvordan solformørkelsesbriller og Venusscopes kan skaffes. Brillene vil dessuten finnes i mange kiosker, bensinstasjoner etc.

METEORREGN

Solformørkelsen finner sted på morgenen, men samme kveld får vi maksimum i en av årets flotteste stjerneskuddsvermer – Kvadrantidene. Solformørkelser



Solførørkelsen 4. januar 2011 slik den vil arte seg fra Oslo.
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard

kan bare finne sted ved nymåne og derfor blir himmelen mørk og måneløs den påfølgende natten. Det gir perfekte forhold for å se etter stjerneskudd!

Maksimum ventes rundt kl. 22 med over 100 stjerneskudd i timen. I enkelte år er det opptil 200 meteoror per time og det svarer til i gjennomsnitt tre i minuttet. Men stjerneskuddene kommer gjerne i rykk og napp og noen ganger kan det komme 2-3 på en gang. Andre ganger kan det kanskje gå et minutt uten stjerneskudd i det hele tatt.

Hele natten ventes det stor meteoraktivitet og det kan komme et nytt maksimum

etter midnatt. For å få best mulig opplevelse lønner det seg å være på et mørkest mulig sted og ha godt mørketilvendte øyne. Det er viktig å kle seg og godt og varmt og være tålmodig. Kikk høyt opp på himmelen og se etter prikker og streker som farer over himmelen. Stjerneskuddene skyldes støvkorn og sandkorn fra en komet. Partiklene kommer inn i atmosfæren med 150 000 km/t og brenner opp på grunn av luftmotstanden.

NORDLYS?

De siste månedene har aktiviteten på Solen vært økende – det blir stadig flere flekker og utbrudd. Eksplosjoner og utbrudd på Solen slynger partikler mot



Meteoror fotografert fra Italia i 1998.
Foto: Lorenzo Lovato

Jorden og forårsaker blant annet nordlys. Solaktiviteten varierer over en periode på omkring 11 år, men de foregående tre årene var det uvanlig stille på Solen og svært lite nordlys.

Men den økte aktiviteten har de siste månedene gitt oss flere flotte nordlys som har vært synlig både i Sør-Norge og til dels enda lenger sør i Europa. Antagelig kan vi vente oss enda mer nordlys utover vinteren. På samme måte som med stjerneskudd er det viktig å stå på et mørkest mulig sted og ha fullt nattnsyn for å oppleve nordlyset på sitt beste.

Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

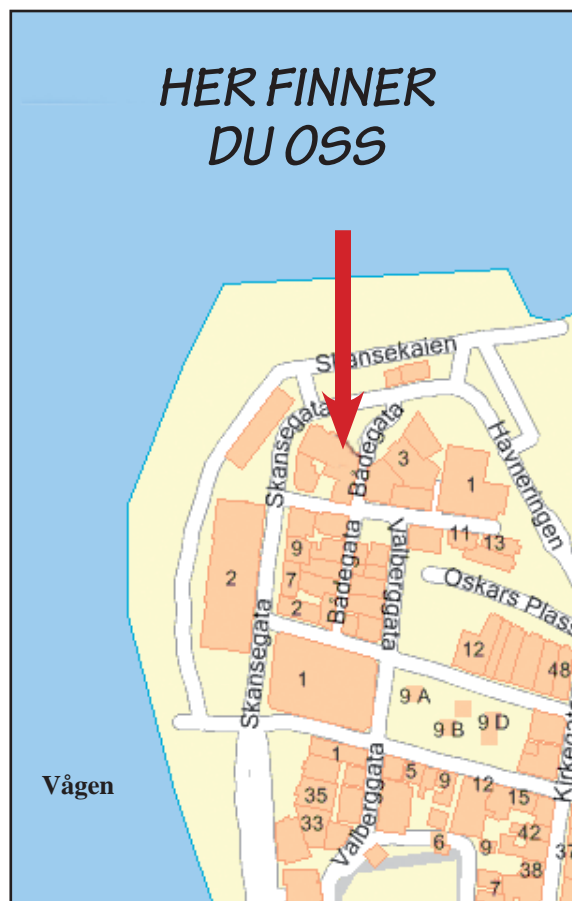
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no



NOR-LINES flagget flåten sin til Færøyene for å spare penger

Det var for dyrt å ha norske mannskaper om bord.

Nå har M/V Cometa gått på grunn ved Hvaler.

Som man kunne se på NRK sine nettsider, har skipet seilt i samme farvann mange ganger før, uten å gå på grunn. Det er riktig, men den gangen var det norske mannskaper med lang erfaring i å seile på kysten, som var ombord.

Det at M/V Cometa tok seg en tur på land i nasjonalparken, tviler vi på hadde noe med naturinteressen å gjøre, vi tror heller at utlendingene ikke hadde de samme kunnskapene som de sparkede nordmennene, de som seilte skuta før hadde.

Vi skal ikke her påstå at utlendingene om bord i M/V Cometa ikke hadde papirene i orden, vi skal heller ikke påstå at de ikke kjente den norske kysten godt nok, men det er påfallende at like etter at erfarne norske sjøfolk er sparket på land, så går skipet på grunn.

KYSTVERKET SKRIVER 10.11.2010:

Kystverket vil fortsette å overvåke situasjonen og har blant annet kystvakt-fartøyet KV "Nornen", KV "Bergen" og oljevern-fartøyet "Oljevern 03" på plass i området. Begge kystvakt-fartøyene har oljevern-styr om bord.

Som man kan se av det ovenstående, så holder rederiet i alle fall noen nordmenn i arbeid, selv om det er utilsiktet. Vi får tro at på kystvaktsskipene og Oljevern 03 er det norske sjøfolk i arbeid. Det som skurrer i våre ører er at rederiet ikke vil bidra med skatter og avgifter, til de som til syvende og sist skal stå parat til å



Foto: www.bergenships.no – Eirik Ask

assistere og å rydde opp etter dem, den dagen noe går galt. Nå har det gått galt og vi håper at ledelsen sitter igjen med en flau smak i munnen.

Det paradoksale i en slik situasjon, er at det ikke er rederiet som sådan, som får den største økonomiske smellen. Det er det forsikringsselskapet som får. Etter å ha snakket med et forsikringsselskap som har spesialisert seg på skipsforsikring, får vi bekreftet våre mistanker om at det er forsikringen som må ta den største støtten. Rederiet kommer sikkert til å toe sine hender og sikkert også legge skylden over på skipper/styrmann og det øvrige mannskapet om bord for at det gikk galt. Det har vi mer enn et eksempel på, fra andre rederier, og andre ulykker.

NRK SKRIVER 10.11.2010

Tidlig i morges gikk lasteskipet «Cometa», registrert på Færøyene, på Fugletangskjær på Hvaler.

Har seilt der mange ganger

Kystvakta mener den smale leden i den sårbare maritime nasjonalparken på Hvaler er vanskelig. Men skipet har seilt her mange ganger tidligere. Likevel mistenker Kystvakta at mannskapet har feilnavigert.

Det blir påstått av erfarne sjøfolk at norskekysten er et av de vanskeligste farvannene i verden å seile i. At et rederi med en slik viten tør å bytte ut erfarne kjentfolk med mannskaper helt uten kjennskap til de farvannene de skal ferdes i, sier ikke så rent lite om hva som er høyest prioritert. Det synes som om ønsket om høy profitt står mye sterkere enn den sunne fornuften.

Slik vi vurderer situasjonen, at det ikke alltid er slik at raske penger tjent, blir liggende lenge i kassen.

Vi får bare inderlig håpe at NOR-LINES har klart å spare så mye penger på billige utlendinger, at dette uhellet ikke får noe å si på aksjonærutbetalingene.

Det er jo tross alt jul, og de skal i alle fall vite at FFFS føler med dem.

LRV



Kapring av sjørøvere;

Rederiforbundet krever beskyttelse av norske verdier

Illfoto: Frontline Ltd

Dette er noe av det frekkest vi har hørt i den senere tid. Redernes virkelighet er 1,1 % i formueskatt og nesten ingen andre skatter. Man skal syte, men ikke yte. Slik er det tydeligvis i de kretsene.

Presidenten i rederiforbundet står frem i media og viser seg som en indignert mann og forlanger at nå må myndighetene komme på banen og forsvare norske verdier (les redernes verdier). Nå må marinen sende et nytt skip ned til farvannene utenfor Øst-Afrika. Vi må vise verden at vi tar ansvar.

Er det ikke snart på tide å be rederiforbundet om at også de tar ansvar? De forlanger av vi som nasjon må stå opp for dem. De er utrolig opptatte av rettferdighet, skipsfart er en internasjonal industri, hevder rederne, og derfor må ikke norske redere bli ilagt mer skatter og avgifter enn det redere i utlandet har i sine respektive hjemland, ellers blir det forskjellsbehandling. Tenke seg til at der utenlandske redere kan kjøpe to Rollser i slengen, der har norske redere bare råd til å kjøpe en. Stakkars.

Men står rederne på for nasjonen? Nei, det gjør de ikke. Jo visst, det finnes heldigvis noen hederlige unntak, men det er lenge siden norske sjøfolk sto på toppen av ønskelisten der i gården. I redernes verden tjener man for lite med norske sjøfolk. Nå er det utlendinger og utdanning av dem som har høyest prioritet.

Som vi skrev i forrige nr av Dråpen, koster det norske rederne den nette sum \$ 2200 for en fireårig sjømannsutdanning for filippinere på Filippinene, for dette forlanger enkelte redere en bindingstid på 10 år. Er det rart at man har til litt mer enn salt i grauten i de kretser? Det man har minst av er skammevevt, og mage-mål.

DN.NO SKRIVER BL.A.

Pirater har overtatt kontrollen over MT Asphalt Venture som eies av Arne Blystad Blystad Group

Skipet er utleid på en såkalt bareboat-kontrakt som går over flere år.

– Vi eier kun stålet og har ingen befattningen med mannskapet eller lasten. Vi kommer derfor heller ikke til å ha noe med forhandlingene med kaprerne å gjøre, sier Lande.

Vi eier kun stålet, sier Lande i Blystad Group. Kun stålet. Likevel forlanger presidenten i rederiforbundet at vi skal

risikere livet til våre unge soldater for å passe på stålet til rederne. Begynn med å vise litt ydmykhet for at dere får lov til å drive shipping fra et av verdens beste land. Ikke kom med krav før dere har gjort dere fortjent til det.

Skal man drive merkevarebygging er det ikke slik man går frem. Da viser man i ord og gjerning at man virkelig mener det man sier. I festtaler sier de selv at de beste sjøfolkene i verden er norske, men det er i festtaler. Sier man at norsk maritim virksomhet, med alle sine fasetter, er det ypperste i verden, får man også vise at man tror på det selv.

Vi registrerer at NSOF forlanger, på linje med NR, at nå må Norge reagere og sende marinefartøyer nedover. Det er også FFFS enige i, men da må kriteriene være annerledes enn de som er nevnt ovenfor. Da skal det være for å beskytte en utdøende rase, nemlig norske sjøfolk. Om rederne er villige til igjen å satse på norske sjøfolk, og ikke bare konsentrere seg om å få drive shipping fra Norge med mist mulig utgifter, skal vi støtte forslaget om norsk tilstedeværelse i havområdene utenfor Øst-Afrika. Da har vi i det minste noen som er med på å betale det det koster, samtidig som de viser at de bryr seg om sine ansatte. LRV

Skal et sendrektig helsevesen i verdens rikeste land avgjøre om man har jobb eller ikke?

Det er faktisk oppsiktsvekkende at et slikt spørsmål kan stilles i det hele tatt, men faktum er at spørsmålet er legitimt fordi dette er tilfelle for veldig mange av landets innbyggere.

Det som er enda mer oppsiktsvekkende er at nesten 100 % av dem dette gjelder er sjøfolk. Sjøfolk har nemlig bare halvparten av den beskyttelsen som landansatte har. Om en sjømann har mindre en fem års ansiennitet i et rederi, kan vedkommende sies opp etter 6 måneders sykemelding. På land ville samme person hatt dobbelt så lang beskyttelse uansett ansiennitet.

