

DRÅPEN

FF

FS

NR. 2 • 2011 • 10. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

VI ØNSKER ALLE VÅRE LESERE EN

**FANTASTISK
SOMMER!**

**FFFS SKAPER
HISTORIE**

**KOSMISKE
SUPERSLURPERE**

HUMAN FACTOR

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 logoen 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.



INNHold Dråpen nummer 2 • juni 2011



Human factor side 22



Kosmiske superslurpere side 14



Nye utstillinger side 24



E 39 side 41

Nr. 2 juni 2011 - 10. 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:
Odfjell SE

Trykk
Molvik Grafisk

Leder.....	side	4
Høringsuttalelse fra Fellesforbundet For Sjøfolk.....	side	5
09.05. ble en ny gledens dag.....	side	6
FFFS har lenge stilt spørsmålet – Har vi likhet for loven?.....	side	7
FFFS Skaper historie	side	8
Tøffe kår på havet - og på byen.....	side	9
FFFS har fått brev fra PFU, viderefremidlet fra doktor Foss”	side	10-11
Endelig sommer.....	side	12
FFFS vant i Høyesterett - igjen!	side	13
Finansminister Sigbjørn Johnsen mener det ikke er behov for FFFS ..	side	14
Hvor er troverdigheten til LO	side	15
Uvær på Stadthavet; Hundrevis av skipsforlis... ..	side	16-17
Her kommer enda et par grunner	side	18
Hvem har rett til og se hva- og når?	side	19
Hvordan kan det ha seg at NAV gjør en så dårlig jobb med sjøfolk? ..	side	20
Kystvakten tar ferie på helligdager.....	side	21
Human Factor	side	22
Oppsigelsesaken Helge Nøis - Hurtigruten	side	23
Kosmiske superslurpere	side	24-26
Næringsministeren sender saker ut til høring, men gir blaffen.....	side	27
Sikkerheten til sjøs må bli bedre.....	side	28-29
Nå er det snart valg igjen	side	30-31
Sleipnersaken – en bortforklaring	side	32-33
Nye utstillinger på Bergens sjøfartsmuseum	side	34-40
FN, NATO eller andre må frata piratene baser på land	side	41
Skulle noe skje, blir jeg førstemann i livbåten	side	42
Hvem skal vi tro på?	side	43
FFFS blir beskyldt for ikke å ha inngått avtaler	side	44
E 39	side	45
Leserbrev	side	46-49
Atles kommentarer	side	50
Kryssord	side	52



FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

Leif R. Vervik
formann



Så er Dråpen på gaten igjen

FFFS sak i Høyesterett er ferdig og Lagmannsrettsaken likeså, og vi vant begge!

Torsdag 28.04 møttes FFFS og Tide Sjø i retten igjen. Tide Sjø anket oppsigelsessaken etter at de tapte i Tingretten. Saken handlet om det er lov å sparke noen etter at en urinprøve viser spor av alkohol. FFFS mente nei, det gjorde Tingretten også. Men Tide Sjø var av en annen mening, og anket.

I den ankesaken mente Lagmannsretten at en urinprøve ikke er gyldig som metode i alkoholtesting. I Norge er det kun utåndings- og blodprøver som teller. Nå har også Lagmannsretten sagt at slik er det. Endelig har også Tide Sjø forstått dette, og de anker ikke til Høyesterett etter siste nederlag i rettsvesenet.

I saken vi anket inn for Høyesterett ble resultatet som forventet; vi vant. Vi fikk medhold i en viktig prinsipp sak: Også sjømenn har oppsigelsvern når man er sykemeldt. Kaptein Helge Nøis fikk rettens medhold og oppreisning. Vi har en kort periode opplevd få innmeldinger i FFFS, Nå har imidlertid innmeldingstørken gitt seg, og vi ser en gledelig økning i innmeldingstakten igjen. Det har vært litt stillstand på den fronten i det siste, men som sagt, det lysner. Saksmengden, derimot, har det ikke vært noen tørke i og det ser ikke ut for at vi skal bli arbeidsløse med det første. Til nå i år har vi fått inn ca. 175 saker, heldigvis trenger vi ikke bistand av jurister på alle sakene, de fleste løser FFFS selv. Men som et resultat av alle sakene vi må løse, har vi ansatt en ny medarbeider på kontoret.

Jens-Olav Johannesen er fast ansatt med 6 mnd prøvetid, er 50 år ung og godt rustet for oppgaven han skal gjøre for oss. Han har blant annet flere års erfaring innen organisasjonsarbeid.

Når man vet at FFFS har hatt tre saker for Høyesterett de siste årene, og forventer at det blir enda flere innen forholdssvis kort tid, da må det være noe riv ruskende galt med det lovverket sjøfolk er underlagt. Enda verre er det at andre forbund har levd med disse lovene i årevis, uten å ha gjort noe for å rette opp i feilene. Tvert i mot har FFFS vært nødt å ta også dem til retten og få dem dømt for ulovlig å ha utnyttet sjøfolk til egen vinning.

En annen sak sjøfolk har problemer med er at tariffen ikke blir fremlagt på enkelte båter, det fører til at ikke alle ansatte får innsyn i dem, spesielt ser dette ut til å gjelde våre medlemmer. Om ikke kapteinene på de enkelte skip legger tariffene frem er det beheftet med straffeansvar for vedkommende. Dette er rett og slett ulovlig sabotering. Se for øvrig artikkelen inne i bladet.

Nå er FFFS snart det eneste politisk uavhengige sjømannsforbundet. Leser på NSOFs hjemmesider at de vurderer å bli en del av LO. Det, kjære navigatører, betyr at dere også sammen med medlemmene i NSF, må være med på å støtte utvalgte politiske partier, enten dere stemmer på dem eller ei. Grunnen til at de vil bli en del av LO, sier de selv, er medlemsfordeler. Lykke til om medlemsfordeler er viktigere enn hvem som styrer landet.

I Scandinavian Star-saken har det fremkommet mange nye opplysninger. Det Norske Veritas, Sintef og Skansen Consult (Branningenlører), for å nevne noen, har alle kommet med nye opplysninger, som ble overrakt riksadvokat Karl Aksel Buch ved personlig oppmøte siste onsdag før påske. Budbringeren var heller ingen hvem som helst, men en tidligere Høyesterettsdommer. Er det opp til FFFS, skal saken opp igjen for retten, og de skyldige dømmes.

Til slutt vil vi takke alle våre engasjerte medlemmer og sjøfolk for støtten til FFFS, og ønske alle våre lesere en riktig god sommer!

LRV

FFFS ble invitert til å komme med en uttalelse i forbindelse med piratsituasjonen i Adenbukta/Indiahavet, og med god hjelp fra kaptein Jarle Johansen, som selv har vært kidnappet av pirater, sendte vi inn nedenforstående mening

HØRINGSUTTALELSE

fra Fellesforbundet For Sjøfolk – FFFS

TILTAK FOR Å FORHINDRE PIRATANGREP

KONKLUSJON:

FFFS er svært negative til å bevæpne norske skip og sjøfolk av flere grunner, herunder:

1. Bevæpning er i strid med forbudet i IMO-konvensjonen "SOLAS" (SOLAS - Safety Of Life At Sea) mot å utsette sjøfolk for fare.

2. Bevæpning vil øke skade- og dødsrisiko for sjøfolk, både blant de skip som er bevæpnet, men særlig overfor de skip som ikke er bevæpnet. Det må påregnes at piratene har midler til å anskaffe mer moderne våpen og risikoen for dødsfall vil eskalere.

3. Bevæpning er generelt en fallitterklæring og man må i stedet bistå de aktuelle land (For eksempel Somalia og Nigeria) med utdannelse og annen bistand.

4. Skader/dødsfall blant piratene eller uskyldige, vil kunne utsette sjøfolk/kapteinene for straffemessig og økonomisk forfølgelse i andre land.

5. Skader/dødsfall blant piratene, vil kunne utsette sjøfolk/gisler for hevnaksjoner.

6. Bevæpning kan medføre uoverskuelige forsikringskonsekvenser som kan ha negativ innvirkning på norske sjøfolks arbeidsplasser.

NÆRMERE BEGRUNNELSE FOR FFFS SKEPSIS TIL VÆPNING

Regjeringen drøfter i sin helhet i forarbeidene viktigheten for rederi og skipsfart, men sier lite eller ingenting om den lovfestede rett sjøfolk har til en trygg og sikker arbeidsplass, verken i henhold til SOLAS, ISM (International Safety Management Code), ILO (International

Labour Organization) eller andre konvensjoner og rammeregler.

Konvensjonene fremhever følgende: Skipet har ikke liv, lasten har ikke liv, bare mennesker har liv.

FFFS betviler at våpen ombord vil redusere døds- og skaderisikoen for sjøfolk, men tvert om bidra til at piratene anskaffer kraftigere og mer moderne våpen. Det må påregnes at bevæpning både vil medføre senkning av skip og henrettelser av sjøfolk under begrunnelsen hevn eller for å statuere eksempler.

I tillegg må det påregnes betydelige økninger i forsikringspremier, hvilket igjen vil skape stor usikkerhet omkring norske sjøfolks arbeidsplasser.

Bevæpning må også forventes å bidra til økt antall rettssaker hvor sjøfolk/kapteinene kan bli holdt straffe- og erstatningsrettslig ansvarlige.

KONSEKVENSER

Oppsummering av mulige konsekvenser av forskriften om å væpne/bruke væpnede vakter ombord:

1. Bevæpning vil øke risikoen for skader og dødsfall blant sjøfolk.

2. Bevæpning vil medføre en eskalering av vold og konflikter med sjøfolk i fremste skuddlinje.

3. Bevæpning av skip, fører til mer og sterkere skyts/bevæpning fra piratens side, hvilket igjen vil gi økt risiko for sjøfolk.

4. Norske myndigheter vil med bevæpning bryte en rekke internasjonale konvensjoner.

ALTERNATIVE TILTAK:

1) Norske skip unngår de piratbefengte områder til risikoen er eliminert.

2) Militære fartøy og soldater fra en internasjonal styrke sperrer av den somaliske stranden/kysten.

3) Minimalt mannskap. Helikopter på dekk, klart til å forlate skipet om det angripes.

4) Økt bistand på land.

5) Økt patruljering av internasjonale styrker til havs.

AVSLUTNING:

Det er vår oppfatning at bevæpning vil eskalere konfliktene, svekke verdenshandelen og utsette sjøfolk for en urimelig helse- og dødsrisiko som igjen vil svekke sjøfolks rett til trygge arbeidsforhold. Norske myndigheter bør prioritere å yte bistand på land eller eventuelt patruljere strandområdene slik at konflikten kan løses uten å ofre sjøfolk.

Dette er en internasjonal sak, det er ikke bare norske sjøfolk/redere dette går ut over. Pirat-virksomheten går ut over hele den internasjonale handelen. FNs Sikkerhetsråd kom med fire resolusjoner i 2008, nr. 1851 gir myndighet til å operere i og på Somalisk landterritorium. Dessverre er muligheten og mandatet per dags dato ikke benyttet.

Piratene må stoppes, ikke bare av politikk og soldater, men med et tungt engasjement på det sosiale plan, på land. Skoler og utdannelse og ikke minst arbeidsplasser må etableres, sulten og fattigdommen må fjernes. Disse tingene er umulige å få til med våpen alene. Tillit må bygges. Her har Norge virkelig muligheten til å gå i front og vise verden at vi er en fredselkende nasjon, som gjør mer enn å dele ut Nobels Fredspris.

Med vennlig hilsen Fellesforbundet for Sjøfolk.

Leif R. Vervik

09.05. ble en ny gledens dag

vi fikk resultatet fra Lagmannsretten i Bergen, og punktum i saken er satt. Tide Sjø anker ikke.

Øyvind Soldal vant igjen, like suverent som han gjorde i oktober i fjor, da saken var oppe for Tingretten i Bergen.

I Lagmannsretten hadde vi, i tillegg til Harald Prytz, overlege Knut Hjelmeland fra Folkehelseinstituttet som vitner. Tide Sjø stilte med en ekspert fra det engelske firmaet Concateno plc (tidligere Medscreen). De stilte med en engelsk sakkyndig og tolk. Concateno sier at de blir brukt av de fleste ferge- og trafikk-selskap i Europa. I tillegg stilte to vitner fra rederiet.

Det bisarre opp i det hele er at da Soldal ble bedt om å blåse, viste alkometeret

0,00 promille, det var urinprøven som viste at han hadde drukket. Ikke når tid han hadde inntatt alkoholen, heller ikke hvor mye. Det de kunne fastslå var at Soldal hadde drukket alkohol tidligere. Hadde han tømt blæren en eller flere ganger før testen, er det ikke sikkert at det hadde vært spor av alkohol der heller. Selv om Tide sjø sine eksperter var sikre på det meste, kunne de ikke svare dommerne på et meget vesentlig spørsmål; var Soldal beruset ved arbeidstidens begynnelse? Svaret var nei, det samme svaret ga også vårt vitne, overlege Hjelmeland.

Dommerne hadde med andre ord fått det svaret de var ute etter. Det kunne ikke bevises at Soldal var beruset i tjeneste, men at alkometeret viste 0,00 i promille ble bevist.

Etter to år uten arbeid kan Soldal nå igjen inntre i jobben, som om ingenting var skjedd. I tillegg til å få jobben igjen, får han også dekket tapt arbeidsfortjeneste.

Men det beste av alt er at han har blitt trodd, han hadde ikke misbrukt tilliten og kom edru på jobb, selv om det var en ekstra vakt i hans friperiode. Han ble innkalt dagen før, etter kun to dager fri. Om Tide også i fremtiden skal tvinge folk til oppsigelse på bakgrunn av usikre testmetoder bør det i alle fall ikke gå ut over FFFS medlemmer!

Hele dommen kan leses på våre hjemmesider.

LRV

FFFS har lenge stilt spørsmålet: Har vi likhet for loven?

Endelig, etter mange års innsats, har andre begynt å komme etter

Etter at ansatte på hurtigbåtene M/S «Skogøy» og M/S «Ofoten ble undersøkt for eksosplager de fikk på jobb, ble det stilt et veldig viktig spørsmål:

LIKHEIT FOR LOVEN?

Hovedverneombud i Torghatten Nord AS, Trond Eirik Johansen (NSF red anm.), er fornøyd med at årsaken til de ansattes plager nå er dokumentert. Han er også tilfreds med at rapporten konkluderer med at det ikke er grunn til å mistenke langtidsvirkninger som forhøyet risiko for hjerte/karsykdommer eller kreft. Men han liker ikke at folk som jobber på sjøen tilsynelatende ikke har samme vern mot dårlig arbeidsmiljø som folk som jobber på land. – Vi er ikke underlagt Arbeidstilsynet, men Sjøfartsdirektoratet.

Arbeidstilsynet ville gjennomført tilsyn og krevd umiddelbare tiltak. Kanskje også satt båter på land, sier Trond Eirik Johansen.

Sakset fra an.no. Les hele stykket ved å følge linken <http://turl.no/fz8>

Kan en av årsakene til at vi fremdeles har Sjømannsloven være at vi har mektige instanser som vil beholde den? Kan det være at noen innenfor bestemte direktorat vil miste noe av makten om Arbeidsmiljøloven ble innført til sjøs? Som hovedverneombudet Johansen påpeker, er det merkelig at hadde vi vært underlagt Arbeidstilsynet, hadde tilsyn vært gjort umiddelbart. Er det bare på grunn av at det er landbasert, og ikke til sjøs, at man tenker slik? Er ikke sjøfolk like mye verdt som landarbeidere? I flere år har FFFS arbeidet for å fjerne Sjømannsloven, og innføre Arbeidsmiljøloven. Det er ikke for ingenting vi har

gjort det. Vi vet at det er mange årsaker til at sjøfolk ikke er like godt beskyttet som folk som arbeider på land. Det er ikke for ingen ting at vi er nødt til å ta så mange runder i rettsapparatet som vi gjør, og det er slett ikke på grunn av at vi synes det er så morsomt og billig. Nei vi er tvunget til det på grunn av Sjømannsloven, vi gjør det av ren skjær nødvendighet for at våre medlemmer og andre sjøfolk skal få likhet for loven. I den forbindelse lurer vi på hvorfor vi er alene som forbund å kjempe mot uretten. Den har ikke oppstått i det siste og i alle fall ikke etter at FFFS ble stiftet, nei uretten har pågått i mange år, derfor synes vi det er merkelig at den ikke er oppdaget før nå. Men nå er den oppdaget, derfor har vi nå god tro på at den blir rettet opp. FFFS lover i alle fall å gjøre sitt.