Når vi så i tillegg vet om sendrektigheten i helsevesenet, blir seks måneder beskyttelse mot å bli oppsagt veldig kort tid. Har man en eller annen plage, går man

til legen og får en pillekur, eller noe annet om symptomene er litt uklare, og en sykemelding med beskjed om å komme tilbake om man ikke blir bedre innen så og så lang tid. Etter at pillene er vel fordøyd og sykemeldingstiden er omme, og plagene fremdeles er like ille, går man tilbake til legen, som sier at man må utredes av en spesialist. Problemet med spesialister er at de ikke vokser på trær og man må vente også der for å komme til. Ventetiden kan faktisk bli veldig lang i verdens rikeste land, det har vi dessverre flere eksempler på.

Når man så etter lang tid kommer til hos spesialist, får man kanskje beskjed om at man må ha en operasjon for å rette på plagene. Ny ventetid.

Når ventetiden er over og operasjonen vel overstått, får man vite at man må ha så og så lang rekonvalesens. Om man nå ser på kalenderen vil man oppdage at tiden for oppsigelse i rederiet er, om den

ikke allerede er overskridt, så er den i alle fall nært forestående. Seks måneder går fort om man er syk og er redd for å miste jobben.

Folk som nå har blitt friske og er klare til å reise ut igjen, har også i flere tilfeller, fått oppsigelse underveis. Om man hadde vært ansatt på land, kunne man doblet tiden med beskyttelse. Hvordan kan dette være mulig? Er sjøfolk så mye mindre verdt enn folk som arbeider på land, eller er det en annen agenda som ligger bak? Vil man helst kvitte seg med norske sjøfolk? På grunn av nevnte problemer er FFFS i disse dager med på og sloss for et av våre medlemmer i retten.

Dette er enda en grunn til å bytte ut Sjømannsloven med Arbeidsmiljøloven. La sjøfolk få de samme rettigheter som resten av den norske befolkningen.

**FFFS tar sjøfolk på alvor.
LRV**



Illfoto: Hurtigruten Group – Sabine Lubbenow

Skal vi la 2011 bli det året da alle i FFFS virkelig ga jernet?

Etter noen langsomme innmeldingsmåned, har tendensen nå snudd.

Det er litt merkelig med sommermånedene, de sløver oss på en måte. Dette er noe vi har lagt merke til i flere år. Innmeldingstakten går ned i omvendt takt med at temperaturen stiger, heldigvis for engasjementet er vi nå inne i en kaldere årstid. Antallet innmeldinger er stigende, og det er gledelig.

Engasjementet er også stigende, flere og flere ønsker å gjøre en innsats for forbundet.

Vi har fått flere henvendelser fra medlemmer om at de stiller seg villige til å være kontaktpersoner om bord. Den siste i så måte er en hyggelig dame som arbeider i fergesambandet Halhjem-Sandvikvåg.

En annen ting vi legger merke til er at medlemmene som melder seg inn, er mer likelig fordelt på alle fartsområder. Det sier også litt om at Dråpen kommer frem til flere adressater. Tidligere har vi opplevd å få mange av bladene i retur, det er det nå blitt færre av. Kanskje er det også flere redere som videresender Dråpen dit den er ment. Vi har heller ikke mottatt så mange klager på at Dråpen blir fjernet fra dagrom etc.

Videre viser det seg at vervekampanjen har vært effektiv, men ikke effektiv nok. Mange av de innmeldingene vi har fått, viser til en som har vervet dem, det set-

ter vi pris på. Det har også gjort det litt morsommere for oss, for på den måten har vi kunnet bidra med litt spenning i hverdagen. Fire Flaxlodd var premien for den som vervet et medlem. Nå går vi litt lenger, fra første januar 2011 er vervepremien

gratis medlemskap med fulle rettigheter i FFFS til de som står på litt ekstra.

Det eneste du trenger å gjøre er å verve nye medlemmer. For hvert nytt medlem du verver får du kr 25 i avslag på kontingenten din i måneden i et år.

For ti nye medlemmer med medlems-

kontingent á kroner 270 eller mer, får du et år gratis medlemskap, med fulle rettigheter.

Vi vet at det å skrape lodd ikke alltid er noen lukrativ syssel, det er ikke hvert lodd som gir premie. Når vi nå gjør en vri på vervepremien, vet vi at det er penger spart for den som verver. Vi håper med dette at alle som ønsker trygghet, og samtidig vil spare litt penger, legger seg ekstra hardt i selen og skaffer mange nye medlemmer.

LRV

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

info@fffs.no – www.fffs.no

På oppfordring ble følgende oppslag sendt til de som har sitt arbeid i fergeflåten. På grunn av mange uriktige mailadresser, var det mange som ikke fikk dette med seg. Derfor legger vi det også inn i Dråpen slik at flest mulig får lest det. Samtidig oppfordrer vi alle til å sende oss sine korrekte mailadresser til; info@fffs.no

TIL OPPSLAG OMBORD

DOM AVSAGT I BERGEN TINGRETT 29. 09. 2010.

Øyvind Soldals oppsigelse av 27. 08.2009 er ugyldig. Øyvind Soldal gjeninnsettes i stillingen hos Tide Sjø as.

Følg denne linken:

<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Faar-jobben-tilbake-etter-oel-flause-1169612.html>

Dette er bare et eksempel på hva vi arbeider med. Dette viser også at sjøfolk har et forbund de kan stole på. FFFS er her for at du skal vite at noen tar deg på alvor når det trengs. Soldal er, som dere, ansatt på ferge. Grunnen til at Soldal ble oppsagt var at rederiet følte at de burde markere styrke over for de ansatte. Det gjorde de, men mot feil mann og med feil midler. For det første er Soldal medlem i FFFS, dernest er det nå slått fast at urinprøver ikke forteller sannheten om promille.

FFFS har hatt saker der andre forbund har bakket ut, men de har ikke vært dårligere enn at de har omtalt saken i eget magasin, uten å nevne FFFS med et eneste ord (bla 62 års-saken), og vi har vist at det er viktig å ta de seilende på alvor, de har nemlig også krav på støtte. Selv om vi er underlagt Sjømannsloven, en lov vi arbeider for å fjerne, er vi ikke rettsløse. Vi har faktisk de samme rettigheter som andre nordmenn. Det har vi bevist gjennom dommen i Høyesterett 28.11.2008 der de andre tre forbundene fikk klar beskjed om å stoppe tvangstrekket. Trekket de fikk rederne til å utføre overfor de som ikke ville være medlemmer hos dem. De tre andre forbundene hadde i mer enn tretti år behandlet alle som seilte som sin private eiendom. På grunn av at FFFS tok saken til retten, er den negative tilhørigheten like sterk som den positive. Man kan stå utenfor foreningslivet, eller man kan organisere seg der man selv ønsker.

Nå når man fritt kan gjøre som man ønsker hva tilhørighet angår, må man også vite hva man vil.

Vil man tilhøre noe fagforbund? Ser man på seg selv som sjømann, eller som transportarbeider?

Er man som fergeansatt sjømann?

Om man mener ja, hvorfor har man ikke da de samme rettigheter og plikter som andre sjøfolk har? Hvorfor har ikke fergemanskaper sjømannsfradrag?

Hvorfor er det ikke innført nettolønnsordning i forbindelse med fergetrafikk?

Ordningen ble jo innført for at rederne skulle stå bedre rustet i forhold til utenlandske konkurrenter, nå vet vi at utlendingsene har kastet sine øyne på norsk fergetrafikk, og er allerede tilstedeværende på kysten. Det er bare et tidsspørsmål om når de vil forlange billige utenlandske mannskaper.

Om vi skal være i stand til å ta vare på våre arbeidsplasser, og ikke bare passivt sitte og se på at vi blir "outsourset", eller sosialt dumpet, må vi stå sammen for å få stanset dette. Det har alt for lenge vært en splitt og hersk situasjon innen norsk sjøfart, nå er tiden mer enn moden til å la sjøfolkene selv ta kommandoen. Ikke å overlate ansvaret til andre som er mer opptatt av å snakke om dårlig behandlede utlendinger. <http://www.frifagbevegelse.no/norge/article5320579.ece>

FFFS organiserer alle fra kaptein til lærling, dette gjør at den strategien som det blir enighet om blir fremført med én stemme. Sammen kan vi påvirke politikerne på en mye bedre og sterkere måte enn om vi er splittet og uenige i måten ting skal gjøres på. Vi kan også sørge for at Arbeidsmiljøloven blir innført til sjøs. Det vil føre til at sjøfolk kommer opp i samme divisjonen som det landansatt er i. Vi har vært annenrangs mennesker lenge nok.

FFFS tar sjøfolk på alvor.
LRV

Tyskebryggen i Bergen
avbildet i 1880-årene.
Legg merke til at det er
seilfartøyene som domine-
rer på Vågen.

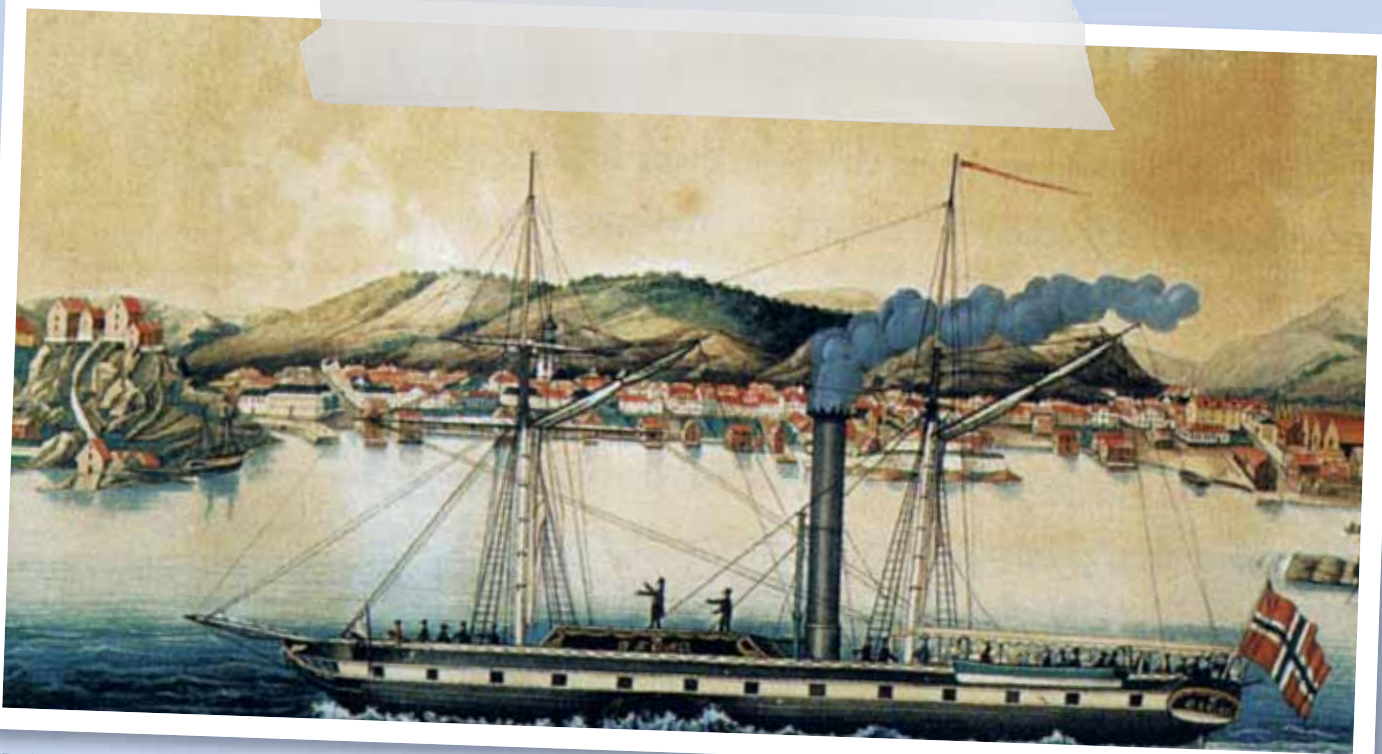


Fra seil til damp

De første norske dampskip kom i fart mot slutten av 1820-årene for å bedre post- og passasjertransporten langs kysten. Staten begynte rutefart på Sør- og Østlandet i 1826 med Constitutionen og Prinds Carl, og året etter ble D/S Oscar levert til et interessentskap i Bergen som det første dampskip i Norge bygget for privat regning. Maskindrevne fartøyer var i stor grad uavhengig av vindforholdene, en forutsetning for å kunne holde ruter. I løpet av et par tiår ble det etablert et rutenet for damptrafikk langs hele norskekysten, i stor grad med statlige subsidier.

Tyskebryggen i 1920-årene, dvs. 40 år senere enn foregående bilde. Nå er det dampfartøyene som dominerer i bybildet. Det har foregått en revolusjon til sjøs; overgangen fra seil- til dampdrevne fartøy.





Hjuldamperen Oscar ble bygd i Sverige i 1927 for Interesseseselskabet Oscar i Bergen. Skipet er her malt i Kristiansand i 1828. Akvarell av A. Appell i Vest-Agdermuseet.

Den kostbare dampteknologien kunne foreløpig ikke konkurrere med seil når det gjaldt bulklaster. Så lenge slik last kunne fraktes billigere i seilskip, fortsatte norske redere å anskaffe seiltonnasje. I Norge var interessen den første tiden moderat for de trades som primært sysselsatte dampskip; nemlig passasjer- og linjefart.

Det var rundt 1880 at dampskipene fikk sitt første gjennombrudd i Norge, og det var Bergen som ledet an. Det øvrige Norge ble hengende etter i denne utviklingen. Mens andelen av damp-tonnasjen i bergensflåten i 1890 lå på bortimot 80 %, var andelen for landet som helhet 12 % samme år. De regionale forskjellene når det gjaldt til den teknologiske utviklingen av flåten, skyldtes i stor

grad sysselsettingen av skipene. Mens skipsredere på Sør- og Østlandet i stadig sterkere grad satset på trelastfart, forble transport av fisk og fiskeprodukter dominerende i vest. Fiskeeksport, fruktfart og annen fart med næringsmidler, krevde en raskere, kvalitativt bedre og mer effektiv flåte enn trelastfarten. Mot slutten av århundret ble Bergen i stadig sterkere grad involvert i amerikanske fruktfart, noe som bidro til en ytterligere vekst i byens dampskipsflåte, og samtidig sysselsatte byens maskin- og jernskipsbyggerier. Noe av forklaringen på Bergens tidlige satsing på dampskip er byens nære kontakt med Storbritannia, som var et foregangsland når det gjaldt utviklingen av dampskip og dampskipsfart.

Overgangen til damp i Bergen skyldtes ikke noen endring i den tradisjonelle sysselsettingen av byens flåte. Trampfart fortsatte å være hovedaktiviteten for flåten. Det paradoksale er at mange norske redere også ved anskaffelsen av dampskip satset på trampfart med bulkvarer der tid og regularitet spilte mindre rolle, i stedet for å investere i markedet for linjefart som vokste raskt og ga gode muligheter for fortjeneste. Trampfart sto også sentralt når det gjaldt ekspansjonene i dampskipsflåten i østlandsbyene i 1890-årene. Men flere av de viktige



D/S Captain Bennett var et av mange bergensskip som ble satt inn i amerikansk fruktfart. Skipet er her avbildet i Port Antonio, Jamaica, en gang før 1. verdenskrig.

aktørene i denne transformasjonsperioden gikk etter hvert over til linjefart. Det gjaldt redere som Otto Thoresen, Halfdan Wilhelmsen og Thomas Fredrik Olsen (Fred. Olsen).

Mens damptonnasjen i Bergen hadde passert seiltonnasjen i størrelse allerede i 1883, fulgte ikke landet som helhet etter før rundt 1907. I internasjonal sammenheng var Norge sent ute i overgangen fra seil til damp. Storbritannias dampskipsflåte hadde passert seilskipsflåten allerede i 1878. Kolonimakter som Storbritannia hadde kunnet bygge opp statlig subsidierte dampskipsflåter for å opprettholde kontakten mellom moderland og kolonier.

Norge hadde lite eller ingenting av de ressurser dampskipsdriften bygde på, i første rekke maskiner, kull, platejern og senere stål. Norge var et kapitalfattig land og importen var kostbar. Så lenge partsrederiet dominerte, var de økonomiske enhetene dessuten for små til å makte store investeringer. Norske redere fant det også lite regningssvarende å satse på dampskip så lenge de fant lønnsom beskjeftigelse for sine seilskip. I tillegg kom mangelen på teknisk personell.

Maskinfolkene måtte hentes fra England og Sverige. Den første skolen for utdanning av maskinister i Norge kom i 1855, men var forbeholdt marinens menn. Den første maskinistskole for handelsflåten kom ikke før i 1884.

Den norske seilskipsflåten fikk et nådestøt under 1. verdenskrig. I løpet av de fire krigsårene ble den mer enn

halvert. Ved utgangen av 1920-årene var seilskipene stort sett en saga blott. Det var imidlertid fortsatt store regionale forskjeller. Etter krigen var den gjenværende seilskipsflåten i stor grad konsentrert i byene langs sørlandskysten. Men også Kristiania og enkelte andre østlandsbyer ble sittende med en del seilskip fram mot midten av 1920-årene

Den norske seilskipsflåten fikk et nådestøt under 1. verdenskrig. I løpet av krigsårene ble den mer enn halvert, og i mange tilfeller var årsaken minesprengninger og torpederinger.



Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

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

Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®





Illfoto: SAS.no

Velferd for de ansatte, en glemt dyd?

Før aksjeselskapenes grådige inntog i skipsfarten, hadde vi redere som var stolte av sine ansatte og passet på at de til enhver tid hadde det best mulig. Men det var før det, i dag er det...

Hei!

Legger ved ett utklipp av info fra mitt rederi: World Wide Shipping AS. Det som jeg lurer litt på er dette med mat på heimreise. Vi jobber på andre siden av kloden og har da 2 hjemreisedager. Da vi er på reise må vi kjøpe mat på flyplasser. Der er det dyr mat, og dette får vi ikke dekket. Rederiet mener at den maten vi får på flyet er mer enn god nok og må holde til reisen hjem. Alle andre vet at mat på fly ikke er rare greiene. Hva mener dere om dette?

Sender en liten påminning angående føring av reiseregninger:

Utgifter til mat/drikke:

* Husk å legge ved spesifiserte kvitteringer ved kjøp av mat på ombord reise. Kvitteringer som ikkje

er spesifiserte kan ikkje refunderast.

- * *Mat på heimreise dekkast ikkje av reiarlaget fordi da er en på avspasering og har utbetalt kostpengar.*
- * *Alkohol dekkast ikkje av reiarlaget.*
- * *Dersom en dekker utgifter til mat for andre enn seg sjølv skal den/de personane spesifiserast med namn.*

Hilsen skuffa sjømann.

Dette er anonymisering av en mail vi mottok fra et av våre medlemmer. Det er mulig vi kunne spart oss anonymiseringen, men basert på ymse erfaringer med måten enkelte rederier reagerer på, valgte vi å gjøre det likevel.

FFFS synes det er smålig at enkelte rederier behandler sine ansatte på en slik måte (det er ikke alle rederier som håndhever tariffene på samme måte). For det er rett og slett en lusen måte å behandle sliterne sine på. Det er nesten som om rederiet mistenkeliggjør sine ansatte når de føler at de må komme med en "påminning" om føring av reiseregninger. Vi har ingen tro på at det har noe med skrivekunnskapene å gjøre, at de sender ut en slik påminning, men for at rederiet skal slippe billig fra at de har sendt folk rundt halve kloden for å tjene dem.

To dagers reise, og det eneste rederiet mener at sjøfolkene har gjort seg fortjent til er -plastikkmat. Hva om rederiet hadde sagt til mannskapene at; "dere har virkelig fortjent fire ukers ferie og god forpleining, spis det dere har lyst på å ta gjerne et glass vin til".

Dette vet vi at vi aldri får høre, men en fin tanke er det.

Det som er litt vanskelig å forstå er at når rederiet ønsker noe gjort, da er man på samme lag, men når det skal gjøres opp for jobben/tjenesten, da går man i skyttergraven. Da blir man mistenkeliggjort for å forsøke å lure dem. Vi er ikke på samme lag lenger.

Jo da vi vet at dette har med tariffen å gjøre, men man blir ganske sikkert ikke hengt for å vise kollegiale og menneskelige hensyn. Tariffene er ikke absolutte, men minimum av hva en arbeidsgiver/taker skal rette seg etter. Vil man ha trofaste arbeidstakere må man kanskje yte litt ekstra, om man ikke er villige til dette, går folkene til dem som behandler dem med litt mer respekt. En respekt de så absolutt fortjener..

LRV

Ønsker vi monopolisering av fergetrafikken, eller vil vi ha mangfold og sikkerhet?

Hvor mange fergeselskap skal ofres på Mammons alter? Hvor mye sikkerhet er vi villige til å ofre for at noen få skal tjene enda mer penger? Disse og mange andre ubehagelige spørsmål er vi nødt til å stille, og svarene må komme før alle små og mellomstore fergeselskap og hurtigbåtrederi er historie.

FFFS har fått melding om at fergeselskap har vært nødt til å innstille driften på grunn av at de ikke når frem i anbudsrunderne. De har ikke store nok finansielle muskler til å klare seg i kampen mot de store selskapene, det være seg norske eller utenlandske fergeselskap.

Når anbudene blir lyst ut er det stort sett fokusert på kostnader, mindre på sikkerhet.

Politikerne som står bak anbudene har ingen peiling på hva de sender ut. Økonomene forer dem med de opplysningene de mener politikerne trenger å vite, med beskjed om å signere. Siden er det de samme politikerne som skal stå frem å rettferdiggjøre avgjørelsen som er tatt. De sier alltid at de arbeider for de lokale selskapene og bedriftene, men i mange tilfeller er det slett ikke dem som vinner frem. Laveste tilbud vinner.

Det blir hevdet at de store fergeselskapene leverer alt for lave tilbud, og at dette går på mannskapene og tryggheten løs. Dispensasjoner for sertifikatkravet er vanlig. "Faste" vikarer er noe annet.

Fylkeskommuner slås sammen i anbudsrunderne, det blir færre anbud, store fergerederier går sammen/deler et anbud. Dette fører til at de små rederiene forsvinner. Snart har vi bare en håndfull store rederier igjen, som dikterer hele industrien. Den dagen blir landet holdt som gissel av en liten gruppe aksjonærer som vil tjene mest mulig, uten tanke for ansatte, passasjerer eller transport av varer og tjenester. Monopol av offentlige tjenester er ingen tjent med.

FFFS mener at det er på tide at Sjøfartsdirektoratet kommer på banen og innskjerper reglene for både sikkerhet, sertifikater, og bemanning på fergene, før det er for sent.

LRV



Ilfoto: www.bergenships.com –Eirik Ask

Hvorfor er FFFS alene om å ønske Arbeidsmiljøloven til sjøs?

Vi er litt bekymret for at vi muligens er uvitende om noe som alle andre vet? Kan det bli vår grav om vi klarer å innføre det samme lovverket til sjøs som andre norske arbeidstaker og -gi-vere forholder seg til?

Sjømannsloven er en lov som ikke er i samsvar med verken tiden vi lever i eller andre lover. Sammenlignet med arbeidsmiljøloven er sjømannsloven ikke tilpasset dagens samfunn og i følge EMD er den heller ikke, slik den er i dag, fullverdig. Hadde den vært det, hadde det ikke vært noen vits for oss eller noen andre sjømenn å anke dommer avgitt i Høyesterett, til Strasbourg.

Per dags dato har vi en anke inne hos EMD, og siden det er sjømannsloven vi

skal forholde oss til, utelukker vi ikke at det blir flere anker. De norske lovene og rettssystemet er ikke slik intensjonen sier; dynamiske og avspeiler dagens samfunn. De er rigide og blir tolket av dommere som ser mer etter gammel praksis enn til det samfunnet de er satt til å beskytte mot overgrep.