LRV

Illustrert norsk skipsliste

Illustrert Norsk Skipsliste/
Norwegian Shiplists

Del 1 Utgitt juli 2011

Handelsflåten/ The Merchant Fleet

Del 2 Utgitt desember 2011

Fiskeflåten, brønnbåter,
ferjer og passasjerbåter

Del 3 Utgitt desember 2011

Kystfiskeflåten (8-10.5) 10.5 - 15 m
Fishing Vessels of Britin & Ireland
Fiskeriflåden Illustrert

Shipping Publications AS

P.O.Box 43 Sentrum N-3251 Larvik -Norway
Tlf: +47 331 81180 Fax +47 331 83676
E-mail: info@shipping-publ.no

Del 1 Handelsflåten 2011/12

Havilla Phoenix Construction/Diving
MO: Havilla Shipping ASA
OV: Havilla Subcon AS
2009 Heavyd Liftvik AS (87)
HLDK Super Puma / S-62MOONP 7.2 x 7.2 m
DNV
GT 9418 NT 2825 Målet 8250
Loo 115.00 Bt 23.00 Dr 8.25
6 x 2843 Slip Caterpillar 3516C
DK 1100 m² Max 10 t/m²
FO: 1500 m³ PW/BW: 1100/5000 m³
Accommodation, Crew 140
ROV (2) 4000 m, 200hp UH4
Crane 250 t 110 m
Bow thr 2x 1500 kW Azimuth St 1x 1500 kW
DredE1
E-mail: bridge.phoenix@havillaship.com
Mob: +47 974 81 769
Satcom: 00 870 764876 11520 phn
V/SAT: +47 21 03 83 505152
LAKL 9407990 Fossnavig



Del 2 Fiske, Brønnbåter og ferjer 2011

Mastrafjord Ferje
KR: Fjord1 Fylkesbustane AS
2007 Akor Yards AS Sivilnes (140)
DNV
BT 4325 NT 2236 Målet 1025
Loo 120.80 Bt 19.10 Dr 4.60
3554 Slip RHM Bergen KVGS-12GA
17 kn
Trailer 12
Båer 212
Passasjerer 587
E-mail: mastrafjord@fjord1.no
Mob: 415 36 357
LSAT 3044760 Fjord
Foto: Harald M Valderhaug



www.skipslistene.no

nyheter - rettelser - oversikt over skipene
www.ship-info.com

Illustrasjon: Øystein Ramstad

FFFS skaper historie!

Så vidt vi vet, er det ingen andre institusjoner, lag, forbund eller privatpersoner som har klart å få tre saker inn for Høyesterett på så kort tid som oss.

Dette forteller ikke så mye om FFFS, som det forteller om Sjømannsloven. Hadde Sjømannsloven vært tilpasset den tiden vi lever i, eller vært erstattet med Arbeidsmiljøloven, hadde det ikke vært behov for dette.

Høyesterett er en instans der man får prøve allerede eksisterende lover, og får se hvor godt de står seg mot dagens lovtekst og juridiske praksis. Med andre ord for å prøve loven en gang til. Nå har vi vært i Høyesterett tre ganger, og vi utelukker ikke at det blir enda en gang, om

ikke enda flere. Det beror på hvor lenge vi skal ha Sjømannsloven. En lov som tydeligvis skal påse at redere og forbund har det slik de ønsker, og ikke for å beskytte sjøfolk. Og det er slike saker vi prøver for Høyesterett.

Etter at Norge innførte Arbeidsmiljøloven på land, tok vi et sjumilssteg mot mer rettferdige forhold innen arbeidslivet. Arbeidsmiljøloven ga gjenlyd over hele verden, vi var først ute og skulle vise verden hvor gode vi var. Ikke bare var Arbeidsmiljøloven et gigantisk steg mot bedre tider for landkrabbene, men den distanserte Sjømannsloven med noe vår kjære venn Knut Jørgen Røed Ødegård ville kalt, astronomisk. Nå ble Sjømannsloven plutselig en museums-gjenstand som likevel er i full bruk. Hvorfor ingen har gjort noe for å få den fjernet fra praktisk bruk, er for oss fullstendig uforståelig.

Når vi forteller dette til noen som ikke har det samme forholdet til sjøen som oss, rister de bare oppgitt på hodet når de hører om hvordan sjøfolk blir behandlet i forhold til landansatte. At en sjømann må være ansatt i minimum fem år for å ha samme oppsigelsesvern som man automatisk får ved fast ansettelse på land, er helt uforståelig. På land er den samme beskyttelsen 12 måneder fra dag en. Nå har heldigvis Høyesterett atter en gang sagt at sjøfolk skal ha en bedre beskyttelse enn det Sjømannsloven gir. Er det ikke da på tide å fjerne hele loven? Innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs, jo før jo heller, så sparer vi oss dyre og tidkrevende runder i rettssalene. Vi sparer også andre fra å komme med flere sure oppgulp på grunn av at vi må bruke så mye tid i landets rettssaler, som vi må i dag.

LRV

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



Er det ikke snart på tide å tenke på likhet for det arbeidet vi utfører? Eller skal vi vente i enda noen tiår før vi krever vår rett?

TØFFE KAR PÅ HAVET

OG PÅ BYEN

“Sjøfolk, som matroser og motormenn tilhører den yrkesgruppen med aller høyest dødelighet, hovedsakelig fordi ulykkesdødeligheten er meget høy. Selvmordsdødeligheten og dødeligheten av lungekreft i denne yrkesgruppen ligger også godt over gjennomsnittet for alle yrkesgrupper.”

(sakset fra en større artikkel fra SSB <http://turl.no/ffbf>)

Langt over to tusen arbeidstimer i året og hundrevis av timer mer enn andre arbeidsfolk i Norge, det er det vi sjøfolk har å vise til. Vi er stolte av jobben vår, men ikke like stolte av den belønningen vi får i form av livslengde og lønn. Nå er mellomoppgjøret på land ferdig og både arbeidsgiversiden og arbeidernes representanter er flirende fornøyde med resultatet. To kroner mer i timen og en ekstra krone til de lavtlønte. Slett ikke verst, men det kunne selvsagt vært bedre. Hadde det samme oppgjøret vært for sjøfolk hadde de fått et problem. Til sjøs er det stort sett bare lavtlønte, om man ser på timelønnen.

Problemet for oss som har sjøen som vår arbeidsplass, er at vi har ca. det samme i årslønn som en industriarbeider, er det da noe problem?

Ja vi ligger vel på omtrent det samme i årsinntekt som industriarbeidere, men det er også her likheten slutter. Er det noen som innbiller seg at Roar Flåten eller hans medlemmer hadde slått seg til ro med den lønna de har, om industriarbeiderne måtte jobbe like mange timer som sjøfolk? Nei, det hadde blitt revolusjon.

HER ER NOEN TALL OM ARBEIDSTID, HENTET FRA INTERNETT

- Offshore i 14-28 turnus
1460 timer/årsverk.
- Turnusarbeidere sykehus etc.
1560 timer/årsverk.
- Skole, lærere
1680 timer/årsverk
- Industriarbeidere
1750 timer/årsverk
- Sjøfolk i 4-4 turnus
2182 timer/årsverk.

Tallene over taler for seg, så derfor skal vi ikke kommentere dem, bare peke på det faktum at mange sjøfolk arbeider i samme bransje som oljearbeiderne på plattformene. Uten sjøfolkene hadde oljeflommen og pengestrømmen stoppet opp umiddelbart. Hva da?

For å oppnå en industriarbeiders årsinntekt må altså en sjømann arbeide mer en 430 timer ekstra i året. Dette er en av grunnene til at sjøfolk føler seg forbigått. Arbeidsinnvandrere er garantert, etter loven, en minimums betaling på kr 132,50 pr time (fra 1. januar 2010), og de har ingen opparbeidet ansiennitet i Norge. Det er ikke for å sette svake grupper opp mot hverandre vi nevner dette, men for å sette tingene litt i perspektiv. Dermed sjøfolkene med fartstids- og andre

tillegg, har klart og karre seg opp på samme timebetaling som arbeidsinnvandrerne, har det tatt dem mange, mange år. Sjøfolk har aldri hatt noe glamorøst ved seg, sjøfolk har heller aldri gitt inntrykk av at det å reise til sjøs var bare en dans på roser. Det er vel derfor foreldre alltid har advart sine døtre mot å finne seg en sjømann. Det er ikke, og har heller aldri vært, lukrativt å være sjømann. Mye arbeid, slingring, trange boforhold og på toppen av det hele, elendig betaling og sosiale goder. Grunnen for å reise til sjøs, har for de fleste vært eventyrlyst, og vanskelig med arbeid i land.

Det som har vært sjømannens lodd er at han har alltid vært tillagt en rolle om å være tøff. Det var/er ikke tillatt å syte. Det lider vi av den dag i dag, vi sutrer ikke men det er snart på tide at vi får lønn for slitet vårt. Vi har en høyere dødelighet enn gjennomsnittet, samtidig med at vi har hundrevis av arbeidstimer mer enn andre for å skaffe familien brød på bordet. Risikoen for hjerteinfarkt øker med 67 prosent dersom du jobber over 11 timer om dagen, advarer ny britisk studie. (VG Nett <http://turl.no/fcl>)

Om noen leter etter årsaken til at vi har høyere dødelighet, har vi kanskje noen tips som kan motvirke problemet. Hva med å sette ned arbeidstiden/seilings-tiden? Om ikke det fungerer kan man prøve med litt etikk og moral. Å få betalt for innsatsen er en god begynnelse. En enda bedre idé er å samles i et forbund for da kan vi gjøre noe med saken.

LRV

FFFS har fått brev fra PFU, videreformidlet fra Dr. Foss

Vi stiller oss undrende til hvorfor Dr. Foss har gått til Pressens faglige utvalg (PFU), hvorfor har han ikke tatt oss direkte til retten?

Vi mistenker at Dr. Foss utmerket godt vet at tar han saken til retten blir praksisen ved Bryggeklubben rullet opp i sin helhet. Han vet også at alle løgner og falske dokumenter da vil bli avslørt. Foss mener at han burde fått lov til å uttale seg i forbindelse med artikkelen, det kunne han nok ha fått. Vi beklager faktisk at han ikke fikk uttale seg. Da hadde vi ganske sikkert hatt enda mer å slå i bordet med.

Som leserne av Dråpen sikker har merket seg, er det ikke første gang vi har hatt stoff om Bryggeklubben i Oslo (se Dråpen nr. 1- 2011 side 6). Vi skriver ikke om dem på grunn av at vi har lite å formidle, tvert i mot. Vi skriver om dem for måten de behandler våre medlemmer og andre sjøfolk på. Kan de ikke være ærlige, får de ta støytten.

Dagbladet hadde to artikler om samrøret med Bryggeklubben og Colorline 22. august 2007, og en artikkel om det samme temaet dagen etterpå. Den ene løgner slår den andre i hjel. Se utdrag fra den ene artikkelen her:

DAGBLADET 22. AUGUST 2007. SKRIVER BLANT ANNET

I følge Helge Otto Mathisen, konserndirektør for kommunikasjon i Color Line er dette en solskinnshistorie.

Mathisen sier at Bryggeklubben er Color Lines bedriftslege, og at Bryggeklubben, den ansatt og rederiet "i samråd" har funnet en jobb som den ansatte fungerer i.

-Men hun har jo ikke vært i kontakt med klubben?

- Da må du snakke med Bryggeklubben. Vi og de, mener at det ikke er gjort noe ulovlig her.

- Hvordan kan rederiet oppmuntre en lege til å skrive en udyktighetserklæring uten å ha møtt pasienten?

-Vi har ikke oppfordret til det.

-Det fremgår av trygdekontoets notater?

-Ok. Det har ikke vi fått beskjed om, sier Mathisen.

(Utdrag fra art.)

Dr. Foss nektet å uttale seg til Dagbladet. Hadde FFFS tatt kontakt med Foss hadde vi sikkert fått samme responsen, om vi i det hele tatt hadde fått ham i tale. Han er som han sier pensjonist, men ikke mer enn at han kommer hjem fra Florida,

eller hvor han måtte befinne seg, hver gang ett eller annet fordekt skal gjøres. Han påstår at han ikke på lang tid har hatt noe med udyktiggjøringssaker å gjøre. FFFS kan derimot dokumentere at det har han ved flere anledninger, senest sist høst. Vi har flere dokumenter som viser at han ikke snakker sant. På denne bakgrunn har vi, via vår advokat, tilskrevet PFU og forklart vårt standpunkt.

Foss anklager meg for å ville ham ondt, det er bare svada. Dette klarer han best selv gjennom sin praksis ved Bryggeklubben. Jeg kjenner ikke mannen, vet heller ikke hvordan han ser ut. Det jeg misliker og vil stoppe, er mannens uærlige praksis overfor våre medlemmer og andre sjøfolk. De skal kunne føle seg 100 % sikre på at de ikke mister jobben på grunn av en lege som ikke kan holde seg til sannheten, og den eden han en gang avla. Hadde han hatt helt rent mel i posen hadde han ikke gått til PFU, men til politiet.

FFFS valgte og ikke la PFU få dømme i saken på bakgrunn av Foss sitt brev, vi ønsker heller en full gjennomgang i retten. Her er det tre linker man kan gå inn på: <http://turl.no/gdo> - <http://turl.no/gdl> - <http://turl.no/gdp> for å lese mer om sakene.

LRV

Mailen fra Dr. Foss til PFU.

Fra: Johan Foss [REDAKERT]

Sendt: 18. april 2011 21:46

Til: PFU Pressens faglige utvalg

Emne: Dråpen som får begeret til å flyte over

Fellesforbundet for sjøfolk, som er en konkurrent til Sjømannsforbundet, utgir regelmessig et tidsskrift kalt Dråpen. Redaktør for bladet er også formann i Fellesforbundet. Bladet har ved flere anledninger sjikanert undertegnede. Det har jeg valgt å tie i hjel, ikke minst fordi det dreier seg om personal- og pasientsaker hvor personvernet hindrer meg i å legge frem faktiske og korrigerende forhold.

Denne gangen har Dråpen gått for langt. Vedlagte artikkel er sjikanøs og injurierende. Jeg har ikke anledning til å forsvare meg av grunner som nevnt. Påstandene i artikkelen er i beste fall en meget subjektiv tolkning av de fakta som redaktøren har kunnskap om. Jeg er ikke blitt spurt om å kommentere påstandene, jeg kjenner ikke, og har aldri snakket med redaktøren. Det er helt klart at han er ute etter å skade meg. Det klarer han bare i begrenset grad, ettersom jeg nå er pensjonist. Men det går også ut over både Bryggeklubben som sådan og mine kolleger ved klubben. Bryggeklubben AS ledes av min kone som ikke er lege, og eies av Hjelp 24, et datterselskap av Gjensidige. Jeg har vikariert noen dager ved klubben ved sykdomsfravær, men uten å behandle hyre- og arbeidsrettssaker.

Jeg kan ikke forstå annet enn at artikkelen representerer grove brudd på både etikk og god presseskikk. Spesielt fordi jeg ikke er forelagt fakta på forhånd, er ikke spurt om å kommentere, og er forhindret fra å renvaske meg uten å bryte med legers taushetsplikt og Journalfor-skriften. Men dette kan ikke gå u påaktet hen, og jeg involverer derfor PFU som jeg håper kan behandle saken.

Med vennlig hilsen,
Johan Brinch Foss

info@fffs.no – www.fffs.no

Endelig sommer!

Enda et år er lagt i alderens store ryggsekk. Vi har blitt ett år eldre, men har vi blitt tilsvarende klokere?

Det ser ikke slik ut om vi vurderer alle de sakene FFFS får inn. Siste seks måneder har vi hatt to rettsaker og behandlet mer enn 175 saker her ved kontoret. Om vi hadde blitt tilsvarende et år klokere i tillegg til et år eldre, hadde vi gått lyse tider i møte, men akk slik er det ikke. Vi blir bare eldre og gråere, men visere, nei. Og årsaken til dette er enkel; Sjømannsloven!

To dommer angående våre medlemmer er avsagt til nå i år, vi vant begge, i august skal vi sloss for noe så idiotisk som å få samme rett som andre har hatt i årevis: Retten til å trekke kontingen-

ten av på skatten. Hvor er logikken og rettferdigheten når et departement (en del av regjeringen) kan si at FFFS, sammen med mange andre uavhengige forbund, ikke stiller i samme klasse som LO forbund?

Vi skulle likt å vite hvor mange sjøfolk som er enige i at andre skal bestemme hvem sjøfolkene skal stemme på, eller i det minste skal støtte politisk. Vi vet etter mange år til sjøs at diversiteten politisk er like stor om bord i et skip, som den er på en arbeidsplass hjemme. Med slik viten i bakhodet, skal vi da bare la enkeltpersoner, det være seg ministre eller andre, få lov til å bestemme at vi skal ha samme politiske meninger som dem? FFFS mener at det skal vi ikke, vi skal ha et demokrati som fungerer i praksis, ikke et demokrati etter finansministerens ønsker.

Den dagen Arbeidsmiljøloven, og retten til å trekke kontingenten av på skatten, er innført i hele Norge, med andre ord gjelder for alle arbeidstakere, skal vi være fornøyd. Da skal vi si at vi har kommet et skritt nærmere demokratiet. Problemet er bare at vi kommer mest sannsynlig til å være trollgamle før det skjer.