Når vi ikke ser eller hører noe i sakens anledning, fra de andre, lurer vi på om vi skal ties i hæl på grunn av at en diskusjon om loven kan føre til at det blir mer oppmerksomhet omkring problemet? Vi håper at det er det som er tilfellet. Kanskje vet de at om det blir for mye blest om saken så får vi gjennomslag for vårt syn.

Vi har tatt saken opp med flere jurister og alle er helt enige i vårt syn om at Sjømannsloven for lenge siden har gått ut på dato. Ingen av de advokatene vi har snakket med forstår at Norge, som eneste

nasjon i Europa, fremdeles har et slikt lovverk. Ingen andre land det er naturlig å sammenligne seg med, har en sjømannslov. Den er fjernet for flere år siden.

Norge er jo et land vi har lært å kjenne som et godt demokrati med gode og rettferdige lover eller er det bare utenpå? Blir Nobelprisen bare brukt til ytre staf-fasje, den blir jo som regel gitt til personer som kjemper for menneskerettigheter i et eller annet land, som vi helst ikke vil sammenligne oss med. Lovgiverne er ikke redde for reaksjoner fra Kina eller andre undertrykkende nasjoner, derfor lurer vi på hvem myndighetene er redde for her hjemme?

Noen må det være siden de ikke en gang vil diskutere Sjømannsloven. FFFS har prøvd å få dem i tale, men vi kunne like gjerne snakket til veggen.

LRV



*Bryggeklubben AS v Johann B Foss
PB 1912 Vika
0124 OSLO*

Som skrevet før, det svarer seg å være medlem i FFFS. For mindre en to måneder siden fikk vi inn en sak fra en som urettmessig hadde blitt fratatt legeattesten, han tok da selvsagt kontakt med oss, og snøballen begynte å rulle. Først tok vi kontakt med Bryggeklubben, men til ingen nytte. Deretter kontaktet vi en av våre dyktige advokater, som presset litt hardere en det vi som forbund kunne. Han tok også kontakt med Sjøfartsdirektoratet. Resultatet kan dere lese over her.

Konklusjon:
Sjømannslege Foss sitt vedtak om udyktighetserklæring den 7.10.2010 er ugyldig og helseerklæringen til NN er fortsatt gyldig.

Grunnen til at vi gikk så alvorlig til verks, er at dette ikke er første gang Bryggeklubben ved Dr. Foss lager krøll for sjøfolk. Nå håper vi at han har forstått at det ikke bare er å ture frem som man ønsker, man må følge regelverket.

LRV

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

Referat frå Landsmøtet i Fellesforbundet For Sjøfolks lokaler, 17 september 2010

TILSTEDE PÅ MØTET VAR:

Leif R. Vervik, Harald Prytz, Reidar Bale, Bjarte Helland, Trygve Tønnessen, Thomas Hellevang, Joachim Å. Bruvoll, Øyvind K. Andersen, Geir E Pedersen, Arild Hillesvik, Einar Rykkje.

Møtet ble satt kl 1300, i FFFS's lokaler i Eidsvåg Fabrikker. 5105 Eidsvåg.

1.

Leif R. Vervik ønsket alle fremmøtte velkommen. Han informerte blant annet om hva som har skjedd innen medlemsutvikling, saksbehandlinger og forhandlingsrett. Han var og en del innom informasjon vedrørende saker vi har støttet/støtter, slik som Scandinavian Star saken.

2.

Reidar Bale ble valgt til ordstyrer.

3.

Det sittende styret stilte til gjenvalg om landstyret ønsket dette. De sittende varamennene, ble foreslått skiftet med fremmøtte delegater. Forslaget ble enstemmig vedtatt. Nye varamenner til styret er: Arild Hillesvik og Øyvind Knut Andersen de ble innvalgt enstemmig sammen med det sittende styret.

STYRET I FFFS:

Formann:	Leif R. Vervik
Viseformann:	Harald Prytz
Sekretær:	Bjarte Helland
Kasserer:	Atle Rusten
Styremedlem:	Reidar Bale
Varamenn:	Arild Hillesvik Øyvind Knut Andersen

I forbindelse med valg av styret ble det fremmet forslag om at innen neste Landsmøte i 2012 skal utformes et forslag om en rullering på styret, slik at man tar vare på kontinuiteten og slipper å skifte ut hele styret ved nyvalg. Dette vil kreve et landsmøtevedtak og blir fremmet som egen sak i forbindelse med avviklingen av neste landsmøte. Med-

lemmene blir oppfordret til å sende inn forslag om gode løsninger på dette. Enstemmig samtykke fra landsmøte.

4.

Innkommene forslag til endring av kontingent for fullt betalende medlemmer ble behørig behandlet. Vi hadde en inngående diskusjon vedrørende nivået på kontingentendring. Forslaget endte med å øke kontingenten med NKR 20,- pr mnd. Dette ble enstemmig vedtatt. Økningen trer i kraft fra første januar 2011. Det ble og enstemmig vedtatt at man IKKE endrer satsene for lærlinger, og pensjonister.

5.

A. Forhandlingsrett er et aktuelt tema, og Landsmøtet fikk æren av å bevitne nok en avtalesignering. Denne gangen med Fjord Charter Norway a/s, som er tilsuttet Hurtigbåtenes Rederiforbund (HRF). Det ble enstemmig vedtatt, at vi skal jobbe aktivt i tiden fremover for nye inngåelser av avtaler for sjøfolk. Det hyggelige med inngåtte avtaler så langt er at våre motparter signerer også på å samarbeide for å få arbeidsmiljøloven til å innbefatte oss sjøfolk.

B.

Det ble innsendt et forslag om å jobbe for pensjonen til sjøfolk, dette sammenfaller med mye av det arbeidet som blir gjort opp mot stortinget

og fagetatene. Det ble enstemmig vedtatt at vi skal fortsette med dette.

C.

Innkommene forslag om å fokusere på å utjevne lønnsmessige forhold opp mot dem man naturlig kan sammenligne oss med, de riggansatte. Det ble enighet om at dette er noe som må involvere politikerne ganske betraktelig, samt at det vil bli en del av elementene ved fremtidige forhandlinger. Enstemmig vedtatt

D.

Vi hadde en diskusjon på hvordan vi skal kunne inspirere medlemmene til å øke sin egen aktivitet. Det kom på bordet mange gode innspill og det ble enighet om å gjøre noe med vervekampanjen. Utformingen ble overlatt til styret. Vedtatt av landsmøtet.

E.

Trygve Tønnessen informerte oss om hvilke konsekvenser den nye Losplikt-



DIESELDYR.NO
MARITIM
CONSULTANTS AS

**Unngå
Driftsproblem**

Tette filtre? For lavt turfall? 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 selvest 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

forskriften vil få. Norges Rederiforbund og andre aktører har ikke reagert i forhold til Alvoret, heller ikke har andre aktører, som blir pålagt den nye og store utgiften av NORSK REGISTRERTE skip. Det ble brukt et veldig kort tilsvarsfrist på dette, en tilsvarsfrist som i følge loven er den kortest mulige.

Trygve Tønnessen fikk utsatt fristen for tilsvar og har sendt inn en anke på det nye forslaget. Det er urovekkende at man ikke skal ha forutsigbarhet for Norsk skipsfart. Landsmøtet sa seg enig i at de nye forskriftene er en særskatt for norske rederier, og må stoppes. Den vil medføre store utgifter og hemme nyetablering av jobber for norske sjøfolk.

F.
Regnskapet ble gjennomgått av Harald Prytz.
Forklaring på posteringer.
Regnskapet ble opplest og vedtatt av et enstemmig landsmøte.

6.
A.
Bjarte Helland og Leif R. Vervik hadde en gjennomgang av forrige landsmøte og sakene som ble tatt opp da. De informerte om hvordan saken med 62 års al-

dersgrense hadde gått og hvordan saken vedrørende Secora hadde endt.
Det ble vedtatt at man skulle jobbe videre med prinsipielle saker som ikke kan tidsbegrenses, og som muligens vil skape problemer på sikt.

B.
Det ble fremmet forslag om hvordan vi skal utnytte våre resurspersoner bedre, og hva vi kan gjøre for å effektivisere disse personenes innsats.
Det ble vedtatt at de som har den daglige driften skal få løse dette på best mulig måte i samråd med styret.

C.
Det ble fremmet forslag om å stramme inn på tidsforbruk ved å søke etter manglende adresser til våre medlemmer som glemmer å underrette kontoret om adresseendring. Dette gjelder dem vi får posten i retur fra. Ny etterlysning vil bli utarbeidet og bli publisert ved første anledning i DRÅPEN.
Enstemmig tilslutning fra landsmøtet.

Landsmøtet ble hevet og vi ser frem til nye år med fremgang.

Bjarte Helland
Sekretær i styret FFFS

KONTAKTPERSON I EIDESVIK REDERI

Har du problemer og ønsker å ta disse opp med en FFFS rep, kan du ta kontakt med Tomas Rognli. Tlf.975 36 508. Han vil hjelpe der og da, eller ta kontakt med oss på kontoret.

ETTERLYSNING!

På grunn av store utgifter og merarbeid henstiller vi til alle som vet at de har flyttet/byttet adresse og ikke har informert oss, om å gjøre det. Det er dyrt nok å sende Dråpen eller annen info, om vi ikke skal bli nødt til å sende den to eller flere ganger. Det vi etterlyser er korrekte adresser, om vi får posten i retur fra noen mer enn en gang må vi vurdere å stoppe posten til vedkommende.

LRV



Illustrasjon: Colorline

3000 milliarder kroner har Norge på bok

Det er så stort tall at ikke en gang stortingspolitikere skjønner det. Derfor ser det nesten ut for at de ser bort fra hele beløpet, det blir lettere slik.

”- Svekket oljevernberedskap
Da lasteskipet «Full City» havarerte ved Langesund i fjor sommer, befant kystvaktfartøyet KV «Nornen» seg i nærheten og kunne spille en sentral rolle både i redningsaksjonen og i arbeidet med å begrense oljeutslippet. «Nornen» er ett av tre kystvaktfartøy som i dag patruljerer de indre kystområdene i Sør-Norge – fra Nord-Trøndelag i nord og sørover kysten helt rundt til svenskegrensen. I forslaget til statsbudsjett foreslår regjeringen nå å ta «Nornen» eller ett av de to andre ut av patroljetjeneste neste år. Hensikten er å spare penger som i stedet kan brukes til å styrke beredskapen i havområdene nordpå. Dermed vil bare to fartøy neste år patruljere den samme kystlinjen som i dag dekkes av tre” Stavanger Aftenblad (SA) 28.10.10.

Det koster staten 37 millioner i året å leie kystvaktskipene, om de nå legger et av dem i bøyene vil de spare ca. 12 millioner. Skal de brukes til å betale ledighetstrygd til mannskapene og å styrke beredskapen i nord? De øvrige 25 millionene går selvfølgelig til langtidsleien.

KYSTVAKTEN KRITISK

Orlogskaptein Ole Thorsen er operasjonsleder i Kystvaktkvadron Sør, og uttaler til SA, ”det ikke er tvil om at forslaget vil svekke beredskapen langs kysten av Sør-Norge”.

Hvem i Norge er det som har kompetanse på kystsikkerhet?

Er det økonomene på Stortinget eller er de som hver dag arbeider med problemet?

For FFFS er dette et lett spørsmål å svare på.

De statlige blå russene har svar på alle spørsmål som omhandler økonomi. Svaret er kutt ned der det brukes penger. Hvor det er, ser ut til å være knekkende likegyldig.

Etter Full City ulykken påpekte vi at oljeberedskapen langs kysten er svært kritikkverdig, nå svekkes den ytterligere. Det har gått noen måneder siden oljeutslippet, og temperaturen blant naturvernerne har lagt seg litt. Siden det er noen måneder siden, er det sikkert trygt å strupe litt på pengestrømmen, tenker blå-russen. De tror at alle andre i dette landet sover, men noen er fortsatt våkne.

Selv om de er blå russ skjønner heller ikke de hvor mye penger Norge har på bok. Det er lettere å forholde seg beløp man forstår. At det skal få konsekvenser for miljøet, sjødyr, fugler fisk og planteliv er det verste som kan skje, tror de. På Full City var det ingen mennesker som omkom, derfor omkommer heller ingen andre i skipsulykker. Om man legger et skip i bøyene, er det heller ingen som mister arbeidet, om vi skal følge den tankegangen.

For oss som lever i virkelighetens verden er det dessverre annerledes. Her omkommer folk, her blir folk arbeidsløse.

Her må vi stole på at hjelpemidlene er i nærheten om det trengs, ikke hundrevis av mil borte.

”- Problemet er at ingen hos oss har fått noe ordentlig svar på hva styrkingen av kystvakten nordpå består i – hva som er det operative målet. Vi må også huske at

behovet i Sør-Norge er atskillig større. Her må vi håndtere seks ganger så mange anløp av fremmede ikke-militære fartøy som i Nord-Norge. For oss er det derfor uforståelig at regjeringen vil redusere beredskapen i sør for å øke den i nord”, sier Thorsen til SA.

Sakkunnskapen, her representert med journalist og statssekretær Roger Ingebrigtsen, er det som forteller at det er han og forsvarsdepartementet som har greie på dette med å passe kysten. Ikke kystvakta, ”hva er det de innbillig seg. De må ikke komme her og komme her”. Akkurat nå sitter fagfolkene og planlegger det **eksakte** seilingsmønsteret for 2011, sier Ingebrigtsen til SA.

De planlegger det eksakte seilingsmønsteret. Er de synske eller er de totalt bortreiste? De kalkulerer ikke med ulykker der i gården, der går alt på skinner. Gang på gang har det vist seg at ulykker skjer, og det vil skje igjen. Hvem skal da ta skylden for at kystvaktskipet lå til kai uten mannskap, men til en skyhøy leie? Nå er det på tide at uansvarlige politikere stilles til ansvar for sine handlinger.

(Like før Dråpen gikk i trykken, får vi vite at forslaget heldigvis ikke gikk igjennom i Stortinget, men bare det å fremme forslaget, sier litt om regjeringen.

Ennå finnes der heldigvis noen der inne som kan tenke lenger enn til lommeboka. De har sett for seg konsekvensen av en større grunnstøting på kysten).

LRV



BYGG MONSTER- MASTENE

Eg forstår ikkje alt dette rabalderet disse høyspentmastene har skapt. Me vil jo ha strøm. Adle vil ha strøm. Møje strøm. Me bruke merr og merr strøm. Då trengje me saftige kraftanlegg så sikre oss denne strømmen.

Så skrige de at me ødelegge naturen. So what? E der ikkje egentlig merr enn nok natur? Og ka ska me med han? Han ligge jo bare der. E ikkje naturen oppskrytt? Naturen e eldgammale. I tusenvis av år har han bare lagt der, mesten heilt prikklige. Naturen e eldgammale, antikvariske og passé. Hvis du ikkje har fått han med deg ennå, då e du ikkje interesserte, og då kan du bare ha det så godt. Nå e det på tide å komma videre, og få någe nytt og fancy.

Me må tenka framøve og positivt. Høyspentmaster e fint. De e jo flotte å se på. Og dette e ekstra svære og flotte greier – monsternaster. Majestetiske, ruvande, men livsfarlige å ta på og klatra i. Sånt någe skabe spenning. De e som et teknisk villdyr, som ein imponerandes allé av betong og stål.

Eg tror det kan ble ein nye turistattraksjon. Der vil komma ein strøm av folk, sjøl om der akkurat nå e ein litt ampère stemning. Folk vil slå volt, ble satt sjakk watt, sleppa ud på sikring, ta seg ei lyspera og slutta å isolera seg.

Kom te Hardangerfjorden og Lysefjorden, og opplev verdens stysste og lengste

betong- og stålkonstruksjon. Verdens 8. underverk. Og prøv å forestilla deg at akkurat her låg der før någen kjedelige fjordar, svære skogsområder med mygg, klegg og flått, någen skrantne frukttrær, og ein tebageståande urbefolkning så va imod alt nytt og framskritt, og derfor måtte tvangsflyttas te Oslo, interneras og udryddas.

Før disse 48 000 mastene kom så bodde der altså mennesker her. E det ikkje utroligt? Jaja, ikkje akkurat mennesker, men någe så ligna litt. Någen lutrygga, skulande vesener så levde av å selga ein hest te kverandre. Og fira moreller.

Du tar te venstre i Hamburg, og kjøre rett fram. Itte ferjå te Kristiansand kjøre du gjønå 394 tunnellar, og får oppleva Norge på innsidå. Akkurat så mørkaste middelalderen, og jysla eksotisk. Så, heilt plutseligt, som lyn fra klare høyspentmast, vil betongen og stålet smella imod deg. Du vil gispa og måba av imponerte forundring, du vil ikkje tro dine egne auer, og du må stålsetta deg, for nå har du sett stålet.

Støtt Norges Handikapforbund, ta ein klatretur i mastene. 1000 kroner i premie te den så tør å pissa på ein høyspentledning. Opplev spenningå på og i kroppen. Kom te Norge, det fyssta landet så fjerna naturen for godt.

E det ikkje deiligt at verden går framøve?

Atles kommentarer



Sertifikatkrav

Det er ganske lenge siden nå at sertifikatgrensa for maskinister på ferjer i innenriksfart ble satt opp til 750kw. Det var i seg selv en stor urett overfor oss som har slitt oss gjennom 4 år på skolebenken + 6,5 år med verkstedpraksis og fartstid for å få våre rettigheter til å utøve vårt yrke.

Jeg kan huske da den nye forhøyede grensen ble iverksatt, tror det kan være ca. 8-10 år siden. Da ble det reagert ganske sterkt, bl.a. fra min bror (som dessverre ikke er blant oss lenger). Han var en trofast "maskinistforbunder" og maskinsjef på ferjer siden 1995, men før det i utenriksfart. Jeg kan huske at han skrev et glødende protestskriv som han publiserte i Sunnmørsposten, der han irettesatte sine egne, dvs. maskinistforbundsledelsen for at de hadde gått med på denne galskapen.

Det jeg ikke var klar over (og sikkert mange med meg), var at denne effektgrensa er doblet, altså 1500kw for hurtigbåter med to separate maskinrom. Dette ble jeg gjort oppmerksom på en av de siste dagene. Dette er jo en enda stør-

re skandale, gjort av Sjøfartsdirektoratet, med Maskinistforbundets velsignelse.

Jeg slo opp dette på Sjøfartsdirektoratets (SD) sider; FORSKRIFT OM BEMANNING AV NORSKE SKIP (BEMANNINGSFORSKRIFTEN 2009) § 9, 2. og 3. punkt.

Her har man altså gitt rederiene en gavepakke for å kunne bruke ukvalifisert besetning og derved holde hyrene nede. (Jeg for min del ser i alle fall ingen annen logisk grunn til at rederiene ønsker ukvalifisert arbeidskraft, fremfor kvalifisert).

Jeg tok en telefon til SD for å høre deres begrunnelse for dette. Der sier man at dette var gjort i en tid det var vanskelig å rekruttere sertifiserte maskinister, for å hjelpe rederiene ut av en vanskelig situasjon, og siden den tid har rederiene utnyttet dette regelverket på den mest kyniske måte, ved å bygge skip/båter med flere maskinrom, med en motor i hvert hvor ytelsen ikke overskrider denne effektgrensa.

Vel, dette er etter mitt syn en sannhet med modifikasjoner. Jeg for min del tror at rederiene i utgangspunktet vil ha så godt kvalifisert personell som mulig, men hvis de skal konkurrere om de beste maskinistene på det åpne markedet, har

nok ferje- og hurtigbåtrederiene for små budsjetter.

Konklusjon;

OPPDRAUGSGIVERNE, SOM ER DET STATLIGE VEGDIREKTORATET SAMT FYLKESKOMMUNENE, BETALER FOR DÅRLIG FOR TJENESTENE SOM UTFØRES INNEN INFRASTRUKTUR!!!

Å frakte folk og biler over fjordene i dette fjordfylte landet vårt, er en av de viktigste bransjer vi kan tenke oss. Husk på at det er her på kysten at det absolutt meste av verdiskapningen foregår, så med det til en viss grad dårlige kommunikasjonsnett vi har, er det ekstra krevende for de som skal prøve å drive en virksomhet. Derfor bør oppdragsgiverne legge mye mer penger i dette, slik at rederiene kan konkurrere om den beste arbeidskraften.

Nå må ikke dette missforstås dit hen at jeg mener bemanningen på ferjer/hurtigbåter gjør en dårlig jobb. Nei de aller fleste av dem gjør en fantastisk jobb. De er flinke, blide og kjekke folk alle sammen. Det er bare det at mange av dem mangler de formelle kvalifikasjonskravene som regelverket burde kreve, men ved dagens regelverk mangler de altså ingenting.

Og som sagt; DETTE HAR ALTSÅ MASKINISTFORBUNDET GODKJENT!!!

Atle Rusten

info@fffs.no – www.fffs.no

Beviste overskridelser av arbeidstidsbestemmelserne

FFFS er blitt gjort oppmerksom på at enkelte fergerederier mener at det er billigere med bøter enn å ha nok faste mannskaper. Om påstanden viser seg å være riktig, håper vi at noen er modige nok til å stå frem og fortelle sin historie. Selv om FFFS ikke har oppnådd generelle avtaler enda, skal vi sørge for at de avtalene som er inngått, overholdes.

Om noen rederier spekulerer i å ansette færre enn det som er pålagt i henhold til bemanningsforskriftene for å øke fortjenesten, bør ledelsen straffes. Det er ikke for ingenting at bemanningen er satt til et vist antall mannskaper. Det er for at det blir sett på som det absolutte minstemål i forhold til sikkerhet ombord. Det disse

rederiene bedriver er med andre ord kriminell spekulasjon med passasjerene som innsats.

Får Sjøfartsmyndighetene nyss om at slik virksomhet forekommer, og dersom det kan bevises, får rederiene bøter. Problemet er bare at bøkene er alt for små,

det svir heller ikke hos de ansvarlige på kontoret. Hva skal vi med ledelse om de ikke skal stå ansvarlig for sine handlinger? Hvordan skal man rettferdiggjøre høye lønninger om det ikke også skal koste om man blir tatt i juks?

Får FFFS konkrete opplysninger om at rederiene spekulerer i underbemanning, da kan dere stole på at det blir politianmeldt. I verste fall kan en slik praksis føre til tap av både liv, helse og andre verdier!

LRV

Fradrag for fagforeningskontingent

- etter åtte måneder fikk vi endelig svar på vår henvendelse til Finansdepartementet.

Det var ikke helt slik vi hadde ventet det, men slik ble det. Nå må vi slåss for organisasjonsfriheten i det norske demokratiet. Det høres kanskje noe svulstig ut når vi, lille FFFS, sier vi skal slåss for et grunnleggende demokratisk prinsipp, men det er nettopp det vi må.

Det vi i ettertid har funnet ut er at vi ikke er alene som uavhengig fagforbund i Norge, heldigvis. Det er mulig vi kommer til å bli flere som vil kjempe denne kampen.

Svaret fra Finansdepartementet er ingen tolkning av loven, men en syning uten annen substans enn underskrivernes mening. Når FFFS, eller Jørgen Hattemaker for den saks skyld, tar kontakt med departementet, og ønsker en uttalelse om en eller annen lov, da skal man ikke avspises med meningene til to av ministerens lakeier, som selv om de har fine titler, ikke er i stand til å tolke loven. De synser og mener.

Lovtolkerne i regjeringen forventer at vanlige borgere skal følge de lovene som til enhver tid er gjeldende, men gjør de det selv? Nei de bryter og neglisjerer sine egne lover så det kviner.

Bakgrunnen for vår påstand er at når vi gjør dem oppmerksomme på at de ikke følger egne lover, så hevder de bare at vi bruker feil lov. De påstår sågar at vi ikke har rett til å anke avgjørelser som helt åpenbart strider mot all sunn fornuft. Paradokset er at om vi, som vanlige borgere, bryter en eneste lov, så blir vi



Fellesforbundet for sjøfolk
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Deres ref

Vår ref
09/4332 SL MARB/KR

Dato
16.04.2010


Fradrag for fagforeningskontingent

Vi viser til deres henvendelse av 8. september 2009.