Problemet er at da har vi kanskje ikke bruk for verken Sjømannslov eller andre spesiallover for sjøfolk, handelsflåten vil mest sannsynlig være utflagget, og da er det også for sent å samles i et forbund. Det er for sent å snyte seg når nesa er borte.

Men som sagt, med alderen kommer vel vettet, håper vi.

LRV



Illfoto: Hurtigruten Group – Nina Helland

FFFS vant i Høyesterett - igjen!

FFFS mener at det skal ikke være mulig å bli oppsagt fra jobben fordi man blir syk eller skadet, og til alt overmål hadde vårt medlem pådratt seg en yrkesskade. Takken fra ledelsen var oppsigelse. FFFS tapte i Tingretten og Lagmannsretten men ga likevel ikke opp. Vi trodde på saken, logikken og loven. Det viser seg at det er viktig å stå løpet helt ut.

FFFS har hatt rett hele tiden. Oppsigelsen av kaptein Helge Gunnar Nøis var ugyldig, og Nøis hadde krav på erstatning. Selv om man er sjømann har man krav på beskyttelse når man er sykemeldt. Da vi besluttet å anke saken til Høyesterett, byttet vi også advokat. Det viste seg å være et viktig og avgjørende trekk, han la saken opp på en helt annen måte og overbeviste alle dommerne (fem stykker, med selveste Høyesterettsjustitiarius Tore Schei i spissen) om at de to foregående dommene var feildømt. Advokaten fikk rett, alle dommerne voterte og konkluderte med at Hurtigruten ASA hadde fått medhold på feil grunnlag i de to foregående rettssakene. Dette er juss på aller høyeste plan. Klarere enn denne dommen kan det ikke sies. Dommen er enstemmig, ingen uenighet overhode.

Nøis ble tilkjent en erstatning for tapt arbeidsfortjeneste. FFFS ble tilkjent saksomkostninger for Tingrett, Lagmannsrett og Høyesterett.

REFERAT FRA DOMMEN:

Slutning i sak nr. 2010/2111 sivil sak, anke over dom Helge Nøis og fellesforbundet for Sjøfolk mot Hurtigruten ASA. Slutning i saken sendes til orientering. Premissene vil bli oversendt så snart de er ferdig korrekturlest.

År 2011, onsdag 4. mai kl. 14:45 holdt Høyesterett rettsmøte i avdeling I. Rettens sammensetning: Justitiarius Schei og dommerne Matningsdal, Endresen, Webster og kst. dommer Akerlie. Til behandling forelå sak nr. 2010/2111, sivil sak, anke over dom,

Helge Gunnar Nøis Fellesforbundet for Sjøfolk (partshjelper)
(advokat Per Magnus Falnes- til prøve)

mot Hurtigruten ASA
(advokat Nikolay Skarning)

Retten rådslo for lukkede dører, voterte offentlig og avsa denne

DOM:

1. Hurtigruten ASAs oppsigelse av Helge Gunnar Nøis kjennes ugyldig.

2. Hurtigruten ASA betaler til Helge Gunnar Nøis 300 000 – trehundretusen kroner i erstatning innen 2-to- uker fra forkynnelsen av denne dom.

3. I sakskostnader for tingretten, lagmannsrett og Høyesterett betaler Hurtigruten ASA til Helge Gunnar Nøis og Fellesforbundet for Sjøfolk i fellesskap 286 243- tohundreogåttisekstusentohundreogfortitre -kroner innen-2-to uker fra forkynnelsen av denne dom.

Dommen i sin helhet kan leses på våre hjemmesider, eller ved å gå også inn på linken: <http://turl.no/fw6>

Det har vist seg gang på gang at de sakene FFFS tar opp er på riktig grunnlag. I tillegg til at vi tar opp riktige problemstillinger, har vi også flinke og dedikerte advokater. De, på samme måte som oss, tror på sakene og gjør sitt beste for at våre medlemmer skal få oppreisning. De gjør det ikke bare for pengenes skyld, derfor fortjener de en stor takk.

LRV

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

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

Lege Bendt Fosbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no



Reiseklinikken®



Finansminister Sigbjørn Johnsen mener at det ikke er behov for FFFS

FFFS er for lite sosialt opp-tatt, sier Finansminister Johnsen til Dagens Næringsliv (DN). Dette er en påstand som selvfølgelig ikke kan stå uimotsagt. Først må vi bare understreke at ministeren ikke har fulgt med i timen.

FFFS har hatt ca. 15 rettssaker og flere møter i forlikråd/rettsmekling, alle på vegne av medlemmer som har vært utsatt for urettferdighet og ulovlig behandling i forbindelse med jobben. To saker har vi beklageligvis tapt, en sak grunnet at advokaten vår mistet bevillingen midt under prosessen. Likevel påstår Sigbjørn Johnsen at vi ikke er sosialt engasjert, dette viser bare hvor lite han har satt seg inn i norsk fagforeningsliv. Han og hans departementsråder sitter i sine godt isolerte bobler i departementet og synser.

De synser om lover og lovenes anvendelse. De synes at FFFS's medlemmer ikke skal ha de samme rettigheter som medlemmer i for eksempel LO. De vet selvfølgelig ikke forskjell på en kaptein og en maskingutt, for de sier at alle medlemmene i FFFS kan bli medlemmer i NSF, om de ønsker å kunne skrive kontingentutgiftene av på skatten, men han vet selvfølgelig at NSF er en del av LO systemet.

Når statsministeren sier at loven er lik for alle, sier Sigbjørn Johnsen at slik er det ikke. Loven er slik jeg bestemmer, og han bestemmer at loven er likest for LO medlemmer, for de sørger for partistøtte til AP og er deres støttespillere ved hver eneste valgkamp. Det kan være sikker på, er at FFFS aldri kommer til å støtte AP med en eneste krone.

Ingen andre politiske partier heller, for den saks skyld.

FFFS har en veldig viktig grunntanke. Et fagforbund er til for medlemmene og bare for dem. Vi skal ikke ha noen politiske bindinger, vi skal bruke politikerne for å oppnå best mulig resultater for våre medlemmer. Kommer vi ikke gjennom med våre argumenter for norske domstoler, så skal de vite at vi ikke tar et nei for et nei uten at det er saklig grunnlag for det.

Menneskerettslovene (EMD) står over norsk lov. Om en lov er åpenbart krenkende overfor en part, må loven selvfølgelig endres. En lov må heller ikke være slik utformet at den kan som finansministeren mener at han kan, synes med. Loven skal, som statsministeren sa til det kjedsommelige i forbindelse med Maria Amelie saken, være lik for alle. Den 18. august i år møtes derfor finansdepartementet og FFFS i Oslo tingrett, for å klarlegge hvordan en lov skal tolkes, eller om den åpner for forskjellsbehandling alt etter hvilken fagforening man er tilsluttet, eller hvilken politisk overbevisning man har.

Tingretten blir starten, men vi tror ikke at det blir slutten på denne saken. Basert på den erfaringen vi har med Tingretten så blir dommen anket til Lagmannsretten, og kanskje enda høyere opp i retts-systemet. Taper FFFS hele veien i Norge tar vi saken til Strasbourg, der har saker på samme grunnlag blitt behandlet før, og klager har fått medhold.

Og Sigbjørn Johnsen klager på vårt sosiale engasjement, det forteller mer om isolasjonen i boblen han og hans rådgivere befinner seg i, enn om oss.

LRV

Foto: Arbeiderpartiet.no



Illfoto: Thon Hotels

Hvor er troverdigheten når LO konsekvent bruker hoteller uten tariffavtaler?

I Aftenposten 09.05 i år kan man lese at en del av medlemmenes fordeler ligger i at de kan benytte uorganiserte bedrifters tjenester. Billig overnatting på slike hoteller er en del av LO favør pakken. (les historien her: <http://turl.no/g00>)

Takke meg til å stå utenfor LO når man vet at det viktigste er å spare penger, ikke å støtte overarbeidede hotellansatte. Eller kanskje det er straffen for overarbeidede hotellansatte, ikke å være

organisert i et LO forbund? Av bitter erfaring med LO forbundet NSF, vet vi at medlemmene ikke står i fokus men det gjør penger. FFFS måtte ta forbundet til retten for å få stanset deres pengehungere. Vi måtte gjennom Tingrett og Lagmannsrett før vi endelig fikk medhold i Høyesterett. Da vant vi med minst mulig dommer overvekt, 3-2.

Det kan nesten se ut for at det er ingenting å få gjort med moralen og pengetørsten hos de høye herrer og damer i LO. Da vi hadde vår sak i retten mot dem, vant NSF's egen advokat i både Tingretten og Lagmannsretten, men da saken ble anket inn for Høyesterett, tok ikke LO noen sjanser, de byttet NSF's advokat

Birger Mordt ut med sin egen stjerneadvokat Einar Stueland, og tapte.

Birger Mordt som hadde vunnet to ganger mot oss, var ikke lenger deres sikreste kort, de valgte å bruke en annen. For oss virker det som om de måtte ha en som hadde kontakter inn i det dypeste av Høyesterett, nemlig en mann som var gift med en høyesterettsdommer. Under saken hadde hun riktignok permisjon fra jobben, men hun har ved flere anledninger vært dommer i Høyesterett. Dette viser hvordan kynismen er satt i system. Heldigvis hadde det ingen virkning, som sagt ga tre av dommerne oss medhold.

LRV



Uvær på Stadhavet; hundrevis av skipsforlis – og enda flere har druknet!

I forbindelse med at Værradaren på Vestkapp på Stadtlandet ble åpnet, skrev Odd Oldeide (82 år gammel, avgått fiskeskipper) et avisinnlegg i Fjordenes Tidende, hvor han etterlyste et minnesmerke for alle de hundrevis, kanskje tusenvis, som har omkommet på Stadthavet. Henvendelsen har han sendt til flere instanser.

Beklageligvis har det ikke vært noen respons verken fra Selje Kommune, Selje Reiseliv eller Fiskarlaget. Kystdepartementet har avvist henvendelsen og Oldeide har nå henvendt seg til fylkeskommunen, men heller ikke der har han fått noe svar. Det kan se ut som om det ikke er noen som bryr seg om hvor mange som er omkommet på et opprørt Stadthav. Det er jo så lenge siden, mener de sikkert. Faktum er at den siste

dødsulykken ikke skriver seg lenger bakover i tid enn til 1984 da tørrlastskipet "Sun Coast" forliste og to mann mistet livet.

Er det det som er årsaken til at det ser svart ut for en tunnel gjennom Stadtlandet, de som kommer med råd mener at det er så lenge siden at noen har omkommet? De som bestemmer har i tillegg fast grunn under beina, og er ikke utsatt for

noen farer fra et opprørt hav. De bryr seg ikke. Hva skal de med en tunnel, de skal ikke ut på havet likevel.

Det kan i alle fall ikke være penger det står på, det har vi flust av. I tillegg ville en tunnel gjennom Stadtlandet også blitt en pengemaskin.

Her er det prinsipper og prestisje ute og går, noen har satt seg i hodet at beslutningen om å bygge tunnel, skulle vært tatt av "meg", slik at mer av glorien hadde falt på "rett person". Nå er det slik at andre vil få æren for en tryggere skipsfart på kystens riksvei nr. en, derfor blir det nå nei fra enkelte nøkkelpersoner.

Ingen skal fortelle meg at argumentet om ikke å bygge tunnel, baserer seg på at det er for dyrt. Det vet alle som følger litt med i samfunnsdebatten. Norge er stint

av penger, vi kunne bygget tunnel gjennom hvert eneste nes uten at det hadde gjort nevneverdig innhogg i nasjonalformuen. 1,73 milliarder kroner (inklusive moms) vil det koste å bygge den største av de to alternativene som er utredet. Det vi snakker om er langt under en prosent av oljefondet.

I tillegg mener de som har greie på slikt, at en så unik tunnel vil bli en pengemaskin. Samtidig vil erfaringene med å bygge noe så spektakulært bli en eksportartikkel i seg selv. Det vil bli en turistmagnet på linje med Eiffeltårnet i Paris og andre store turistmål. Penger er med andre ord ikke et argument for å la være å bygge tunnelen, men personlig prestisje og egoisme er.

Et annet argument ved siden av å tape menneskeliv, er selvfølgelig været. Det har ikke blitt bedre med tiden. I 1957 hadde vi 15 stormdøgn ved Stadt, i 1975 hadde vi 36 stormdøgn og i 2000 hadde vi 49 stormdøgn. Om man har vært våken og fulgt litt med i timen, vet vi at vi har mer ekstremvær i vente. Meteorologene påpeker stadig at det vil bli mer ekstremvær i fremtiden.

Når vi så hører Kystdirektøren si at en av grunnene de til at de har en negativ holdning til å bygge tunnelen, er at det vil bli bygget sikrere skip i fremtiden. Dette er, for å si det rett ut, tullprat. Hvordan kan

hun eller noen andre i hennes krets, vite hvor ekstremt været i fremtiden vil bli, hvor mye sikrere kan man bygge skip? Dette er å leke med andre folks liv og helse, mens man selv sitter trykt og godt på landjorden.

Odd Oldeide fortalte meg om en historie han selv var med på, og som han aldri glemmer samme hvor gammel han blir. Ulykken skjedde i 1956 på Stadthavet. En fiskebåt med 19 manns besetning om bord gikk rundt i stormen med de katastrofale konsekvenser det har. De som var på andre fiskebåter og så hva som skjedde, gjorde hva de kunne for å hjelpe, men til liten nytte, kun en man ble reddet. De var hjelpeløse vitner til bankelydene fra innsiden av båten, som fløt opp ned i sjøen, helt til det ble stille. De lydene har forfulgt meg siden sier Oldeide.

Landets største kirkegård ble Stadtlenge kalt, og det med rette. Det første registrerte forliset på Stadtlenge er registrert så langt tilbake som i 1217, da var det to islandske stormenn som druknet. Siden har det gått slag i slag. Store forlis har avløst mindre med ujevne mellomrom, og det verste forliset er sikkert det som skjedde i 1594. Sagnet vil ha det til at ca. 15 portugisiske jekter forliste i en og samme storm, og mellom 300 og 600 mennesker omkom.

Om det i dag hadde skjedd et forlis på Stadtlenge, kunne det like gjerne vært et av de store cruiseskipene som hvert år går i skytteltrafikk opp og ned kysten til Geiranger. Ved maks uhell kunne det lett gått med flere tusen mennesker i et slikt forlis. Når vi nå har mulighetene til å fjerne slike ulykker, og heller gi turistene en spektakulær opplevelse i stedet for, kan jeg ikke forstå de som med god samvittighet sier nei til tunnel gjennom Stadtlandet.

Da er det godt å lese hva stortingspolitikkerne mente/mener (???) om en Stadt Skipstunnel, og sjøtransport generelt:

Skipstunnelen faller godt inn under hovedpremissene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Der står det at sjøsikkerhetsarbeidet skal trygge liv, helse og materielle verdier og unngå miljøødeleggelser til havs og langs kysten. Regjeringen har som uttalt mål å stimulere til utviklingen av sjøtransporten. Godstransport til sjøs er et miljøvennlig alternativ, som bør ta unna en del av den store veksten i transportsektoren i årene som kommer. Økt trafikk vil uvegerlig føre til større risiko for ulykker. Skipstunnelen er allerede ett av de viktigste sikkerhetsargumentene (Sitat fra BT)

Det var den gang det.
LRV



Havila Mars

Foto: Morten Vika

I forrige nummer av Dråpen skrev vi om 2554 gode grunner for å frakte mer av landtransportert gods på kjø

Her kommer enda et par gode grunner

Skipstrafikken står bare for noe over en tredel av Co² utslippene i forhold til biltrafikken. Om vi hadde lagt langt mer av godstrafikken på kjø hadde vi ikke bare spart mye menneskelige lidelser, men også miljøet.

Om man ser litt på tallene under kommer det klart frem at vår påstand stemmer.

Disse slipper ut mest Co₂ i året:
Olje- og gassvirksomhet 13,7 mill. tonn.
Industri og bergverk: 11,3 mill. tonn.
Veitrafikk: 9,8 mill. tonn. Jordbruk: 4,2 mill. tonn, Skipsfart: 3,6 mill. tonn (Kilde BT)

Når vi vet at man sparer både menneskeliv og store menneskelige lidelser, samt sparer miljøet for store utslipp av klimagasser, forstår ikke vi hva samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa tenker på. Her er det mulig å spare mye ubeskrivelig smerte, sorg og elendighet, samtidig med at man skaper nye arbeidsplasser, styrker en utsatt næring og som en ekstra bonus får vi et mye bedre miljø.

FAKTA:

– de menneskeskapt utslippene av klimagasser er mye større enn opptaket av Co² på land og i havet.

– landjorden og havet tar opp henholdsvis 29 og 28 % av klimagassene som slippes ut i atmosfæren.

– konsentrasjonene av Co² i atmosfæren, og dermed på jorden, ville altså vært mye høyere uten opptaket i havet og på land.

– 30 millioner tonn Co₂ bindes i biomassen i sukkertare, stortare, tang og ålegress.