I henvendelsen søker foreningen om dispensasjon fra kravet om at arbeidstakerorganisasjoner opprettet etter 1. juli 1977, må være tilsluttet en hovedsammenslutning for at medlemmene skal få fradrag for innbetalt kontingent ved ligningen. Departementet kan samtykke i at medlemskontingent kan fradras selv om dette vilkåret ikke er oppfylt, jf. skatteloven § 6-20 tredje ledd annet punktum. Lovgiver har ikke gitt noen nærmere føringer for denne vurderingen.

Departementet mener at fradraget for fagforeningskontingent, bør være forbeholdt foreninger som er tilsluttet en av hovedsammenslutningene, og ønsker derfor en streng praksis knyttet til dette vilkåret. Departementet kan etter dette ikke gi sitt samtykke til at kontingent til Fellesforbundet for sjøfolk skal være fradragsberettiget.

Vi beklager den lange saksbehandlingstiden.

Med hilsen

Hans Peter Lødrup e.f.
lovrådgiver


Martin Børresen
seniorrådgiver

Postadresse
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Åkersg. 40
postmottak@fin.dep.no

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

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

straffet. Om lovmakerne bryter lover får det ingen konsekvenser i det hele tatt, de snakker det bare bort, og er arrogante nok til å heve seg over byråkratforakten. 07.05.2010 sendte vi en klage til Kongen i statsråd, klagen har vi fremdeles ikke fått svar på. 11.10.2010 sendte vi til samme adresse en purring på klagen. Den har vi heller ikke fått svar på, men om man leser det siste brevet vi fikk fra Finansdepartementet (se under), ser man at de tar på seg ansvaret for å svare på vegne av Kongen i statsråd. Finansdepartementet blir derved klageinstans for sitt eget vedtak.

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

Etter at Finansdepartementet først avslø vår søknad om dispensasjon fra hovedregelen om å være tilknyttet en hovedsammenslutning, fikk vi beskjed av departementet om at riktig klageinstans i henhold til forvaltningsloven var Kongen i Statsråd. Etter seks måneders behandlingstid og etter purring, får vi omsider et svar fra Finansdepartementet om at forvaltningslovens likevel ikke gjelder og at det ikke er klageadgang, men at departementet likevel vil behandle klagen. "God dag mann Økseskaft!".

Vårt hovedpoeng er at det er organisasjonsfrihet i Norge, hvilket også følger av EMK artikkel 11. Når Finansdepartementet, på svært tynt grunnlag, ikke vil gi våre medlemmer fradragsrett for fagforeningskontingent skjer det en direkte diskriminering av dere som medlemmer i Fellesforbundet for sjøfolk. Dette kan vi naturligvis ikke finne oss i og vi har derfor bedt vår advokat saksøke Staten ved Finansdepartementet.

Om man leser forvaltningsloven (se under) ser man at det skal svares uten ugrunnet opphold. Forvaltningsloven er en rettesnor for offentlige etater, men vi ser helst at folk flest oppfører seg i henhold til god gammeldags folkeskikk,

og kommer med svar når man har rettet en henvendelse til dem.

FORVALTNINGSLOVEN

§ 11a.

(saksbehandlingstid, foreløpig svar). Forvaltningsorganet skal forberede og avgjøre saken uten ugrunnet opphold.

Dersom det må ventes at det vil ta uforholdsmessig lang tid før en henvendelse kan besvares, skal det forvaltningsorganet som mottok henvendelsen, snarest mulig gi et foreløpig svar. I svaret skal det gjøres rede for grunnen til at henvendelsen ikke kan behandles tidligere, og så vidt mulig angis når svar kan ventes. Foreløpig svar kan unnlates dersom det må anses som åpenbart unødvendig.

I saker som gjelder enkeltvedtak, skal det gis foreløpig svar etter annet ledd dersom en henvendelse ikke kan besvares i løpet av en måned etter at den er mottatt.

På grunn av at FFFS ikke er en del av "etablissementet" LO, ser det ut til at AP/departementet, har fått blankofullmakt til å herse med en liten konkurrent til det etablerte. Det de glemmer er at selv om vi foreløpig er små, så er vi ikke målløse.

Uten at vi hadde tatt kontakt med stortingsrepresentantene Tybring-Gjedde og Ulf Leirstein, tok de på eget initiativ saken opp som et dok.8 forslag i Stortinget (se under).

Det stortingsrepresentantene Tybring-Gjedde og Leirstein sier i sitt innlegg til Stortinget, er ikke mer enn sunt bondevett. Det blir i Norge snakket så fint om demokrati og menneskeretter, spesielt når det gjelder andre land. Er det noen som føler makten sin truet av demokrati/menneskerettighetssaker i Norge (for eksempel LO-AP) da leser man bare lovene som en viss mann leser bibelen.

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 fagforening-

skontingent 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 som er 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. Lowerket er også utformet slik at det ikke kan dannes nye fagforeninger som kan oppnå fordelene 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 en 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 uhørt 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-/innenrikspolitikk, 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 det nedstemt. Derfor fremmes nå forslag om likebehandling under eksisterende skatteregler.

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.

9. juni 2010

Svaret fra Finansministeren kjenner vi, det ble gjengitt i sin helhet i Dråpen 2-2010. Det ble som ventet; synsing av lovene. Det som har skjedd i det siste er at saken også er blitt behandlet i Stortinget, da ble resultatet det samme. Men så er det også et rød-grønt flertall i salen, slik sett var ikke resultatet uventet.

HER ER LITT INTERESSANT BAKGRUNNSSTOFF FRA INTERNETT:

1933 - Wikipedia

2. mai – Adolf Hitler forbyr sosialistiske og uavhengige fagforeninger i Tyskland.

2010 - Ukjent

11. november – Finansminister Sigbjørn Johnsen i Stortinget: ”Det er bred enig-

het i salen om at det å ha gode og sterke fagorganisasjoner og tilsvarende fornuf-tige og gode arbeidsgiverorganisasjoner er en styrke for norsk økonomi og for det norske folkestyret, herunder er det også bred enighet om at det skal være en fradragsordning for den type kontin-gent”. Dette gjelder imidlertid ikke for medlemmer av uavhengige fagforeninger som Fellesforbundet for sjøfolk (redak-tørens tilføyelse).

Klassekampen torsdag 12. juni, 2003

(Dette er en forespørsel om å støtte en internasjonal kampanje i regi av Iranian Workers Solidarity Network)

Det islamske regimet i Iran er et brutalt diktatur som knuser ethvert forsøk på å etablere uavhengige fagforeninger. Arbeideraktivister blir slått, fengslet uten lov og dom, utsettes for tortur og til og med henrettelser.

Vi ser store begrensninger på fri fagorganisering i land som Burma og Kina. I Zimbabwe har situasjonen forverret seg veldig i det siste. Veldig mange fagorganiserte blir rett og slett banket opp. I disse landene blir ikke uavhengige fagforeninger tolerert overhodet. I Europa er Hviterussland helt klart verst. Der har de i det siste organisert en «gul» fagforening, det vil si en myndighetsnær fagforening. Presidenten har plassert sine menn i spissen for fagforeningen, blant annet redaktøren for fagforeningsavisa, sier Belanger

Tekstene viser at rundt omkring i verden, land vi helst ikke vil sammenligne oss med, er det ikke helt bra å være organisert i uavhengige foreninger. Det er derfor mildt sagt oppsiktsvekkende at Regjeringen benytter samme standarder her hjemme. Ved å nekte uavhengige fagforbund de samme rettigheter (fradragsrett for fagforeningskontingent) som det de i de store sammenslutningene har, er dette en diskriminering av medlemmer av uavhengige fagforbund. Dette er ikke lovlig, verken etter norsk eller internasjonal rett.

Paradokset er at samme nasjon som diskriminerer våre medlemmer, deler ut fredsprisen til en som slåss for samme rettigheter som vi (uten sammenligning for øvrig)

Da prisen ble utdelt, satt de som i dag nekter oss demokratisk likebehandling, og klappet da Walesa fikk overrekket prisen. Hvor er logikken???

Lech Walesa (1943-)

For organisasjonsfrihet bak jernteppet Da Walesa fikk fredsprisen for sin kamp for organisasjonsfrihet i Polen, var han nettopp frigitt fra internering. Kommunistpartiet forsøkte å knekke ham som symbol på opprøret mot partiets makt-monopol.

Walesa arbeidet som skipselektriker ved Leninverftet i Gdansk. Han fikk sparken fordi han var med på å kreve uavhengige fagforeninger. Arbeiderne ønsket dette etter at flere av dem ble drept av politi og soldater fordi de demonstrerte for bedre levekår. Under en streik i 1980 kom Walesa seg inn på Leninverftet og ledet forhandlingene med myndighetene. Disse endte med seier for fagforeningen Solidaritet fordi arbeidere, intellektuelle og den katolske kirken dannet en samlet front.

I 1981 la de polske myndighetene ned forbud mot Solidaritet. De påstod at bare dette kunne hindre en sovjetisk invasjon. Etter et par år gav de opp denne politikken, og gradvis ble Polen liberalisert. I 1989 vant Solidaritet frie valg, og året etter ble Walesa valgt til president i Polen.

I Norge, fredsprisens hjemland, behandler man landets egne innbyggere på en ganske annerledes måte. Her blir vi ikke belønnet for å arbeide for demokratiet, man blir straffet. Vil vi ikke støtte AP så skal vi tvinges økonomisk. Det finner vi oss ikke i. Heldigvis er vi fremdeles noen igjen som er i stand til og sloss for våre rettigheter, og det skal vi gjøre.

I ti år har våre medlemmer krevd og fått fradrag for innbetalt medlemskontingent på selvangivelsen, ingen har fått noen innvendinger fra sine respektive ligningskontorer. Det er godt å se at ligningsfunksjonærene ikke er enige med de høye herrer. Jeg anbefaler dere fortsatt å kreve fradrag mens vi slåss videre i rettssystemet.

LRV



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

MO T T A T T

1 5 1307 2010

Ræder advokatfirma MNA
P.b. 2944 Solli
0230 OSLO

Deres ref

Vår ref
09/4332 SL HPL/KR

Dato
11 .11.2010

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

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

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

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

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

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

Postadresse
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Akersg. 40
postmottak@fin.dep.no

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

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


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


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

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

Finansdepartementet fastholder derfor vedtaket av 16. april 2010.

Med hilsen


Stig Sollund e.f.
ekspedisjonssjef


Hans Peter Lødrup
lovrådgiver

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
Godt nytt år*





Leserbrev



Struktur i Maritim-STCW utdanning

Marutrapporten som nylig kom ut tar opp igjen en problemstilling Maritim Utdanning i Norge har dvelt ved siden Høyskolene ble opprettet på 1980 tallet – Er den utdanning vi tilbyr våre sjøfolk, langs det ganske land tilfredsstillende???

Makter utdanningen med dagens struktur å følge opp internasjonalisering og nye tekniske løsninger??

Ja, ja og tja tja, den kan alltid bli bedre, men det er da også mye bra. Vi har utdanning på Videregående skole, Teknisk Fagskole og ved Høyskolene. Den styrke utdanningen har i Norge er "geografisk bredde" langs det ganske land. Men vi har lite drøfting rundt nivå og krav til "nivå".

Negative faktorer ved dagens struktur:

Høyskolene makter i liten grad å markere seg på nivå ut over STCW-kravene. Vi finner noe forskning og utvikling men det er lite. STCW – utdanning på alle 3 nivå er i stor grad del av en større skoleenhet med mange utdanningstil-

bud. STCW utdanningen må kjempe om oppmerksomhet og midler blant andre linjer i utdanningsinstitusjonen.

Kunnskap gitt i Videregående skole blir lite bygget videre på i fagskolen da de ikke har vært en del av STCW.

Skolereformen med lokale fagplaner fra 2005 åpnet for små forskjeller og nyanser skolene imellom og skaper mye diskusjon i forhold til STCW (de internasjonale kravene til opplæringsplaner). Ett annet moment er strukturen i samarbeidssirkler skolene imellom. Denne er noe tilfeldig og fungerer sånn passe. Funksjon 3 fungerer dårlig.