(Kilde: Norsk institutt for vannforskning og Direktoratet for naturforvaltning-BT).

Hva venter du på Magnhild? Månelandingen til Jens?

GRUNN NR. TO:

Om man skal bygge en jernbane eller veitunnel er det momsfritt.

Prisen på Stadt skipstunnel (det største alternativet) på 1,73 milliarder kroner er inkludert moms med kr. 432 500 000. 432 500 000 kroner er lagt til i prisen på tunnelen, forstå det den som kan. Man skriker over seg om at det er så mye forurensing på grunn av veitrafikken, men hva gjør man for å lette på det problemet? Jo man fjerner momsen på vei og jernbaneprosjektene (tunnelene) slik at det blir billigere å bygge.

Så vidt vi har forstått så bidrar kysten med, i alle fall, litt av verdiskapningen i Norge. Vi kan jo nevne olje, oppdrett, fiske, turisme, industri, kraft til store deler av Oslo og Østlandet hvor politikerne sitter, og mye, mye mer. Hva brukes så pengene til? Jo til mer "nødvendige" ting enn et hull i fjellet ute ved storhavet. Det er det som er problemet med Stadt

Skipstunnel, at for en del beslutningstakere, regnes det som et unyttig hull i fjellet ute ved havet, den ligger ikke i Oslogryta.

Det som er førsteprioritet for Oslo, er også førsteprioritet for landet. Resten av landet vil i følge politikerne, for eksempel, få stor glede av en hurtigtogetforbindelse mellom Oslo og Skien. Eller en ditto bane mellom Oslo og Hamar, dette er prioriterte prosjekter, men de ligger i det sentrale østlandsområdet, ikke ute ved kysten, da er det fornuftige og delvis momsfrie prosjekt.

Hva med en hurtigbåtforbindelse mellom Stavanger/Bergen og Trondheim?

For å få det til må man ha trygg skipsleder, men slik norskekysten er fra naturens hånd, er den langt fra trygg. Nydelig ja, men ikke trygg. Er det for mye forlangt at de som bidrar med minst femti prosent av verdiskapningen her i landet også får litt igjen for det?

Ikke bruk fantasipenger, og moms på bygging av Stadt Skipstunnel er fantasipenger når det er momsfritt å bygge tilsvarende tunneler for vei/jernbane. Momsen er et påskudd for å nekte kystbefolkningen effektivitet og trygghet. Stadt Skipstunnel vil kanalisere mer frakt over på kjø, noe som igjen fører til flere arbeidsplasser, noe som igjen vil gjøre tunnelen billigere.

LRV

Hvem har rett til å se hva- og når?

Vi får til stadighet henvendelser fra både medlemmer og andre om tariff og avtaler. De kan ikke finne dem om bord, de forteller at de har spurt både kaptein og rederi, men har likevel ikke fått se dem. Eller de får til svar at de har ikke dem.

Dette er en unnlattessynd som kan medføre straffeansvar både for kaptein og rederi. Kapteinen er forpliktet til å legge frem alle relevante tariff og avtaler. Om man ser på Sjømannslovens § 52, og Straffelovens § 419 (under), ser man at det er straffbart å ikke etterkomme mannskapene på spørsmål om overnevnte. Tariffer og avtaler skal være tilgjengelige til en hver tid.

§ 52. Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet. Skipsføreren skal sørge for at et eksemplar av denne lov og av bestemmelser som er gitt i medhold av loven, finnes om bord og er tilgjengelig for mannskapet. Viser ansettelsesavtalen til en tariffavtale, skal skipsføreren sørge for at det om bord finnes et avtrykk til bruk for mannskapet.

Straffelovens § 419. sier også noe om synlighet.

Endringer Rettsavgjørelser

- Endringer
- Opphevet lovttekst

Med bøter straffes den som (2766 (note se under))

1. ikke iakttar det som i eller i medhold av norsk lov (2767) er fastsatt om registrering eller merking av skip eller annet fartøy (2768) eller om plikt til å ha forsikring (2769) eller om forbud mot bruk av fartøy som ikke er registrert, merket eller forsikret, (2770) eller

2. uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip, (2771) eller

3. ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne representant eller bestyrende reder i tilfelle som nevnt i sjøloven § 3. (2772).

På samme måte straffes den som overtrer det som i eller i medhold av sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 eller lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten er fastsatt om plikt til å ha til stede om bord skipspapirer (2773) samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler. Note (2766)

Ved Magnus Matningsdal. Noter er sist hovedrevidert 17.03.2011.

Formuleringen «den som» innebærer at i prinsippet kan enhver være gjerning-

sperson, men det beror på en konkret tolking av den enkelte bestemmelsen hvem som er pliktsubjekt.

(Magnus Matningsdal er jussprofessor og dommer ved Norges Høyesterett).

Det er med andre ord kapteinens plikt å sørge for at papirene er tilgjengelige for mannskapet, og det er helt unødvendig at mannskapene skal være nødt til å tigge for å få se dem.

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 Knudtson Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fønneland
sjømanns-/offshorelege

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

info@fffs.no – www.fffs.no

Hvordan kan det ha seg at NAV gjør en så dårlig jobb når det gjelder sjøfolk?

I sak etter sak har FFFS vært nødt til å tre støttende til når sjøfolk får problemer med NAV under eller etter sykdom. Hver gang roter NAV enten med Trygde-loven, Arbeidsmiljøloven eller Sjømannsloven.

En annen ting som er med å forkludre sakene hos NAV, er at man aldri får snakke med samme konsulent. Midt i en sak skifter man saksbehandler. Hver gang man tar kontakt må man starte forfra igjen. Fremgangen er nesten lik null, har man framgang, kan du være sikker

på at det ikke varer lenge. Først når man blander advokat inn i sakene ser det ut til at de forstår alvoret, det er i alle fall vår erfaring.

Det er synd at de ikke tar alle saker på alvor, NAV ansatte må huske at bak hver eneste sak er det et menneske som trenger hjelp, det er ikke bare et nummer de skal forholde seg til.

FFFS's mening er at om man ikke har den rette serviceinnstillingen bør man ikke søke jobb i NAV, og de som skal sile og intervju søkerne må heller ikke bare ansette folk for selv å få avlastning. Man må stille krav og være kritiske. For enkelte brukere kan det være så alvorlig at det er snakk om liv eller død.

Det kan nesten se ut som om NAV har ferdig utfylte NEI-skjemaer, som standardsvar til alle førstegangskontakter. Kommer henvendelsen fra advokat, sender man JA-skjemaet.

Fra nå av vil FFFS kreve advokat-salæret dekket av NAV neste gang det blir nødvendig med bistand av jurist, og hvor utfallet blir som det har vært frem til nå. NAV har hatt feil i sin tolkning av regelverket hver eneste gang FFFS har blitt bedt om å bistå sine medlemmer.

LRV



RS Odin

Foto: Redningsselskapet

Kystvakten tar ferie på helligdager



Ilfoto: Forsvarets medierkv

Båtfolket i Sør-Norge fortviler over at Kystvakten tar ferie på helgedager. Forstår ikke båtfolket i sør at kystvakta også må få fri? Dessuten har kystvakta så dyre båter at det ikke var meningen at de skulle brukes.

At de i det hele tatt har vært i bruk var en stor glipp, det var meningen at de skulle være pynt og staffasje når Jens og Jonas hadde gjester fra fattige utland på besøk. Det gjør alltid inntrykk på andre når man har noe til å flutte seg med. Det er et problem at fritids-sjøfolkene ikke har forstått dette. Tenke seg til at småbåtfolket er så frekke at de forlanger at noen skal se

etter dem når de er ute og seiler i egne skuter. Det er ikke bare Kystvaktens oppgave de har misforstått, de har også misforstått bruksanvisningen og bruken av egen båt. Den skal ikke forlate bryggen. Hvorfor tror de at bryggen er bygget? Ikke for å ligge der ensom og forlatt i alle fall, og det er slett ikke derfor en båtplass er så dyr, den er dyr fordi den hele tiden skal brukes.

En helt annen og legitim grunn er at Kystvakten ikke har råd til full beredskap på helligdagene. Dette synes båtfolkene i sør er merkelig. Følger de ikke med på nyhetene? Hvordan skal kystvakten klare å tanke opp for helgekjøring, når man samtidig skal kaste Griseinfluensamedisiner for mer enn 200 millioner kroner, medisiner som Jens sine fattige besøkende ønsket å få kjøpe? Båtfolket burde skamme seg.

Hva, hørte vi noen nevne miljøet? Hva med det?

Om båtfolket bare holder seg ved brygga, er risikoen borte for at de skal gå på grunn og forurense noe som helst. Om store skip skal ut å gå, får de heller legge turen til en ukedag, når Kystvakten har råd til noen dråper på tanken. Det er ikke så greit å tilfredsstille alle offentlige organer og etater med penger, bare spør Jens. Vi har jo bare noen få tusen milliarder kroner på bok. Oljefondet er bare noen få milliarder kroner større enn fond nr. to i verden, oljefondet i Abu Dhabi. Da er det lettere for gjestene fra Zimbabwe, de har verken kyst, penger eller båtfolk i sør å ta hensyn til.

LRV

Human factor

Dagens Norge



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Jeg er ikke så overrasket over diskusjonene i media om dagen når det gjelder problemene i forvaltningen av helsenorge. Sett fra et human factor synspunkt så er det helt naturlig. Se bare hvordan dette organiseres.

Komplekse organisatoriske systemer gjør at kompetansekravene endres uten at det nødvendigvis gir de som arbeider på tjenesteytende nivå bedre verktøy til å gjøre jobben sin. Endringene blir generert på et forvaltningsnivå som har lite eller ingen direkte innsikt i prosessene som foregår der hvor tjenesten blir levert. Reformen konstrueres på bakgrunn av konsulentrapporter og forskning i gitte (smale) områder. Enkle prosesser blir gjort vanskelig ved en definisjon og vurderes ikke basert på praktiske behov. Komplekse systemer blir gjort kompleks fordi kompetansemiljø og ikke fagmiljø styrer, samtidig med at prosesser blir analysert i henhold til resultat og ikke innsats.

Ingen tenker på at graden av kompleksitet og struktur i et slikt miljø utgjør en direkte trussel for kvaliteten på tjenesten fordi vi mennesker har klare begrensninger for hvor omfattende systemer vi kan arbeide i.

Feil gjøres fordi at vi mennesker ikke skjønner utfallet av prosesser, nettopp på grunn av at alt er så komplisert. Når enkeltpersoner stilles til ansvar og fjernes fra sin stilling eller blir omplassert på

grunn av feil er det fordi det er lettere å stille en person til ansvar enn et system. Man får en "syndebukk". Det løser ingen problemer, men vil skjule den virkelige årsaken.

Hva om vi prøver å sammenligne dette med noe som er så resultatorientert som en sportsgren. Roing. En toer uten styrmann. I prinsipp et enkelt konsept. For at dette skal fungere så må det være en eier som kan finansiere teamet, og det må være to roere, en trener og en teknisk ansvarlig for utstyret til roerne. Det må riktig trening og mye forberedelser til før en kan forvente å vinne en konkurranse. "Staten" går inn og tar over roerteamet like etter at båten ble nummer 2 i en internasjonal konkurranse. Kun slått med litt over en båtlengde av et asiatiske team. "Staten" har tatt over et meget godt team.

Det skal konkurreres igjen om ett år og forberedelser til dette må igangsettes. Det må gjennomføres vesentlige reformer.

Den nye eieren har nå engasjert en spesialistgruppe som består av en ekspert på årer, en på båter og en på vann. Den som er teknisk ansvarlig får nå et ressursenter hvor det skal utvikles kompetanse på fagområdene årer, båt og vann. Det blir ansatt tre personer som skal utvikle denne kompetansen og tilpasse den til roerne. Treneren sendes på lederkurs og får en assistenttrener og to medarbeidere som skal koordinere prosessene i teamet. Etter et halvt år har man kommet frem til at kompetansen blant roerne er blitt så høy at man kan fjerne en av dem og disponere plassen til en kvalitetsperson som skal sikre at roingen foregår i henhold til den definerte standarden satt

av kompetansegruppen. Eierne er nå helt overbevist at man med denne satsningen kommer til å nå målet om å vinne konkurransen.

I neste konkurranse kommer ikke den Norske båten inn som nummer to, men helt sist. Ikke bare sist men flere hundre meter bak den som var nest sist.

Roeren vurderes til ikke å ha tilstrekkelig spisskompetanse etter den nye definerte standarden. Nye kriterier utarbeides for å ansette en ny roer. Treneren og assistenttreneren får økt lønnen sin med 35% som takk for formidabel innsats. Eierne har satt ned en analysegruppe som skal vurdere årsaken til resultatet og kompetansegruppen blir utvidet til å omfatte havklima og ingeniørkompetanse på båtkonstruksjon. Det blir nå ansatt fire ingeniører som skal sørge for ny båtkonstruksjon og det blir leid inn konsulenter som skal se på trening av roere basert på den nye konstruksjonsteknologien og reformer av eksisterende krav til kompetanse.

Eieren har brukt enorme resurser og kompetanse på utviklingen av roerteamet og er sikker på at kvaliteten nå er i verdensklasse og at neste gang det skal konkurreres vil teamet bli nr. 1. Denne type logikk er ødeleggende for en hvilken som helst organisasjon og når det dreier seg om risikoutsatte miljøer er det et tidsspørsmål før prosesser bryter sammen. Bruk av enorme resurser og tungt fokus på kompetanse kan virke mot sin hensikt og til og med skjule den virkelige årsaken til problemene. Mennesket må i fokus i stedet for systemet.

Oppsigelsessaken mot Helge Nøis – Hurtigruten ASA

Etter en lang kamp i rettsvesenet vant Helge Nøis omsider fram med sitt syn på sjømannslovens § 14 og forholdet til tap av lovpålagt helseattest. Nøis var skadet i rederiets tjeneste, og opplevde at han fikk lite hjelp og støtte fra arbeidsgiver i denne situasjonen. Som kjent benyttet rederiet hans tap av helseattest som begrunnelse for å si ham opp fra jobben – til tross for at tapet altså var direkte knyttet til den skade han hadde fått mens han var i arbeid for rederiet. Sykemeldingen hadde samme årsak.

Det er med glede vi nå kan konstatere at Høyesterett er enig i at en slik begrunnelse for oppsigelse i en sykdomsperiode ikke er i overensstemmelse med sjømannsloven. Etter å ha opplevd det motsatte standpunkt i så vel tingrett som lagmannsrett, kunne man lett ha gitt opp håpet, men det gjorde altså ikke verken Nøis eller FFFS. Lagmannsrettens dom er knapp. I tidligere praksis fra enkelte tingretter rundt om finner man spor av samme tankegang og resonnement som denne bygger på. Nå har vi en gang for alle fått slått fast at når sjømannsloven verner sjøfolk i en sykdomsperiode, så kan man ikke omgå dette med å begrunne en oppsigelse i forhold som har tilknytning til den aktuelle sykdom. Et annet tema i saken, som også er endelig avgjort, var om man kan "legge sammen" flere sykdomsperioder. Høyesterett er klar på at det kan man – med forbehold om perioder som står i nær tilknytning til hverandre. Det er fullt mulig å være vernet i mer enn 12 måneder til sammen, også når det dreier seg om samme sykdom. Men mer enn 12 måneder sammenhengende er man altså aldri vernet.

Saken har sin parallell i arbeidsmiljøloven, og det må kunne stilles et stort spørsmålstegn ved om det ikke nå er på tide å samordne sjømannsloven med arbeidsmiljølovens bestemmelser. Høyesterett slår fast at når det gjelder oppsigelse og avskjed må bestemmelsene i stor grad forstås likt, men det gjenstår

allikevel forskjeller som det er vanskelig å finne gode grunner for. En samordning vil gi et tydeligere og klarere vern for sjøfolk, og det er vanskelig å se hvorfor det ikke skulle være slik. De tilfellene hvor det av praktiske grunner må være forskjeller kan man jo uansett unnta eller regulere spesielt. En regulering innenfor samme lov vil allikevel være et stort fremskritt for sjøfolk og deres arbeidsrettslige vern. Uforståelige, tilfeldige og til dels uforklarlige forskjeller i vernet vil med en slik samordning kunne lukes vekk.

Oppsigelsessaken Tide Sjø – Øyvind Soldal

Jeg har i en tidligere utgave av Dråpen omtalt denne saken, og mente der at rederiet her har vært i utakt med tiden. Lagmannsretten har gitt Soldal fullt medhold i at oppsigelsen i denne saken ikke har vært gyldig, og han har fått jobben tilbake. Soldal hadde ikke alkohol i blodet da dette ble målt, og urinprøver alene kan ikke danne grunnlag for en oppsigelse når saken lå an som den gjorde her. Til tross for at rederiet la store ressurser i saken, man fikk bl.a. en sakkyndig over fra UK for å vitne til deres fordel, allikevel har retten sagt seg enig i Soldals argumentasjon. Når man går til et så avgjørende skritt som oppsigelse/avskjed, må sakens faktum være klarere enn det var i denne saken. At Soldal selv sa opp er ikke avgjørende – hans egenoppsigelse var basert på en ren misforståelse



Advokat Per Magnus Falnes

av situasjonen, og rederiet skulle hatt rutiner som ivaretok ham på en bedre måte i en situasjon som dette. Saken har betydning for forståelsen av flere forhold, og den er interessant når man skal vurdere arbeidsgivers rett til å iverksette interne retningslinjer som etter sin art går lenger enn loven i det enkelte tilfelle. Noen ganger er jo dette helt greit, i andre tilfeller kan det være langt mer problematisk. Det blir både sentralt og viktig at fagorganisasjoner/tillitsvalgte i en slik sammenheng er svært bevisste og faglig godt oppdaterte.

Fra vår side har vi hele tiden hevdet at saken var klar. En sjømanns arbeidsrettslige vern er betydelig når forholdene ligger an som i denne saken. Parallellen til bestemmelsene i – og praksis etter arbeidsmiljøloven er åpenbar. Selv om saken i bunn og grunn dreide seg om sjømannsloven og instrukspraksis hjemlet i denne, har retten også i denne saken i stor grad sett hen til praksis etter arbeidsmiljølov og avtalelov. Nok en gang viser det seg at en harmonisering av regelverket er på sin plass – tiden for å sette i gang dette lovarbeidet er for lengst kommet.

info@fffs.no – www.fffs.no

Sorte hull: Kosmiske superslurpere



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

Rundt store sorte hull virvler ofte store mengder materiale, gjerne rester av istykkerrevne stjerner og planeter.
Illustrasjon: NASA

Rundt omkring i verdensrommet finnes det objekter som er så ekstreme at vi knapt fatter det. Sorte hull slurper i seg alt som kommer i nærheten. Slike eksotiske monsterhull er nøkkelen til, og kan teoretisk løse to av de store problemene for

vår sivilisasjon. Inntil vi får utnyttet dette kan vi glede oss over de fantastiske flotte og sjeldne himmelfenomenene som nå inntreffer i Norge.

Dersom vi kaster en stein opp i luften, vet vi at den raskt faller ned igjen. Dersom vi kaster hardere, går steinen høyere og det tar lenger tid før den

treffer bakken igjen. Dersom vi hadde klart å kaste steinen opp med 40 000 km/t, ville den derimot ikke ha falt ned igjen. Steinen hadde forlatt Jorden og forsvunnet ut i verdensrommet. Dersom Jorden hadde vært tyngre og tettere, ville tyngdekraftene vært sterkere og steinen måtte hatt enda større fart for å forlate planeten vår.

Når spesielt store og tunge stjerner dør, klapper de indre delene sammen under sin egen tyngdekraft. Resultatet blir en ekstremt tett prikk og rundt

denne går tyngdekraftene helt bananas. For å slippe unna måtte et romskip beveget seg mye fortere enn lyset. Men det er ikke mulig, ingenting kan bevege seg fortere enn den kosmiske fartsgrensen som er lysets hastighet – 300 000 km/s.

Når ikke en gang lyset slipper unna, kaller vi objektet et sort hull. Selv om ingenting kan slippe vekk, kan sorte hull suge til seg stoff som kommer for nær.

TO TYPER SORTE HULL

Vi vet om to typer sorte hull: Den første typen er rester etter døde kjempestjerner. Disse veier 6-15 ganger så mye som Solen (2-5 millioner ganger så tungt som Jorden) og er 4-9 mil brede. Slike hull finnes det flere millioner av bare i Melkeveien.

Den andre typen superhull som det stort sett bare finnes en av i hver galakse – i midten av galaksene. Slike hull veier fra noen millioner til flere

milliarder ganger mer enn Solen og de største er på størrelse med Sol-systemet. Slike hull kan suge til seg stjerner, planeter og solsystemer som kommer for nær. Dette har blitt observert flere ganger de siste årene.

Løs samfunnsproblemer med sort hull. Ingen sorte hull befinner seg i nærheten av Jorden, men hvis vi hadde hatt tilgang på ett kunne vi lett brukt det som søppelkasse. Dersom vi samler søppelet i container, fester denne til en vaier og slipper søppelet inn i hullet,



Et sort hull ligner en enorm, sort ball som svever i rommet. Lyset fra fjerne stjerner blir bøyd som av et brenn glass. Illustrasjon: NASA og G. Bacon (STScI)

kan vi bruke en dynamo til å få ut store mengder energi. Faktisk er det ingen grenser for hvor mye søppel et sort hull har plass til og derfor heller ingen grense for hvor mye energi vi kan hente ut! Men inntil vi klarer å forflytte oss til et sort hull, får vi ingen av glede av dette.

STORE HIMMELBEGIVENHETER

Vi er inne i en periode med eksepsjonelt mange og flotte himmelfenomener. I vinter inntraff en total måneformørkelse, 4. januar var det en meget stor delvis solformørkelse, 1. juni en sjelden og svært vakker midnattssolformørkelse og 15. juni en stor måneformørkelse.

Den neste begivenheten i rekken er en total måneformørkelse 10. desember. Og deretter kommer de virkelig store fenomenene:

Venus-passasjen 6. juni 2012. Dette blir den siste gangen på langt over 100 år at vi kan oppleve å se planeten Venus passere over solskiven. Fenomenet er historisk kaliber og demonstrerer hvordan vi sannsynligvis vil kunne oppdage liv på fjerne kloder.

Total solformørkelse 20. mars 2015. Denne dagen blir Solen totalt formørket i 2,5 minutter på Svalbard og deretter på Nordpolen. I hele resten av landet inntraffer en meget stor delvis formørkelse. Se mer om disse store begivenhetene på www.astroevents.no

Der finnes også bilder fra det som har vært, informasjon om hvordan de kommende fenomenene kan oppleves best mulig og hva som trengs av utstyr for Venus-passasjen.



Den 6. juni 2012 opplever vi at Venus passerer foran solskiven. Her fra Venus-passasjen i 2004, Venus er ytterst på høyre side av solskiven. Dette bildet ble tatt i såkalt hydrogen-alfa-lys fra Kanonmuseet på Møvig Fort utenfor Kristiansand. Foto: Trond Hugo Hermansen

“Nærings- og handelsminister Trond Giske har besluttet at Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene skal slå sammen. Formålet med sammenslåingen er å etablere en enhetlig sjøfartsadministrasjon som er godt rustet til å møte samfunnets krav til sikkerhet, miljø og service på skipsfartsområdet”. (fra sjøfartsdirektoratets hjemmesider)

Næringsministeren sender saker ut på høring, men gir blaffen i tilbakemeldingene

Vi har alltid ment at ber man om andres oppfatning, skal man også høre på hva de mener. Sender man ut spørsmål om hva faggrupper har å si om en sak, bør man i det minste lytte til dem og utsette beslutningen i saken til man har fått flertall for egne meninger.

Det gjør ikke Trond Giske. Han kjører på som om han har carte blanche i de fleste saker.

Det siste nå er at han skal slå sammen Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene, ikke bare samle dem under samme tak. Nei da, de skal samles under en og samme administrasjon/ledelse. Når vi er så sikre i vår omtale av saken kommer det av at vi har snakket med folk som kjenner saken fra innsiden. Der får vi også greie på at Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) ikke har fått noen invitasjon til å være med på høringen, slik de andre sjømannsforbundene har fått, vi får først greie på resultatet når Giske har avgjort saken. Han viste vel hva vårt svar ville bli.

Grunnen til at vi er så oppbrakte over nyheten som vi kan lese i forskjellige medier, også Sjøfartsdirektoratets egne hjemmesider, 15.04.11, er at dette er første snik- skritt til å fjerne NOR- registret. Det får vi også høre fra insidieren vi har snakket med; kysten er blitt en fargeklatt av utenlandske flagg, sier “vår mann” i skipsregistrene.

Det de er mer usikre på er om vi skal få lov til også å ha noen norske flagg langs kysten i fremtiden.

Det hadde vært veldig flott om næringsministeren hadde fortalt oss hvorfor registrene og direktoratet absolutt må ha samme administrasjon, hvorfor det er nødvendig med bare en ledelse? Vi vet at det ikke er så mange som er genuint opptatt av å beholde norsk skipsfart, bemannet med flest mulig nordmenn, men der er noen, og FFFS er en slik “noen”. Derfor tar vi også opp dette alvorlige problemet. Sammenslåingen må stoppes. Som sjømannsorganisasjon er vi vel helt alene om å mene at dette er galskap. Vi organiserer stort sett bare nordmenn, utlendingene er i mindretall, (hos andre forbund er det vel motsatt) men de utlendingene vi har som medlemmer blir tatt på alvor og har norske vilkår. Hadde næringsdepartementet vært ærlige og

sendt ut høringsvarsel også til oss, ville de fått vite at det Giske er i ferd med å gjøre nå, er første steg i å flagge ut resten av den Norske flåten.

Noe annet som hadde vært interessant å få vite i denne sammenheng er hva “kapteinen” på toppen av Sjøfartsdirektoratskuta mener om saken. Med all den fartstiden og erfaringen han har fra de syv, eller er det åtte hav? har å si i sakens anledning. Det må vel være han, Trond Giske har fått innspillet fra, selv har han jo ingen fartstid. Derfor håper vi at sjøfartsdirektør og sjømann Olav Akselsen vil fortelle oss årsaken til at registrene skal underlegges Sjøfartsdirektoratet. Slik vi ser det må jo han ha en ekspertise på området, sikkerhet, miljø og service til sjøs, som har vært godt skjult for de fleste.

LRV

ADVOKATFIRMA ANS **STIEGLER**
ESTABLERT 1895



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

EUROJURIS
BYrå

Besøksadresse: C/o Michaelsons g. 2A, 502 Bergen
Tlf: (+47) 55 21 54 00
Fax: (+47) 55 21 54 25

Postadresse: Postboks 1124 Sentrums
5801 Bergen
E-post: bergen@eurojuris.no

Adv. Anne Synnøve
Tlf: (+47) 54 38 34 74
Fax: (+47) 54 38 00 18

Adv. Anne Siri Berntsen
Synnøve
Tlf: (+47) 54 33 30 90



Visekonsernsjef i DNV, Tor E. Svensen

Sikkerheten til sjøs må bli bedre

En lang trend med stadig færre ulykker til sjøs har nå snudd. Tallene er i ferd med å øke igjen. Det er på tide å gjøre noe med sikkerheten til sjøs, sier visekonsernsjef i DNV Tor E Svensen. Han har tre forslag til hvordan dette kan gjøres.

Antall ulykker til sjøs har sunket de siste 30 årene, og betydelig færre liv har gått tapt i denne perioden enn i den foregående 30-årsperioden. Dette skyldes høyst sannsynlig en kombinasjon av at aktørene i næringen, havnestatene og classeselskapene har gjort en betydelig

innsats for å bedre sikkerheten. Samtidig har det vært en kontinuerlig utvikling av internasjonale lover og regler. De siste ti årene har vi imidlertid sett en reversering av denne trenden. De første 20 årene av perioden sank ulykkestallene fra år til år, men de siste ti årene har antall ulykker til sjøs begynt å øke igjen. Denne observasjonen støttes av data fra forsikringsbransjen.

DNV har over mange år samlet og analysert data rundt aspekter knyttet til temaet sikkerhet til sjøs. Over 14 000 skjemaer har blitt distribuert til rederier over hele verden, og til alle nivåer i rederiene, og både folk på land og til sjøs har deltatt. Skjemaene er blitt fylt ut og returnert til DNV.

–Vi ser at mer enn halvparten av ulykkene skyldes navigasjonsforhold, sier Tor E Svensen. Dette betyr i klartekst at det er menneskelige feil som har ført til mer enn halvparten av ulykkene.

NÆRING I VEKST:

I et internasjonalt perspektiv ser vi at den maritime næringen er i vekst. Vi vil i årene fremover få flere nye skip, og i dag er hele 7 000 skip under bygging. Skipene blir større og større, og vi ser at skip generelt får mer avansert teknologi. Til sammen betyr dette at det vil bli mer krevende å bedre sikkerheten til sjøs. Dette betyr igjen at det vil bli stilt stadig større krav til sjøfolkene.

–Det er på plass å spørre seg selv om

vår bransje er tilstrekkelig forberedt til å møte denne utviklingen, sier Tor E Svensen.

En annen side av denne saken er at ofiseren på brua blir stilt overfor mange ulike krav – og det gjerne samtidig.

– Blir de rette valgene tatt når sikkerhetsaspektet skal balanseres opp mot andre prioriteringer? spør Tor E Svensen. Han peker på at personen på brua må ta mange raske avgjørelser, og stadig oftere kommer han opp i situasjoner hvor ulike krav blir stilt opp mot hverandre.

Med dette mener Tor E Svensen at krav til lønnsomhet i praksis kan bli satt opp mot nødvendige behov for stans f.eks. for vedlikehold eller for opplæring av personell – eller kanskje til og med opp mot behov for stans som følge av uvær. Enhver stans kan forsinke leveranser eller gi tap av kontrakter, og dette kan føre selskapet opp i en uheldig konkurranse situasjon.

TRE TILTAK NØDVENDIG:

Når alle disse aspektene blir tatt i betraktning ser Tor E Svensen tre behov for tiltak for den maritime næringen:

–For det første må vi få på plass en bedre sikkerhetskultur. For det andre må vi få på plass en mer effektiv og målrettet opplæring av sjøfolk. For det tredje bør vi få på plass et formelt opplegg for jevnlig måling av sjøfolkene kompe-

tansenivå. Selv om offiserer har de rette sertifikatene står det ofte igjen å kunne måle at de faktisk innehar de rette kvalifikasjonene for akkurat den jobben de skal gjøre.

Her nevner Tor E Svensen et eksempel fra luftfarten. En flykaptajn får ikke føre en flytype før han har vært gjennom et opplæringsopplegg for akkurat denne flytypen. Men en skipsoffiser, derimot, kan bytte til en annen skipstype uten å måtte legge frem bevis på spesifikk opplæring for denne type skip.

–Dersom ikke disse tre tiltakene blir tatt på alvor vil det være vanskelig å bedre sikkerheten til sjøs, sier Tor E Svensen.

– Unike design og ny teknologi er ikke nok for å hindre ulykker. Det menneskelige aspektet vil alltid stå sentralt og dette kommer vi ikke unna. Her må det jobbes med holdninger, både i samfunnet generelt og i hvert enkelt rederi.

LIV VIKTIGERE ENN MILJØ:

Men den maritime næringen står også overfor en annen utfordring. Miljøkravene blir stadig strengere, noe som naturlig nok har ført til endringer for industrien. Dette har vært en viktig og riktig utvikling, men nå er det i følge Svensen på tide å få på plass en bedre balanse mellom håndtering av miljørisiko og sikkerhetsrisiko. Å unngå tap av liv er minst like viktig som å unngå skader på miljøet.

–Industrien vår vil alltid måtte balansere sikkerhet opp mot andre prioriteringer, og den utviklingen vi har sett de senere årene viser at vi ikke har den rette balansen nå, sier han.

– Miljøvern har nesten blitt viktigere enn vern av liv. Fokus på miljø har overskygget hensynet til tap av menneskeliv. For å demonstrere dette viser han til den store ulykken som skjedde i Mexico-gulven i april hvor riggen Deepwater Horizon sank og 11 mennesker mistet livet. Ulykken førte til en massiv utblåsning av olje, og i ukene som fulgte var det utelukkende miljøaspektet som hadde fokus i verdenspressen. Det menneskelige aspektet ble helt borte.

LYTTET TIL:

Men Tor E Svensen har tro på at den utviklingen vi har sett de siste årene kan snus. Han presenterte sine tre forslag til tiltak på en pressekonferanse for shippingpressen som var samlet på Norshipping-konferansen på Lillestrøm i mai, og han fikk da store oppslag på denne saken.

–Det viser at budskapet mitt blir lyttet til, konkluderer han.

TEKST: EVA HALVORSEN.
FOTO: NINA E. RANGØY.



Illfoto: www.aqua-guardian.no

Nå er det snart valg igjen



Illfoto: Stortinget

Hvem skal vi gi vår støtte til denne gang?

Eller rettere sagt, hvem fortjener vår støtte?

Før valget i 2009 kunne vi lese i flere medier, blant annet "Fiskaren" at NSF ga sin støtte i form av pengegaver til de Rød-grønne. De bestemte med andre ord hvem du skulle støtte økonomisk.

For et partipolitisk uavhengig forbund som FFFS virker slik behandling av medlemmene totalt forkastelig. FFFS har nedfelt i vedtektene at vi ikke skal

drive partipolitikk, det skal vi overlate til medlemmene, og det har vi tenkt å følge. Du skal, uten påvirkning fra oss, få gi din stemme til hvem du vil. Hvem du stemmer på er fullstendig opp til deg. Når vi ser det som ble publisert før valget i 2009, begynner vi å lure på om det i det hele tatt er mulig. Vi har jo hemmelige valg her i landet, da kan vel ikke et fagforbund ta medlemmenes penger til å støtte de, eller det partiet ledelsen selv ønsker. Det er å misbruke både penger og tillit, slik vi ser det.