Hva så ved Marutrapporten, ny STCW og struktur?

Kan vi strukturere STCW – Maritim utdanning i klynger rundt høyskolen som ligger i Tromsø, Ålesund, Haugesund og Tønsberg??

Kan vi ved en slik struktur beholde bredden i utdanningen geografisk og utfordre høyskolene til mer utvikling og forskning??

Spesielt forskning innen STCW mange spesielle fagretninger. En slik struktur kan ha utviklingspotensial utdanningen savner i dag. Drøftinger rundt ny STCW og Marutrapporten kan åpne for ny struktur.

Slike klynger eller kvalitets sirkler vil styrke både bredde og nivå. Vi som arbeider i fagskole savner forskning og utvikling innen STCW kravene. Vi savner forskning i tråd med de mange modulkursene og deres tema. Skal utdanningen være dagsaktuell må vi også følge med og endre oss.

Ved en struktur knyttet i klynger rundt høyskolene mener jeg at vi kan opprettholde bredde langs det ganske land og samtidig få bedre nivå som vil nedfelle seg fra Høyskolen og ned gjennom Fagskolen og Videregående skole.

Paul Utne
Lektor ved Bergen Maritime Fagskole.

info@fffs.no – www.fffs.no



Tromsø Maritime skole

Bygnings og utstyrstilstanden på Tromsø Maritime Skole er lett sammenlignbar med etterslepet på det norske vei og banenettet. Fullstendig forsømt og med et skrikende behov for oppdateringer. Tromsø Maritime Skole huser to forskjellige budsjettgrupper, Fagskolens skipsoffisersutdanning på den ene siden, og den videregående på den andre siden av budsjettgjerdet. Fagskolen er i utgangspunktet et spleiselag med staten, hvor det tidligere var øremerkede midler fra sistnevnte, mens nå går det i fellespoten, og en kan bare håpe at de faktisk rekker frem.

For oss som er studenter er det ikkesynlige innkjøp og forbedringer av arealer eller undervisningsmateriell. Mens vi både tidligere år og også i år bevitner at det kjøpes inn til den videregående avdelingen i skolen. Elektroniske tavler har de fått og ellers noe løpende vedlikehold og oppdateringer. Sist nå bevitnes det at man kaster store fullt brukbare klesskap fra den videregående skolen, mens man på fagskolen ikke har klesskap i det hele tatt. Sist år kjørte man vekk containere med elektronisk materiell som trygt kunne vert gjenbrukt, som koblingsskinner med kontakter og brytere (moderne vare). Har ikke skolen en elektrisk linje som kan demontere og legge til rette for gjenbruk? Nei, i søpla med alt.

Hvilken del det står verst til med er ikke godt å si, men en kan gå ut fra at problemet er størst for fagskolen da etterslepet her er størst. Å drive en skipsoffisersutdanning er kostnadsfylt, faktisk svært dyrt. Dette er ikke noe som bestemmes av skolen, men av kon-

vensjoner bestemt av FNs International Maritime Organization (IMO) - og av utvikling i hvilke utstyr og krav som stilles i bransjen. IMOs krav til utdanningsinstitusjoner er ratifisert og godkjent av staten Norge. Når ett fylkes politikere velger å ha en sjømannsskole, forplikter det.

Nå er det heldigvis slik etter mange års påtrykk fra studenter, redere og etter hvert direktoratet, blitt slik, at det er innrømmet penger til navigasjonssimulator på skolen, og også en Helikoptervakuering (HUET) til Havarivernsenteret. Dette er utstyr i 20 millionersklassen samlet sett.

Men det er fortsatt skjær i sjøen! Bygningene er fortsatt like nedslitt og annet utstyr er fortsatt utdatert og undervisningsmateriell er ikke oppdatert med utviklingen. Andre skoler, som Bodin og Ålesund, skryter aktivt på sine hjemmesider av høy kvalitet og rikt med utstyr på sine Instrumentlaber, simulatorer og øvrige undervisningsmateriell. Forløpig er eneste skryt fra Tromsø at man etter hvert skal få en ny simulator. Men hvordan er det med Radioutstyret (GMDSS) på skolen? Det absolutt fremste sikkerhetsarrangementet om bord. Radioutstyr på f.eks. ett passasjerskip. Sist år var det stort sett umulig å få GMDSS-simulatoren til i det hele tatt å starte. Hvordan står det til med Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) opplæringen, og ikke minst instrumentlaben i det hele tatt? Nå får vi håpe at GMDSS, ECDIS og øvrig instrumentlab kan komme inn med den nye simulatoren som etter sigende skal kjøpes inn.

Fagskolen har vedtatt at man skal bruke nett og elektroniske læremidler. Men nå er det slik, og har vært slik lenge, at det er enorme problemer med og i det hele tatt komme på nett for fagskolen. Hvorfor er det slik? Studentene på fagskolen er henvist til et gjestenett, og ikke det ordinære elevnettet. Problemer med nettet har det vært lenge, men slik det er nå er det blitt helt uholdbart. Studentene snakker om å kjøpe inn eget trådløst bredbånd, for og i det hele tatt kunne følge med i undervisningen. Nå er det flere påstander om ansvar og årsaker til at vi alltid har problemer med nettverk her. En ting er at man er i forskjellig budsjett, ett annet er at fylket ikke har nok utkapasitet på sitt nett og det verste ryktet er at studentenes gjestenett har andre prioriteter - etter elevnettet. Om det siste medfører riktighet er dette sjokkerende, for vi opplever vitterlig at vi blir sparket ut av nettet mens vi jobber.

Når det er slik at en har bestemt at elektronisk undervisning og nettbruk skal være en del av hverdagen, hvor blir det da av elektroniske tavler?

På den annen side er det ikke nødvendig da en ikke har oppegående pålitelig nettverk.

Studenter ved fagskolen, noen enkeltvis, andre gjennom tillitsmenn har påpekt ovenfor skolens ledelse og fylket om mangt og meget som en mener det er behov for å rette på. Om noe er endret, ja så er det ikke lett synlig - men man har jo alltid lovnadene om at noen som engang kommer etter oss skal få det bedre. Som alltid når en har henvendt seg



Leserbrev



med problemer, som nå sist nettverkspromblem (igjen), kommer det alltid til svar at det er mangel på ressurser ellers så er det fylkets ansvar.

Politikerne har til slutt ansvaret for at Fagskolen skal ha tilstrekkelig med midler til å kunne gjennomføre undervisningen i tråd med vedtak og krav, samt at læremiljøet er tilrettelagt forsvarlig med ett velfungerende innelima. En politiker som virkelig kunne gjort noe med problemet Tromsø Maritime Skole var Roger Ingebrigtsen. Han hadde en visjon om å flytte skolen til Breivika sammen med øvrige videregående skoler, som også Universitet i mange år har hatt planer om å gjøre med sin Maritime Bachelor utdanning. Om Ingebrigtsen hadde fått dette gjennom og ikke blitt så til de grader motarbeidet av argumenter om "at en sjømannsskole, skal vises og være et signalbygg av tradisjons grunner", og dette helt uten å reise spørsmål om hva som var rett med tanke på pedagogisk innhold, bygningsmessig tilstand, innelima med videre. Nå kan vi alle fortsatt se på dette "signalbygget" som står der og roper etter vedlikehold.

Om Ingebrigtsens flaggskip i Breivika hadde blitt en realitet hadde vi i dag hatt moderne og fungerende undervisningsmateriell, samt IMO godkjente simulatorer. Troms hadde hatt en Maritim Skole å være stolt av, for det er ikke tvil om at det meste ville vært nytt, slik tilfellet ble for Tromsø Kokke og Stuertskole og også Breivang Videregående opplevde, da de flyttet! Men, vi kan jo alltid trøste oss med at noen som kommer etter oss en gang

skal få det bedre en oss, og ikke minst en tidsriktig utdanning uten for mye klabb og babb.

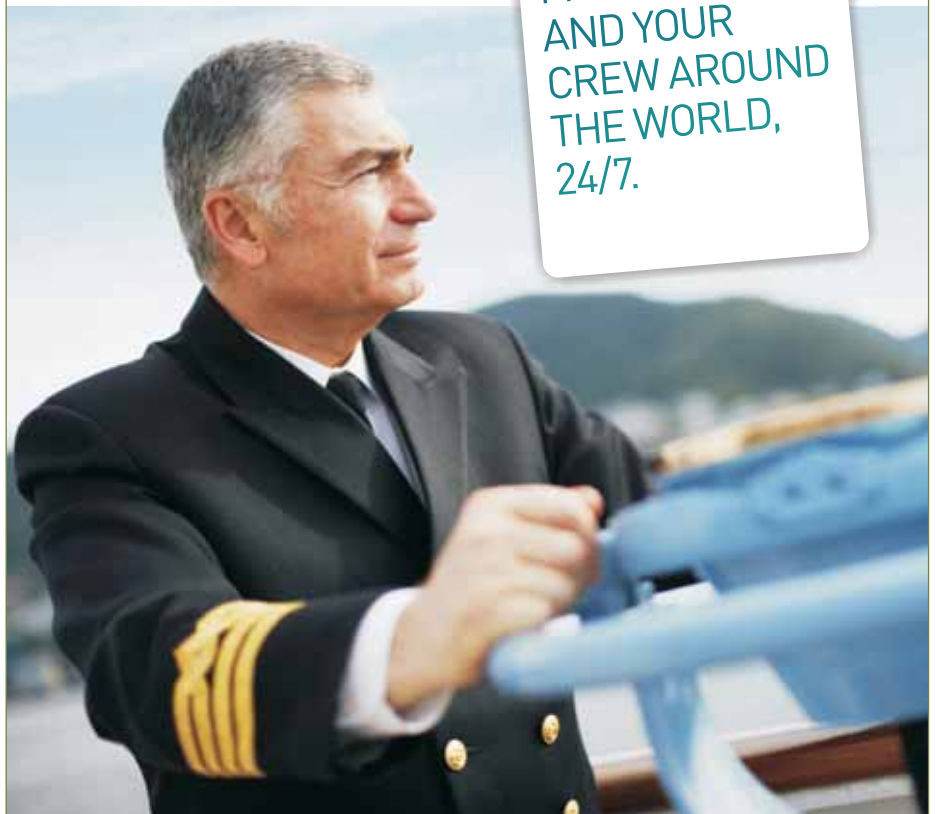
Hilsen Frustrert elev

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



Instone
Marine & Corporate Travel

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



AN (ATPI) GROUP COMPANY

70-års aldersgrense i Arbeidsmiljøloven

§15-7. Vern mot usaklig oppsigelse:

Oppsigelse med fratredelse før fylte 70 år som alene skyldes at arbeidstaker har nådd pensjonsalder etter folketrygdloven, skal ikke anses å være saklig begrunnet.

Paragrafen over er ment å verne arbeidstakere mot usaklig oppsigelse, men... Spørsmålet blir; hvem kan kalle seg arbeidstaker? I alle fall ikke de som har sitt utkomme på sjøen.

Arbeidsmiljøloven skal ivareta arbeidernes rettigheter, men ikke sjøfolkene, de skal man kunne sjalte og valte med som man ønsker. Sjøfolkene er ikke beskyttet av noen lov. Riktignok har vi Sjømannsloven, men den beskytter ikke noen mot å bli oppsagt på grunn av alder. Tvert imot, den åpner for det stikk motsatte. I følge sjømannsloven er det opp til arbeidsgiver om man skal få beskyttelse eller ikke.

Det fremkommer meget tydelig i dommen fra Høyesterett. Der mente man at § 19 er viktigere enn antimobbeparagrafen § 33

§ 19 I SJØMANNSLOVEN SIER BLA.

§ 19. Vern mot usaklig oppsigelse.

1. Sjømann kan ikke sies opp uten at det er saklig begrunnet i rederiets eller sjømannens forhold.

Oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke anses å ha saklig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratredelse før fylte 62 år.

I tillegg har vi § 33 som utaler seg om diskriminering. Legg spesielt merke til hva den sier om alder.