Vi vet, etter mange år til sjøs, at sjøfolk

ikke er en homogen gruppe som stemmer det samme. Sjøfolk er like forskjellige som andre yrkesgrupper, de stemmer ulikt. Derfor mener vi at det å ta penger fra innbetalt kontingent, som er ment å være et verktøy for forbundet til å hjelpe medlemmene, ikke kan være noe ledelsen skal kunne sjalte og valte med etter eget forgodtbefinnende. De sier at Landsstyret har vedtatt å gi økonomisk støtte til regjeringspartiene, men nekter å oppgi beløpets størrelse.

Det er nå det begynner å skurre, hvor stor er støtten? er den på en million

kroner? er den større eller mindre? Dette hadde det, som medlem, vært greit å få vite. Går virkelig pengene til støtte til regjeringspartiene, eller blir de brukt til ganske andre ting?

Uansett om det er lovlig eller ikke, så det er i beste fall umoralsk. Dette blir selvsagt bare spekulasjoner, men så lenge man ikke vil spille med åpne kort, må de også tåle at det stilles spørsmål omkring slike ting.

På bakgrunn av at forbundet nekter å oppgi hvor mye de bruker av kontingentpengene i politisk støtte, kontakten vi oppisjonen på Stortinget ved Per Sandberg FrP, for å høre om det i det hele tatt er lovlig med slik støtte. Det er ikke tilfeldig at valget falt på ham, han

er nemlig formann i justiskomiteen på stortinget. Spørsmålet ble stilt og svaret kan dere lese i brevet under.

Som man kan lese i brevet fra departementet skal alle beløp over så og så mange kroner oppgis, størrelsen på den oppgitte støtten er avhengig av hvem man støtter. Siden de ikke vil si hvor mye de har gitt til de enkelte partier, må vi gå ut ifra at de har holdt seg innenfor de lovlige grenser. Men når man vet at enkelte forbund bruker foreningspenger til politisk støtte uten å ville oppgi hvor mye, mener vi at forbundet har mistet mye av sin troverdighet.

I praksis betyr dette; om du vil at din stemme skal bety noe, og er medlem i et forbund som er politisk, må du tenke deg

godt om. Har du ditt yrke til sjøs og er medlem i et politisk forbund, vet du nå hvordan din politiske mening blir minsket/styrket alt etter din egen politiske overbevisning. Som medlem i FFFS kan du i alle fall være sikker på at vi ikke misbruker innbetalt kontingent til å støtte politiske partier, vi spiller med åpne kort og regnskapene er åpne for alle som betaler medlemskontingent til oss. Du kan lese artikkelen om den politiske

støtten på følgende link:
<http://turl.no/fh7>

LRV

Skriftlig spørsmål nr.1467

Jeg viser til brev av 25. mai 2011 fra Stortingets president med skriftlig spørsmål nr. 1467 fra stortingsrepresentant Per Sandberg til arbeidsminister Hanne Inger Bjurstrøm.

Spørsmålet lyder:

Er fagforeningers økonomiske støtte til politiske partier i Norge lovlig i henhold til norsk lov ?

Fornyings-, administrasjons- og kirkeministeren har fått videresendt ovennevnte spørsmål fra Arbeidsministeren. Som ansvarlig statsråd for Lov om visse forhold vedrørende de politiske partiene av 17. 06. 2005 (Partiloven), vil jeg besvare spørsmålet.

Det er ikke noe forbud i partiloven mot at politiske partier kan motta gaver i form av penger eller andre typer gaver fra fagforeninger eller andre organisasjoner i samfunnet. Jeg viser i den forbindelse til lovens kap 4 §§ 17- 22. Det er imidlertid et krav i §18 flg om åpenhet om partigaver over en viss størrelse fra en bidragsyter. Disse skal etter § 20 rapporteres til Statistisk sentralbyrå sammen med bidragsyters identitet hvis gaven(e), fra én og samme bidragsyter i løpet av et år, overstiger hhv 10 000 kr til partiledde på kommunalt nivå, 20 000 kr til partiledde på fylkeskommunalt nivå eller 30 000 kr til partiets hovedorganisasjon. Det norske regelverket på dette området er på linje med det som kan sies å være den internasjonale normen, herunder Rekommandasjon 2003/4 fra Europarådet om felles regler mot korrupsjon i finansieringen av politiske partier og valgkampanjer.

Med hilsen
Rigmor Aasrud

Illfoto: Hurtigruten Group - Trym Ivar Bergsmo

SLEIPNERSAKEN

- EN BORTFORKLARING

Som nevnt i forrige nr. av Dråpen sendte jeg brev til Justis- og politidepartementet med spørsmål om hvor Sleipners pongtonger er, ettersom de ikke har kommet til syne i noen sammenheng i forbindelse med bergingen av vraket. Jeg har nå fått svar på brevet – men ikke på spørsmålet.

Henvendelse vedrørende Sleipner-forliset

Vi viser til ditt brev datert 25. februar 2011 og e-post av 12. april 2011 med vedlegg, vedrørende Sleipner-forliset. Vi beklager at det har tatt tid å besvare henvendelsen.

Justisdepartementet oppnevnte undersøkelseskommisjonen etter MS Sleipners forlis i medhold av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 485. Kommisjonen skulle i følge sitt mandat foreta de undersøkelser som den fant nødvendig for å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring ulykken og årsaken til den. I mandatet lå det også presiseringer av hvilke forhold kommisjonen særlig skulle vurdere.

Undersøkelseskommisjonen etter Sleipners forlis var uavhengig og var selv ansvarlig for de undersøkelser som ble gjennomført. Kommisjonens rapport er en offentlig utredning utgitt av den uavhengige kommisjonen. Kommisjonen ble satt sammen på en måte som skulle dekke den kompetansen som kunne være relevant for kommisjonens undersøkelser.

Fra 1. juli 2008 ble ansvaret for undersøkelse av sjøulykker overført fra Justisdepartementet til Statens havarikommisjon for transport tilknyttet Samferdselsdepartementet. Videre henvendelser vedrørende ulykken bør rettes dit.

Med-hilsen

Bente J. Kraugerud
kst. avdelingsdirektør


Marianne Øyfoss Salomonsen
rådgiver

Vel vitende om hvilket svar jeg ville få, sendte jeg en forespørsel til havarikommisjonen, som selvsagt bare kunne besvares på et vis:

Hallo,

Takk for din henvendelse. Det er riktig som departementet påpeker at ansvaret for undersøkelse av sjøulykker ligger hos havarikommisjonen fra 1.7.2008. Det tidligere undersøkelsesregimet med sjøforklaringer og ad hoc kommisjoner opphørte fra samme dato. En av svakhetene med ad hoc kommisjoner var nettopp at de ble nedsatt på grunn av en bestemt hendelse for så å bli oppløst når undersøkelsen var avsluttet. Sleipner undersøkelsen ble gjort av en undersøkelseskommisjon oppnevnt av Justis- og politidepartementet. Rapporten (NOU 2000:31) ble avgitt til samme departement. Justis- og politidepartementet må etter mitt skjønn derfor være eier av dokumentet. Når det gjelder den faglige oppfølgingen av noen av funnene i rapporten vil det være naturlig å henvende

seg til Sjøfartsdirektoratet jf. pkt. 1.4 i rapporten. Håper dette er oppklarende.

Med vennlig hilsen
William J. Bertheussen
Avdelingsdirektør
Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Setningen: "Når det gjelder den faglige oppfølgingen av noen av funnene i rapporten vil det være naturlig å henvende seg til Sjøfartsdirektoratet jf. pkt. 1.4 i rapporten" (Sleipner-rapporten), var en nyttig påminnelse. Det kan bety at det er Sjøfartsdirektoratet som er rådgiver i den bortforklarende formuleringen i brevet fra departementet, hvor mitt enkle spørsmål overhodet ikke er nevnt. (Hvis det er noen instans som ikke er interessert i at sannheten om pongtongene skal komme fram – så må det være nettopp Sjøfartsdirektoratet).

Nå har man altså den situasjonen at alle forespørsler om denne saken, inkludert

mitt til departementet, sannsynligvis blir forelagt Sjøfartsdirektoratet.

Pkt. 1.4 i rapporten inneholder stort sett en bortforklaring av Sjøfartsdirektoratets ansvar mht. kontroll og oppfølging under byggeperioden. Man skylder på at det var mangelen på internasjonale regler som gjorde at direktoratet overså – eller ikke var i stand til å forstå – de mest elementære regler som gjelder for sammensetning av skrog.

Anmeldelsen

Som tidligere nevnt i Dråpen sendte jeg anmeldelse på Sleipner-kommisjonen 5. januar 2010, og at jeg sendte klage på behandlingen av anmeldelsen. Den klagen havnet til slutt hos statsadvokaten i Hordaland, og svaret kom i brev av 16. mai 2011:

kopi av brevet fra statsadvokaten (underskrift) Førstestatsadvokat Erik Stolt Nilsen

Henvendelse om Sleipnerulykken

En har den 17. august 2010 mottatt Deres brev til Justisdepartementet av 28. juni 2010 for besvarelse. Herfra er det oversendt forespørsel til Hordaland politidistrikt om saken, da Deres anmeldelse av 5.1.2010 av ulykkeskommisjonen etter Sleipnerulykken var ukjent her. Beklageligvis har det tatt noe tid å få svar fra Hordaland politidistrikt og en har måttet purre på dette. Først den 11. april d.å. mottok en så en redegjørelse og kopi av Deres anmeldelse med tilhørende dokumentasjon.

En ser av Deres brev av 28. juni 2010 at De ønsker en orientering om hvordan en riktig behandling av denne saken ville være. En mener at behandling av denne saken har vært gjennomført i riktig spor og at beslutning er truffet av riktig politidistrikt. Ulykken fant sted i Hordaland politidistrikts område og har vært etterforsket som straffesak av Hordaland politidistrikt. Saken er senere irettført av Hordaland statsadvokatembeter.

En er oppmerksom på at Deres anmeldelse gjelder kommisjonens arbeid og at kommisjonen som sådan ikke har sete i Hordaland. En fornuftig bruk av politiets ressurser tilsier like fullt at en oppfølging av Deres henvendelse skjer i det distrikt som besitter bakgrunnskunnskaper om den ulykke som lå til grunn for kommisjonens arbeid.

Det er riktig som De påpeker at Einar Drægebo deltok i kommisjonen som politimester i Hordaland politidistrikt på det aktuelle tidspunkt. Det er dog viktig å merke seg at Einar Drægebo forlot politietaten for flere år siden. Samtidig med at Einar Drægebo gikk over til virksomhet som advokat, ble også Hordaland politidistrikt i sin daværende form og med sine daværende grenser nedlagt. Det ble opprettet et nytt Hordaland politidistrikt som innbefattet også Bergen politidistrikt slik det tidligere var definert. I det nye politidistriktet har Einar Drægebo aldri hatt noen stilling. En er innforstått med at flere tjenestemenn som har jobbet med Einar Drægebo også arbeider ved det nye Hordaland politidistrikt. En kan dog ikke se at dette politidistriktet på noen måte er inhabilt i forhold til å behandle Deres henvendelse.



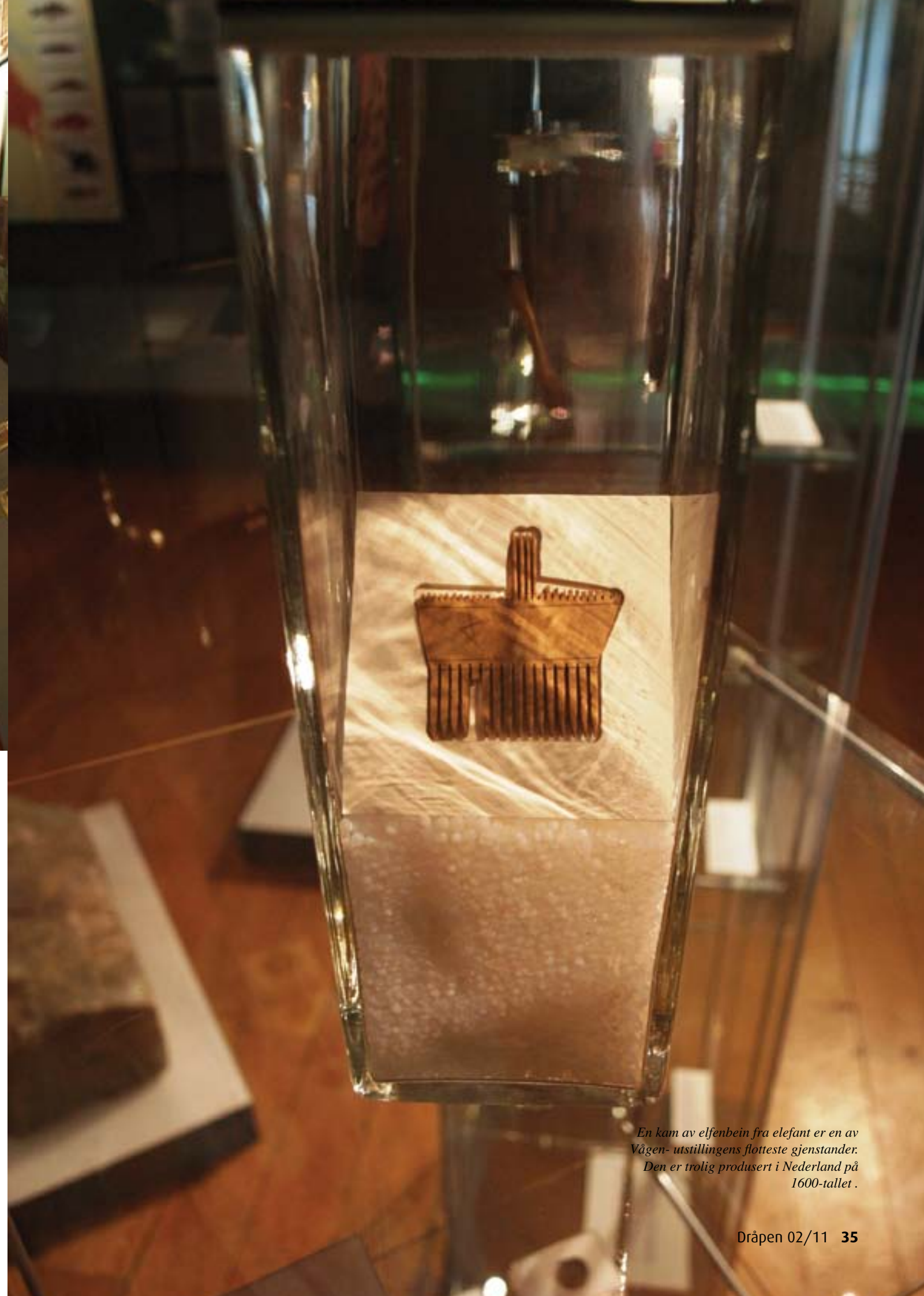
Utstillingen om Vågen er lokalisert i rommet for skiftende utstillinger i museets 2. etasje. Legg merke til de skrå montrene langs veggene, utformet som "tittekasser" i barnevennlig høyde

Nye utstillinger på Bergens Sjøfartsmuseum i jubileumsåret

Av Lilli M. Ingvaldsen,
undervisningsleder

Bergens Sjøfartsmuseum ble opprettet den 13. april 1921, og kan følgelig feire sine 90 år i 2011. Halvveis i jubileumsåret kan vi notere oss at den gledelige oppgangen i besøkstall museet har hatt de siste syv-åtte år, ser ut til å fortsette. Flere nye utstillinger skal sikre at publikumsinteressen holdes ved like også i 2011.

Bergens Sjøfartsmuseum har hatt mer enn en dobling av besøkstallet siden 2003, og har som målsetting å nå 30.000 i 2011. Økte besøkstall kommer imidlertid ikke av seg selv. Vi håper at et høyt aktivitetsnivå, med spennende vår- og høstprogram, samt flere nye utstillinger, skal trekke publikum til Sjøfartsmuseet. Fire nye utstillinger er planlagt for visning i løpet av 2011. De to første, som gis en



En kam av elfenbein fra elefant er en av Vågen-utstillingens flotteste gjenstander. Den er trolig produsert i Nederland på 1600-tallet.



Kanonkule av stein – et minne fra Slaget på Vågen i 1665? Kula ble funnet utenfor Nykirkekaien, 2,5 meter ned i bunnmassene.

kort presentasjon av her, åpnet henholdsvis 10. og 19. mai.

Vågen – en komplisert kulturskatt Utstillingen er produsert av Bergens Sjøfartsmuseum med støtte fra Bergen kommune og Klima- og forurensningsdirektoratet. Her presenteres metoder og resultater fra den marinarkeologiske forundersøkelsen som Bergens Sjøfartsmuseum gjennomførte i Vågen fra sommeren 2010 til slutten av 2011. Dette er det mest omfattende prosjektet

som er foretatt som del av forvaltning av kulturminner under vann innenfor museets forvaltningsdistrikt (Hordaland, Sogn og Fjordane og Sunnmøre). Forundersøkelsen er en lovpålagt del av det større prosjektet Bergen kommune har gjennomført for å planlegge tiltak mot miljøgifter i Bergen havn og Byfjorden. Formålet med museets forundersøkelse var å fremskaffe kunnskap om potensialet for kulturminner i Vågen, og i hvilken grad dette vil komme i konflikt med miljøopprydding på sjøbunnen.

Sjøbunnen i Vågen er en "katalog" som viser byens historie. Fra slutten av vikingtid eller i tidlig middelalder begynner sporene fra aktiviteter på land å legge seg på sjøbunnen. I all hovedsak forteller funnmaterialet om hverdagslivet i byen, gjennom enorme mengder avfall og gjenstander som er kastet eller mistet på sjøen. Opphopning langs Bryggen av store mengder utenlandsk keramikk, forteller for eksempel om omfattende handelsvirksomhet og langtrekkende handelsforbindelser. Utenfor Bradbenken

Gjenstander av organisk materiale som er hentet opp fra sjøbunnen – i dette tilfellet bein og gevir – tørker inn, sprekker og ødelegges i kontakt med luft. Disse må oppbevares i vann inntil de er behandlet av en profesjonell konservator.





Oscar Reynert Olsens malerier vises i museets nyrenoverte utstillingslokale i tredje etasje. De sjelfulle skipene kommer til sin rett i det lyse og luftige lokalet.

har verftsvirksomheten satt sine tydelige spor på sjøbunnen. Enkelthendelser er også synlige, for eksempel gjennom kanonkulen av stein i bunmassene utenfor Nykirken – trolig fra slaget i 1665, eller forvridde metallrester ved Festningskaien – et krigsminne fra eksplosjonsulykken 20. april 1944.

Vågen-utstillingen serverer smakebiter fra denne "katalogen", og kan fremvise alt fra gebiss, mobiltelefoner og hand-

levogner mistet eller kastet på sjøen i nyere tid, til en sjelden 1600-talls elfenbenskam og vakkert utformede krittpipehoder. Et stort antall gjenstander er utstilt, mange av disse i "tittekasser" i barnevennlig høyde. Vi håper og tror at dette er en utstilling som også kan pirre vitebegjer og fantasi hos vårt yngste publikum.

Utstillingen vises til utgangen av september 2011.

OSCAR REYNERT OLSEN – MALERIER

Marinemaleriet er nært knyttet til vår historie som sjøfartsnasjon. Skutemalerier, også kalt skuteporretter, ble til på oppdrag av redere og kapteiner, og dekorerte skipperstuer og rederikontorer. Marinemaleriet mistet mye av sin kraft da fotografiet ble tatt i bruk og ble en nærmest glemte spesialitet. Oscar Reynert Olsen har på sitt vis tatt opp igjen denne tradisjonen, om enn i en fornyet og



Blyplomber til forsegling av varer. En er merket 1775 og har navnet på en handelsstasjon i Kina angitt. Funn som dette gir verdifull informasjon om handelsruter og -kontakter i eldre tid.

videreutviklet form. I utstillingen får vi presentert skutemaleriet på en helt annen måte enn forventet. Mens de klassiske marinemalerne forsøkte å gjenskape mest mulig naturtro fartøyer, forsøker Olsen å få skipene til å fortelle oss noe om vår egen tid. Ved dristige farger og magisk lys får kunstneren frem det spennende og eventyrlige ved å være i bevegelse. Veldige skrog abstraheres i rosa og gir assosiasjoner til katedraler av jern. Her står vi foran undringen, drømmen om å være i bevegelse – å være på reise.

Oscar Reynert Olsen er født i Stavanger i 1925, men har store deler av sitt voksne liv bodd i Oslo. Han har sin utdannelse fra Statens Kunstakademi og Statens håndverks- og kunstindustriskole i Oslo. Han er innkjøpt til Nasjonalgalleriet og Museet for Samtidskunst, har holdt separatutstillinger blant annet ved Bergen Kunstforening og Stavanger Kunstforening, samt hatt flere utsmykkingsoppdrag. Det er en stor glede å vise Reynert Olsens frodige, fargerike og levende kunstverk ved Sjøfartsmuseet, og



"Juliet og Romeo", et vakkert par på Sjøfartsmuseet (utsnitt, Oscar Reynert Olsen).



"Santa Maria fra Rochelle" (Oscar Reynert Olsen).

vi håper at mange vil finne veien til vår nyrenoverte utstillingssal i tredje etasje. Utstillingen vises til 20. august 2011, med mulighet for noe forlengelse.

Vil du vite mer om museets permanente og skiftende utstillinger, aktiviteter og nyheter, gå inn på våre nettsider www.bsj.uib.no. Nå kan du også følge oss på Facebook, lenken finner du på museets nettside.

Det er dystre utsikter om ikke verdenssamfunnet går inn og gjør noe på land i Somalia

FN, Nato eller andre må frata piratene baser på land

18.04 skriver VG Nett blant annet:
(VG Nett) Mens en lovlydig somalier tjener rundt 2700 kroner i året, kan landets pirater innkassere mer enn 150 ganger så mye.

-Spår dobbelt så mange pirater om fem år.

-Antallet pirater vil fordobles innen 2016, og det samme vil kostnaden for å beskytte skipstrafikken. I 2014 må verdenssamfunnet forberede seg på å punge ut 70-80 milliarder kroner i piratrelaterte utgifter, mens kostnaden i fjor var mellom 26 og 44 milliarder, konkluderer rapporten som er utarbeidet av Geopolicity, et konsulentselskap som driver politisk og økonomisk etterretning.

Når man ser hva piratene sitter igjen med, skal det mye til for å overbevise meg om at de gjør dette av nød. Dette er ren og skjær forbrytersk virksomhet, hvor intensjonen ene og alene er å skaffe

seg enda mer penger.

Hva er den gjengse oppfatningen og medisinen mot slik terror?

Jo det er intervensjon. Hva er det egentlig vi venter på?

FN resolusjon 1816 av 2008, gir det internasjonale samfunn klarsignal til å aksjonere mot Somalia. Hvorfor utsteder FN en resolusjon mot piratvirksomhet, og ikke følger den opp? Hva er hensikten med slik praksis? Først sier de at det er ok med intervensjon, siden overlater de ansvaret til enkeltstater å gjøre noe. Dette er tull og vas. Det må være konsistens i slike avgjørelser.

Det er ikke de enkelte land og deres skipsfartspolitikker som skal avgjøre om det skal jaktes på pirater eller ikke. Har FN sagt intervensjon, så må de også se til at det blir gjort under deres kommando,

eller de som blir delegert til å gjøre dette under FN's kontroll og økonomiske risiko. Det blir helt uholdbare tilstander om alle land som har skipsfart skal være tilstede i Indiahavet, de vil bare gå i veien for hverandre, eller kanskje enda verre, skyte hverandre i senk.

En annen konsekvens av at det ikke intervensjon er at redere fortsetter å sende skipene inn i piratfarlig farvann, selv om de godt vet at dette er ulovlig.

Solas (Safety Of Life At Sea, en organisasjon under IMO), sier uttrykkelig at det er straffbart å utsette skipsmannskapet for fare, og det er farlig å sende skip inn i farvannene rundt Somalia og til dels Indiahavet.

Dette er et internasjonalt ansvar, og må behandles deretter.

LRV



Illustrasjon: Forsvarets Mediearkiv

Skulle noe skje, blir jeg førstemann i livbåten

Ordene over ble sagt til meg i samtale med en fergekapttein. De ble nok sagt mer i spøk enn i alvor, men med en alvorlig undertone. Det han egentlig sa var; "om noe skulle skje er vi altfor få mannskaper ombord til å få til en effektiv evakuering for eksempel, eller drive effektiv førstehjelp".

- Miljøvern er blitt viktigere enn liv.
- Fokus på miljø og klima har overskygga omsynet til å hindra skade på menneske og tap av menneskeliv.
Tor Svendsen konserndirektør i DNV til Stavanger Aftenblad (SA) 24.05.11
Hele artikkelen kan du lese her:
<http://turl.no/g9u>

I samme artikkel kan vi lese hva Sjøfartsdirektoratet sier om ferger og hurtigbåter.

Auka risiko med ferjer og snøggbåtar Ein liknande utviklingstrend kunne Sjøfartsdirektoratet slå fast for fjoråret. Direktoratet viste til at i fjor blei det registrert 249 skipsulukker i norske farvatn, mot 234 ulykker i 2009. Den norske statistikken viser at ulukker med bilferjer har vist ei særskilt negativ utvikling dei siste åra. Det skjer ifølgje Sjøfartsdirektoratet hovedsakelig i form av såkalte kontaktskadar, der ferjene kolliderar med kai. I fjor ble det registrert 50 ulukker med kontaktskadar, og av desse var det heile 38 ferjer involvert. Likevel er det ulukker med snøggbåtar som uroar Sjøfartsdirektoratet mest. Talet grunnstøytingar med snøggbåtar auka frå sju i 2009 til ni i fjor. (SA)

De skriver om og registrerer uønskede hendinger og uhell. De registrer også skader, ulykker og dødsfall, men det som er viktigst sier de ingenting om.

"Hvorfor er det så mange uønskede hendelser"?

Hvorfor skjer alle disse "uventede" tingene? For mange mannskaper som springer i bena på hverandre? Eller kan

det være det motsatte? Vi satser på at det er det siste alternativet.

Etter å ha lest ovenstående artikkel, er det lettere å forstå kapteinen. I tillegg til å ha få mannskaper, har de som er igjen i mange tilfeller, veldig lange dager, 14 timer.

De samme arbeidsoppgavene som fire- fem mann gjorde for inntil ganske nylig, skal nå utføres av tre- fire mann. Da er det lett å forstå at her er det rom for uhell. Det verste er allikevel, at når ulykker oppstår som følge av for liten bemanning, så er det de resterende og overarbeidete mannskapene som får skylden.

Selv om Sjøfartsdirektoratet (SD) klager på at det er for mange "kontaktskader", er det de som har godkjent bemanningen. Om vi skal ha et SD vi kan stole på må de gjøre mer enn å klage når deres egne lover og direktiver viser seg å være feil, da må de gjøre om på lover og forordninger som viser seg og ikke være gode nok.

LRV

Verre enn strid innad i regjeringen er sikkert strid innad i AP. Sigbjørn Johnsen sier nei Jens Stoltenberg sier ja, og begge prøver å tekkes LO-leder Roar Flåthen

Hvem skal vi tro på?

Til VG (<http://turl.no/ggy>) sier Stoltenberg at det blir ytterligere skattelettelser for norske fagorganiserte. Videre sier han; vi er innstilte på opptrappingen av skattefradraget for fagforeningskontingenten.

Grunnloven av 1814 forbød utnevnelse av ny adel, og de siste, ganske beskjedne, adelige privilegiene ble i 1821 avskaffet ved lov. (Wikipedia)

Når Sigbjørn Johnsen nå vil gjeninnføre en adel i Norge, en "LO-adel" er han på ville veier. Som man kan lese over, ble adelen avskaffet for snart 200 år siden. Om han mener at medlemskap i LO er nok til å bli behandlet som noe spesielt, har han feil. I finansministerens øyne er ikke fagorganiserte i uavheng-

gige forbund like "adelige" som LO organiserte, her tar han også feil.

I DISKRIMINERINGSLOVEN KAN MAN BLANT ANNET LESE DETTE:

§ 4. Forbud mot diskriminering. Direkte og indirekte diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion eller livssyn er forbudt.

Med direkte diskriminering menes at en handling eller unnlattelse har som formål eller virkning at personer eller foretak på grunnlag som nevnt i første ledd blir behandlet dårligere enn andre blir; er blitt eller ville blitt behandlet i en tilsvarende situasjon.

Med indirekte diskriminering menes enhver tilsynelatende nøytral bestemmelse, betingelse, praksis, handling eller unnlattelse som fører til at personer på grunn av forhold som nevnt i første ledd blir stilt særlig ufordelaktig sammenlik-

net med andre. Med indirekte diskriminering i arbeidslivet menes enhver tilsynelatende nøytral bestemmelse, betingelse, praksis, handling eller unnlattelse som faktisk virker slik at en arbeidssøker eller arbeidstaker stilles dårligere enn andre arbeidssøkere eller arbeidstakere på grunn av forhold som nevnt i første ledd.

Som man kan se er det Statsministeren som har rett. Det er ikke lov å diskriminere på noe grunnlag i Norge. Dette sier loven, nå gleder vi oss bare til hva Tingretten i Oslo vil si den 18 august i år. Forhåpentlig vil den falle ned på samme standpunkt, som det landets mange likningskontorer, for mange år siden har tatt konsekvensen av. Skatteloven av 1977 er umulig og håndheve, og derfor uten praktisk betydning.

LRV



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

Fannefjord-Moldefjord

FFFS blir beskylt for ikke å ha inngått avtaler med rederiforbundene

men resultatene andre har inngått er heller ikke så mye å skryte av

Det som før var en selvfølge, er ikke lenger så selvsagt. Nå må man på grunn av tariff inngått av andre enn oss, betale for egne sertifikater. Sertifikater rederen og Sjøfartsdepartementet sier at du skal ha for å inneha den jobben du har hatt i årevis.

Dette er ikke tull, selv om det kan se slik ut. Heldigvis er ikke dette noe som alle rederier praktiserer, men de som gjør det skaper problemer. Det er ikke bare irriterende å måtte betale for å få stå i den jobben man har hatt i årevis. Det er direkte ekskluderende når rederiet

begynner med trynefaktor for hvem som skal få dekket utgiftene for sertifikatfornying eller ikke.

Om man prøver å argumentere for at det er slike ting rederie skal betale, viser de til tariffen (Ferger/lokal). Der står det ikke et eneste ord om at rederiene skal betale.

Det fantastiske med forhandlinger er at man har mulighet for å gjøre hverdagen til medlemmene litt lettere, det er derfor de betaler kontingent til forbundet. Det motsatte er at man også kan forhandle vekk fordeler. Det har skjedd i dette tilfellet. Man har forhandlet vekk medlemsfordeler, tro det den som vil, men det er faktisk tilfelle i denne saken. I Fiskeribladet Fiskaren 01.04.09 kan man lese hvordan et av forbundene har arbeidet og slitt for medlemmene - med

å forhand seg nedover. Som det står i avisen: "Siden Norsk Sjømannsforbund i fjor gikk over fra normal lønnsoverenskomst til minstelønnsoverenskomst for innenriks..". De har forhandlet seg fra normal lønnsoverenskomst til minstelønnsoverenskomst - man forventer sentralt, at det forhandles personlig og lokalt.

Videre kan man lese:

I tillegg gis et ekstra lavtlønns tillegg på en krone timen til ansatte som ligger under 90 prosent av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Forbundet vet like godt som oss at sjøfolk allerede arbeider godt i overkant av 400 timer mer i året enn en industriarbeider. Skal det forhandles på det planet er dere best hjulpet uten forhandlinger. <http://turl.no/gs3>

LRV



Ill.: Wikimedia Commons

Nå ska me snart kjøra te hyttå, og det har blitt ein fornøyelse. De fysiske åra va det ofta ein forferdelige tur, med skrigande og spyande ongar i bagsedet. De begynde før Forus: "E me snart framme?" Så va det någen år med sutrande ongar så helst ikkje ville vera med, men så heller ville vera heima og riva ner huset. De begynde før Forus: "Korfor må me vera med på denne driden? Der e ingen å ver med. Adle e heima." Nå e onganer så store at det e nydeligt at me sleppe å ha de med oss. Me kan reise uden å tenka på at de gjerna rive ner huset. Me e sikre på at de rive ner huset.

Me har hytta på østsida av Mandal. 20 meter fra Søgne og 4 mil fra Kristiansand. Fram te i fjor va der 25 mil fra Stavanger te Kristiansand. Nå har de bygd nye vei, fra før Feda og mesten te Lyngdal. Nydeligt. E39 har blitt ein drøm. Eg rulle ner vinduet, smile og nyde den nye strekkingen, med bruer, tunnellar og paddeflade asfalt. Det nya strekket e to sigarettar langt, mens den gamle veien va mesten seks sigarettar.

E39 har blitt 17 km kortare mydlå Stavanger og Kristiansand. Fra 250 te 233 km. Det e nøje det, og det skyldes ein einaste lange og fine veiforbedring. Kristiansand komme nærmare og nærmare Stavanger.

På denne baggrunn har eg då regnt ud at hvis de tar fira sånne veiforbedringar te, då vil me korta inn avstanden med ytterligare 68 km. Då vil avstanden Stavanger - Kristiansand bare ver 165 km. Og hvis de tar ytterligare ni sånne veiforbedringar, så korte inn 17 km kvar, då vil avstanden Stavanger - Kristiansand bare ver 12 km. Då kan me kjøre heile turen på 10 minutt, og Kristiansand vil ligga i Sandnes. Der e ikkje mange så har tenkt på dette. Hyttå vår vil då plutseligt ligga nord for Stavanger, og me bler nødt te å rygge for å komma fram.