KAPITTEL IIA. FORBUD MOT DISKRIMINERING (SJØMANNSLOVEN)

§ 33. Forbud mot diskriminering

Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder er forbudt.

En så åpenbar sak måtte vi gå til retten med, og på toppen av det hele har vi tapt hele veien i det norske rettssystemet, men saken er nå tatt opp til vurdering i Strasbourg. Taper vi der også går turen til Genève og FN's menneskerettstribunal.

I bladet Seniorpolitikk.no nr 5- 2010, kan man lese om hjerneforskeren Aril Lian, som ber folk om å arbeide for å holde seg i form. Han sier også " *det skulle vært en menneskerett å få lov til å arbeide videre så lenge man er arbeidsfør og har arbeidslyst*".

Han kaller det en menneskerett. Hvorfor er det ikke opp til den enkelte og legen å finne ut når det er på tide å slutte å arbeide?

Vi har vært så heldige at vi har fått lov til å bruke en artikkel fra bladet Seniorpolitikk.no, som omhandler en mann som vet hva han snakker om.

LRV

Illfoto: Redningsselskapet



Hjerneforskeren:

- Jobb og hold deg i form

- Jeg arbeidet med eksperimentell hukommelsesforskning ved Universitetet i Oslo (UiO) fram til jeg fylte 70 år, sier Arild Lian (76). Nå organiserer han et prosjekt rettet mot barn med lære- og språkvansker på Bredtvet kompetansesenter.

TORA HERUD

Lian leder et utvalg som arbeider med 'event related potentials' (ERP) for de statlige pedagogiske sentrene i østlandsområdet. Det vil si planer for opprettelse av et eget EEG/ERP-laboratorium, som skal benyttes til diagnostikk, utredning og evaluering av tiltak overfor barn med ulike former for lære- og språkvansker. - Moderne forskning har vist at denne teknikken muliggjør diagnostikk av for eksempel språkvansker, sier Lian. Han er også med i et forskningsprosjekt i Bergen, som tar sikte på å vise hvordan barn med språkvansker lærer språk.

Arbeidet er det viktigste

Arild Lian arbeider delvis på honorarbasis, delvis frivillig.

- Jeg er faglig interessert i feltet og har lenge brent for å drive forskning på dette. De siste årene på Blindern arbeidet jeg med et prosjekt om arbeidshukommelse og språkvansker, men jeg måtte fratrukke min stilling da jeg fylte 70 år, på et tidspunkt da det gjensto 6 mnd. å fullføre prosjektet. Heldigvis ble jeg kontaktet av Tove Lindquist som tilbød meg å jobbe videre her ved Bredtvet. Det er jeg svært godt fornøyd med. Det skulle vært en menneskerett å få lov til å arbeide videre så lenge man er arbeidsfør og har arbeidslyst, sier han.

- Aldersgrenser er litt gammeldags

- Arild Lian bekrefter at aldersgrenser er litt gammeldags og at vi ikke bør innrette arbeidslivet etter slike rigide grenser. Han bekrefter også hvor viktig det er å behandle folk som individer og ikke som grupper. Jeg tror det er feil dersom vi baserer oss mer på myter enn på fakta når det gjelder seniorer i arbeidslivet, sier direktør Kari Østerud i Senter for seniorpolitikk (SSP).

Hukommelsesforskeren

Det Arild Lian først og fremst arbeidet med i sine 42 år ved UiO var kognitiv psykologi med vekt på hukommelsesforskning. Han forklarer ordet kognitiv som en samlebetegnelse for tenkning, hukommelse, oppmerksomhet og problemløsning, eller kortere fortalt; det å bruke hodet sitt. Både den kognitive helsen og den mentale helsen er viktig for å kunne fortsette i arbeid.

- Selv om du vet alderen på et menneske, vet du lite om dette menneskets kognisjon, særlig hvis vedkommende er i 70-80-årsalderen. Forskjellen mellom 70-åring er større enn mellom 50-åring, særlig når det gjelder kognisjon, sier han.

Å opprettholde kognitiv status

Det å opprettholde sin kognitive status krever ifølge hukommelsesforskeren:

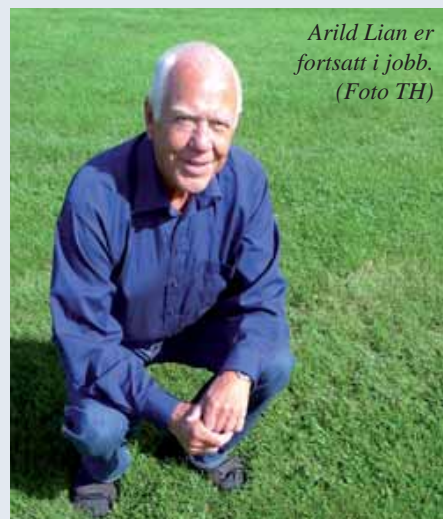
- Kognitive utfordringer
- Arbeidsutfordringer
- Generell aktivitet i arbeidslivet
- Engasjement

- Blir et menneske isolert vil det raskt gå utover de kognitive funksjonene. Noen spesielle sykdommer som Alzheimer og andre demenssykdommer, men også sykdommer som fører til at en person mister sin mobilitet, kan selvfølgelig sette et menneske ut av spill, sier Arild Lian.

Hjernen vår påvirkes

Desto eldre vi blir, desto lengre tid tar det før hjernen vår kommer over en belastning, for eksempel etter litt for mange glass vin før en arbeidsdag, ifølge hjerneforskeren.

- Det er viktig å lytte til kroppens signaler, og enda viktigere blir det med alderen. Det er nødvendig å være i aktivitet fysisk, mentalt og kognitivt. Jeg



Arild Lian er fortsatt i jobb. (Foto TH)

er i arbeid. Jeg skriver på et manuskript og er av og til medforfatter på andres. To ganger i uken trener jeg på helsestudio og ellers går jeg mye. Når jeg tar toget fra Drammen, der jeg bor, går jeg ofte av en holdeplass før jeg kommer hit til Bredtvet, slik at jeg får meg 3/4 times spasertur. Jeg går dessuten mye i fjellet, sier han.

Språk- og lærevansker vedvarer

Lian arbeider med prosjekter rettet mot barns språkvansker, men for mange vil vanskene vedvare og få konsekvenser i voksen alder.

- Dette er et kjempespennende fagområde. Mange vil venne seg til å leve med språkvanskene sine, selv om de bedriver mye unngåelsesatferd for å skjule det. Konsekvensene kan være så mangartede og vi skjønner oss ikke godt nok på det, avslutter Arild Lian. Han utelukker ikke at lettere psykiske problemer kan være utløst av språk- og lærevansker.

FAKTA:

70-årsgrensen i arbeidsmiljøloven

§ 15-7. Vern mot usaklig oppsigelse

(4) Oppsigelse med fratreden før fylte 70 år som alene skyldes at arbeidstaker har nådd pensjonsalder etter folketrygdloven, skal ikke anses å være saklig begrunnet.

§ 15-13a. Opphør av arbeidsforhold grunnet alder

(1) Arbeidsforholdet kan bringes til opphør når arbeidstaker fyller 70 år. Laveraldersgrense kan følge av annet grunnlag når grensen er saklig begrunnet og ikke uforholdsmessig inngripende, jf. § 13-3 andre ledd.

(Kilde: lovdata.no)

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

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

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

Kryssord



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



Riktig svar sendes innen 01.03.11 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 3 2010: Kjersti G. Johansen, Trysil
 Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig

*God Jul og et
 Godt nytt år*



Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



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

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

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

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

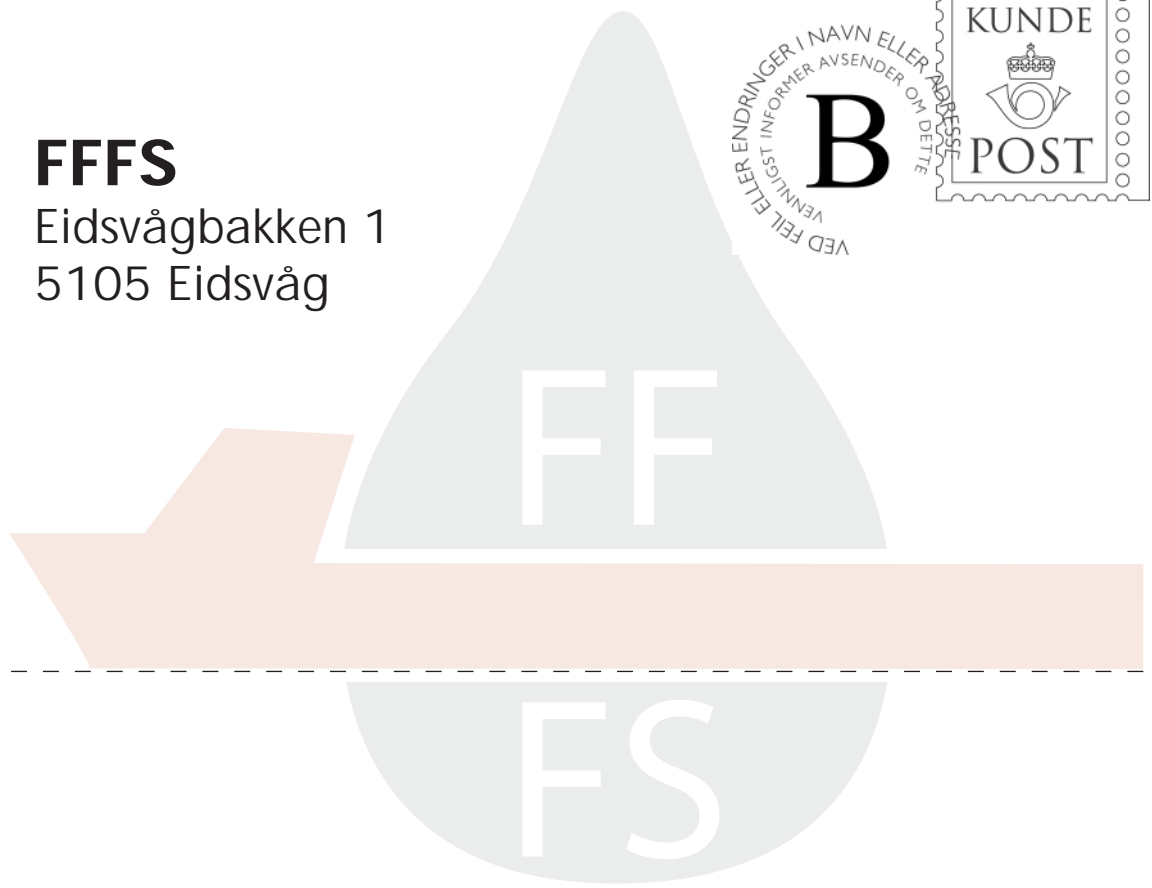
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Net Shop

Ditt førstevalg på nett!



Bærbar PC med alt du trenger! Acer Aspire 5742Z Intel P6100

Acer leverer en 15.6" bærbar PC med hele 4GB minne og 320GB harddisk. Dette skulle være mer enn nok for de aller fleste!

Selvfølgelig kommer også Aspire 5742Z med Windows 7 Home Premium som sikrer deg en enklere, tryggere og raskere hverdag på nett!

Varenr.: 44581

Sjekk vårt store utvalg av iPad!

Netshop har et stort utvalg og mye tilbehør!

Rett og slett den beste opplevelsen av internett, e-post, bilder og video. Alle de innebygde programmene på iPad er utviklet for å utnytte den store Multi-Touch-skjermen og de avanserte mulighetene som iPad gir. De fungerer både i liggende og stående modus.



Canon IXUS 550D m/18-55 IS

Årets Julegave og testvinner i alle tester!

Hele 18 mpix, 3" LCD skjerm og Full-HD video. Et trygt og godt valg!

Varenr.: 41233



iRobot Roomba 563 støvsuger

Fremtiden er her! La en robot ta seg av verdens kjedligste jobb!

Mange utrolig kjekke funksjoner!

Varenr.: 45005



Nikon Monarch 8.5x56DCF

Med høy oppløsning og super ytelse, selv i lav belysning. Robust, lett og produsert miljøvennlig.

Varenr.: 43255



3.595,-