For ikkje å snakka om hvis de tar ytterligare tri veiforbedringar. Då vil Kristiansand ligga på Boken, og hyttå vår på Kvitsøy.

Eg har sendt brev te Samferdselsdepartementet, Veidirektoratet, Mesta og Rogaland Psykiatriske, kor eg påpege disse faktiske forhold og matematisk videnskabelige betraktningar, og spør om de har tenkt på konsekvensane. For hvis Kristiansand havne på Boken, kor e då Boken blitt av? Kordan kan me veda kor me e? Akkorat nå e eg gjerna ein heilt aen plass.

Per Inge



Illfoto: Farstad Shipping



Leserbrev



Leserbrev



Det må da være noe som ikke stemmer her?

Sitter og ser ut av ventilen på boreskipet jeg jobber på, og funderer over livet og dets harde realiteter.

Her ombord går vi 2- 4 rotasjon, altså 2 uker jobb og 4 uker fri.

Når vi er på jobb, jobber vi 12 timer hver dag i 2 uker, en uke natt og en uke dag. Den uken vi jobber natt har vi et nattillegg på ca kr 5400 som utgjør ca kr 43000 pr år.

Vi har en tariff som er utformet av forbundet med det fine forbundsnavnet DSO. Der lønnstrinn E er lavest og A er høyest.

Mens jeg ser ut ventilen her kan jeg se den lille standbybåten, som ligger og dupper langt der nede. Den slingrer så mye at det er bare så vidt den klarer å holde følge med bølgene. Hva i all verden skulle den båten bidratt med i stygt vær?

Nærmeste helikopter er en times flytur unna. Får bare håpe alt går bra. Jeg tenker på at vi må hjem å hvile etter 14 dager ombord, vi kan i noen spesielle tilfeller stå ei uke ekstra, altså 3 uker om bord, men da MÅ vi hjem. Det sier loven. Det skal også sies at den uken vi står ekstra får vi minimum 70 000kr i lønnsgodtgjørelse.

De på standbybåten må jobbe 4 uker, først da får de fire uker fri. Man skulle tro det var de som måtte hjem etter 14 dager, pga. at da er de utslitt, men det hører vi aldri noe om. Det er liksom

ingen som bryr seg om de der nede. Ligge 4 uker i havet i storm og kuling, båten beveger seg så mye at det er så og si umulig både å spise og sove. De er sikkert så slitne av og til, at hadde det skjedd noe med riggen etter 3 uker i deres turnus, hadde de sikkert ikke vært i stand til å hjelpe oss, pga. mangel på søvn og utslitthet.

Syns det er på tide at forbundene setter søkelyset på sjømenn og deres rettigheter. Jeg er selv tidligere sjømann, men når jeg ser tilbake ligger de så langt etter offshore at det er en skam! Det eneste forbundet man ser noe til i media er FFFS, de andre forbundene henger seg aldri på i noen saker, skulle ikke tro de ville medlemmene sine noe godt.

Når jeg ser på lønningene, er også der en himmelvid forskjell. Her ombord i riggen tjener en som vasker (cateringsatt) fra kr 35 400- 41800 pr mnd + et nattillegg på 43000 pr år, samt helligdagstillegg på 1600kr pr dag, noe som utgjør en årslønn på 470 000 til 550 000 kr.

En kokk tjener fra kr 40 000- 47100 pr mnd til + nattillegg og helgedagstillegg, som utgjør en årslønn på ca kr 525 000- 610 000, skulle man være så heldig å stå en dag ekstra eller mer så er det kr 10 000 pr dag.

Dette i tillegg til at vi har en turnus som er 2 - 4, altså 2 uker jobb og 4 uker fri.

Skal man oppnå slik årslønn ombord på

standbyfartøyet, må man være kaptein og det sier litt. Ikke har de helgedagstillegg, heller ikke nattillegg, står de ekstra har de bare noen få tusen kr. Turnusen deres er 4 uker på og 4 uker av. De jobber altså 2 mnd mer enn vi her oppe på riggen, for en lønn som er langt mindre enn det vi har, selv vaskedamen her, som har et minimum av ansvar, tjener mere enn de der nede.

DET MÅ DA VÆRE NOE SOM IKKE STEM- MER HER?

Hvordan i all verden kan man komme så skjevt ut når det gjelder lønn og arbeidsturnus innen den samme industrien, den ene er jo avhengig av den andre? Har forbundene sovet i timen? Maskinistforbundet, sjømannsforbundet og offiserforbundet, hva har de fått utrettet?

Når en 1.maskinist eller en overstyrmann på en båt tjener mindre enn vaskedama eller kokken på en rigg må der være noe som er riv ruskende galt? Hva er vitsen med å ta utdanning, slite og streve med skole osv, når man ikke får noe igjen for det?

På toppen av det hele jobber man 2 mnd mer i året?

Noe må skje, og det snart!

Medlem FFFS, Bjørnar Larsen

Stor takk til FFFS

Etter seieren i Høyesterett kan man igjen se fremover og møte verden og arbeidslivet med ny gnist. Jeg vil rette en stor takk til mitt forbund, FFFS, som hele tiden har støttet meg og virkelig stått på for meg. Uten dem, og en dyktig advokat, hadde dette neppe vært mulig. Ingen andre forbund har kunnet stille opp slik FFFS har gjort ovenfor meg. I tillegg har jeg selvfølgelig hatt stor støtte av familien min hjemme, samt hos kollegaer.

Det har vært en lang kamp gjennom tre rettsinstanser for at dette skulle føre frem. Jeg har hele tiden ment at oppsigelsen var ugyldig, men det som skremmer meg mest er selve behandlingen jeg fikk. Jeg ble faktisk skadet på jobb i Hurtigrutens ASA sin fergeavdelings

tjeneste. Jeg ble sykemeldt over tid og ba om hjelp til å komme meg i arbeid. Siden Hurtigruten ASA er en IA bedrift, og således skulle hjelpe meg tilbake i jobb, men der tok jeg feil.

Det var liten interesse for dette, og jeg måtte stå på selv for å få aktiv sykemelding og for å komme meg på et samband som var mer tilpasset min skade, men her var det bare snakk om en tidsbestemt periode da rederiet hadde mangel på offiserer.

Jeg tror de fleste medlemmer har lest historien bak dette, og vil med dette si at vi må stå samlet i ett forbund i slike saker. Vi må bli flere og sterkere og samle oss i FFFS og få det til å vokse. Jeg har tidligere vært medlem i Norsk

Sjøoffisers Forbund, og sett hvilken gutteklubb det er. Mange eksempler på det i Hurtigruten ASA fergeavdeling, da det skulle ansettes nye kollegaer. Jeg ble selv forbigått når det gjaldt ansienitet ved ansettelse og prøvde å ta kontakt med NSOF angående dette uten at de brydde seg. Kjøpt og betalt kalles det. Men rettferdigheten vinner til slutt og det føles inderlig godt å kunne legge dette bak seg og se fremover. En spesiell takk til Harald Prytz som har gjort en fantastisk jobb i denne saken. Lykke til til andre som måtte være i lignende situasjoner, og ha en god sommer. Med hilsen

Helge G. Nøis



Bow Spring



Drugtest i Tide Sjø - på godt og vondt

Etter å ha vært ansatt i HSD/Tide Sjø siden 02.06 1987, ble jeg oppringt av mannskapsleder i Tide Sjø den 26.08.09, med beskjed om å møte på kontoret etter endt vakt dagen etter. Jeg spurte hva det dreide seg om, men fikk beskjed om at det var noe med drugtesten, som var gjennomført på M/F Bømlø, hvor jeg og de andre om bord ble testet den 04.08.09.

Jeg grublet mye den natten om hva det var som var så viktig med den testen, jeg visste jo at jeg hadde blåst 0,00 i promille, og jeg hadde ført opp de medisinerne jeg hadde brukt.

Da jeg kom på innkontoret ble jeg møtt av mannskaps- og områdeleder. Etter litt småprat ble jeg konfrontert med det "faktum" at jeg hadde hatt promille på vakt den 04.08.09 ombord på Bømlø. Det var som om jeg fikk et slag midt i ansiktet, og jeg stilte jeg meg helt uforstående til dette. Da la de frem prøveresultatet de hadde mottatt fra det engelske drugtestselskapet Concateno plc, som de har avtale med. Der det sto at jeg hadde hatt 35 mg/100 ml alkohol i urinen. Jeg spurte om jeg ikke hadde krav på å ha med meg noen fra forbundet, de svarte at siden jeg ikke var medlem av Sjømannsforbundet trodde de ikke at jeg var medlem av noen forbund.

Jeg fortalte da at det var jo andre forbund, og at jeg var medlem av FFFS, da fikk jeg tilbud om å ringe dem. Noe jeg gjorde, men jeg var helt satt ut og jeg forklarte meg dårlig til Harald Prytz, slik at han trodde at de hadde bevis for at jeg hadde hatt promille (ikke i urinen hvor de hadde funnet alkoholsporene). Da ble vi enige om at det kanskje var lurest at jeg sa opp

selv, slik at jeg ikke ble sparket. Det var nemlig alternativene rederiet gav meg.

Områdeleder sa at testene var så dyre at når de først fant noe så måtte de bruke dem for det det var verdt. Det er en skremmende holdning synes jeg, en arbeidsgiver burde være glad for hver eneste negative prøve som ble testet. Derfor ble det til at jeg valgte å si opp. Da jeg hadde skrevet under på oppsigelsen, fikk jeg kopi av testresultatet og oppsigelsen, siden var det bare å reise hjem som arbeidsledig og dekke.

Etter en stund hjemme tok jeg kontakt med min svigerinne, som er lege, og fortalte henne om hva som hadde hendt, hun sa at dette måtte jeg ikke finne meg i, for medisinsk sett var dette langt fra holdbart. Da kontaktet jeg FFFS igjen, og forklarte situasjonen litt bedre, Prytz sa da at dette måtte vi se nærmere på. Det endte med at Tide Sjø ble stevnet for retten. Tide prøvde også å få retten med på at jeg ikke skulle få lov til å ha med meg FFFS som partshjelp. Men dette ble heldigvis avvist.

Frem til saken kom opp i Tingretten var jeg i dialog med FFFS via telefon, mail og i møte med dem, og fikk god oppfølging. Jeg/vi vant i Tingretten og jeg ble både lettet og glad, men kom fort ned på bakken igjen, når jeg tenkte på at Tide Sjø kunne anke avgjørelsen i Tingretten, det gjorde de. Det ble selvsagt en stor nedtur. Så var det å vente igjen, det er nesten det verste med hele saken å gå sånn i uvisshet. Så, endelig 28.04.11 møttes vi i Gulating lagmannsrett i Bergen. Også der vant jeg, og det tok bare retten 12 dager å avsi dom i saken. Så var det

ny ankefrist og ny uvisshet, men med en mye bedre følelse denne gang. Endelig kom telefonen fra FFFS om at Tide ikke ville anke og at jeg skulle tilbake på jobb snarest. Tide Sjø ble dømt til å betale meg en erstatning for tapt arbeidsfortjeneste, og å dekke saksomkostningene som FFFS hadde hatt i forbindelse med de to rettsakene. Jeg startet på jobb 30.05.11, det var deilig og befriende. Et mareritt var over. Jeg har full forståelse for nulltoleransen, men å bruke urin som måleobjekt for alkoholtesting, som etter Norsk lov ikke er godt nok, er langt fra bra. At et så stort rederi som Tide Sjø har brukt to forskjellige regelverk etter sammenslåingen, er heller ikke bra (i tidligere HSD var det utåndingstest og urin, i tidligere Stavangerske Dampskipsselskap var det kun urin).

Etter Tingrettsdommen har de endret regelverket om drugtesting, derfor forstår ikke jeg at de anket Tingrettsdommen, for nå står det at ved 0,00 promille på alkometret skal en ikke se etter alkohol i urinen. Og det er jo det samme som jeg skrev under på i 2003. Nå håper jeg at jeg kan legge denne saken bak meg, og håper at rederiet gjør det samme.

Til slutt vil jeg takke svigerinnen min, FFFS og alle gode kolleger i Tide Sjø, samt familie og venner som har støttet meg under saken.

Dessuten mener jeg at alle seilende bør samle seg i FFFS, forbundet har bevist gang etter gang at de tør å gjøre noe for sjøfolkene!

**Med vennlig hilsen
Øyvind Soldal**

Hei FFFS

Som dere sikkert har fått med dere så har ikke rederiene gjort noe med reiserne for oss sjøfolk, det er det samme som tidligere; bakerste rad og de dårligste setene.

Jeg fikk høre at en av kapteinene i DOF fikk blodpropp i føttene etter flyving fra India.

Denne type reising må snart bli tatt på alvor av rederiene, forsikrings-selskapene, og de såkalte seriøse organisasjonene, som ikke er seriøse.

Hvor lenge skal vi som er sjøfolk, som blir eldre for hver dag, akseptere denne behandlingen? Er det slik at vi er helt rettsløse og må risikere liv og helse for å komme oss til og fra jobb? Tror

faktisk ikke at noen annen yrkesgruppe hadde akseptert den behandlingen vi får, personlig reiser jeg på business class, når jeg skal til Filippinene for å besøke min kones familie, om jeg har råd til det, men et rederi som soper inn penger, vil ikke gjøre dette for sine ansatte. Synes det er helt utrolig at det går an å vise så lite lojalitet og respekt overfor sine ansatte.

Personlig vurderer jeg å slutte å seile, for jeg har ikke helse til disse lange trange turene, og det er jeg ikke alene om å mene.

Om dere ønsker mer info i denne saken så er det bare å gi gass, jeg skal være med til "the bitter end" for å få en forandring i den praksisen rederiene kjører.

Det verste av alt er at om en fra rederiet skal ut på en reise så er det ikke snakk om annet enn en business class billett, det gjør meg både frustrert og forbanna, er vi mindre verdt enn de som går med stresskoffert?

Det hadde kanskje vært en ide å få en uttalelse fra en ekspert på slike ting som blodpropp, og om risikoene vi utsettes for på disse reisene. Håper dere forstår frustrasjonen som er blant reisende sjøfolk, og at de registrerer at det er kun dere som bryr dere om å ta opp disse sakene, det kommer dere til å vinne på i lengden.

**Med vennlig hilsen
medlem nr. 101743**



Illfoto: SAS

Atles kommentarer



Tvangstrekk, nå igjen

Utrolig nok, er det ikke alle rederier som har fått med seg at tvangstrekket av kontingent til de tre andre organisasjonene er ulovlig, selv om rederiforbundene har sendt ut rundskriv om Høyesterettsdommen.

Er det kanskje organisasjonene som gir blaffen i loven, jfr. Høyesteretts knusende dom over sjømannsforbundet for et par år siden, som fremdeles krever av rederiene at de fortsetter denne forbryterske aktiviteten?

Fikk nettopp vite av en utenlandsk maskinist, at han hadde blitt trukket et beløp han ikke forsto på sin første hyreslipp, da han begynte i et norsk rederi. Ved henvendelse til rederiet for å få en forklaring på hva trekket var, hadde de sagt at det var fagforeningstrekk til maskinistforbundet. Men jeg er jo ikke organisert i noen fagforening, hadde han sagt, de svarte da at det måtte alle være. Enten lyver rederiet, eller så har de ikke satt seg inn i Høyesterettsdommen. Dommen sier klart ifra om at den negative tilhørigheten står like sterkt som den positive.

Jeg fortalte ham at han måtte be rederiet om å stoppe det ulovlige trekket, men da hadde han, på grunn av tvangstrekket, allerede meldt seg inn i maskinist-

forbundet. Men han måtte fysisk melde seg inn selv, altså; ingen automatikk i medlemskap på bakgrunn av innbetalt kontingent. Det at han ble trukket for medlemskontingent ga ingen rettigheter som medlem.

Nå må rederiene forstå at tvangstrekk er ulovlig, og at de kan bli medskyldige i underslag fra arbeidstakerne sine, om de fortsetter med samme praksis som før Høyesterettsdommen. Tvangstrekk av kontingent er strengt forbudt etter norsk og europeisk lov, dette kan ikke fortsette lenger.

Mvh
Atle Rusten.



Illfoto: Forsvarets Mediearkiv



Illfoto: Hurtigruten Group - Klaus-Peter Kappest

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 førstegangsmilitærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av landsmøtet 17.09.2010.

Kryssord



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

Riktig svar sendes innen 15.09.11 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 1 2011: Inger Rasmussen, Bergen – May Anita Hansen, Harstad
 Per Heggelund, Harstad

NAVN:

ADRESSE:



Fellesforbundet For Sjøfolk INNMELDING

Navn:.....

Postadresse:.....

Postnummer:.....

Sted:.....

Fødselsdato:.....

Telefonnummer:.....

Mobiltelefonnummer:.....

E-Mail:.....

Skipets navn:.....

Rederiets navn:.....

Stilling om bord:.....

Vervet av:

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

Underskrift:.....

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

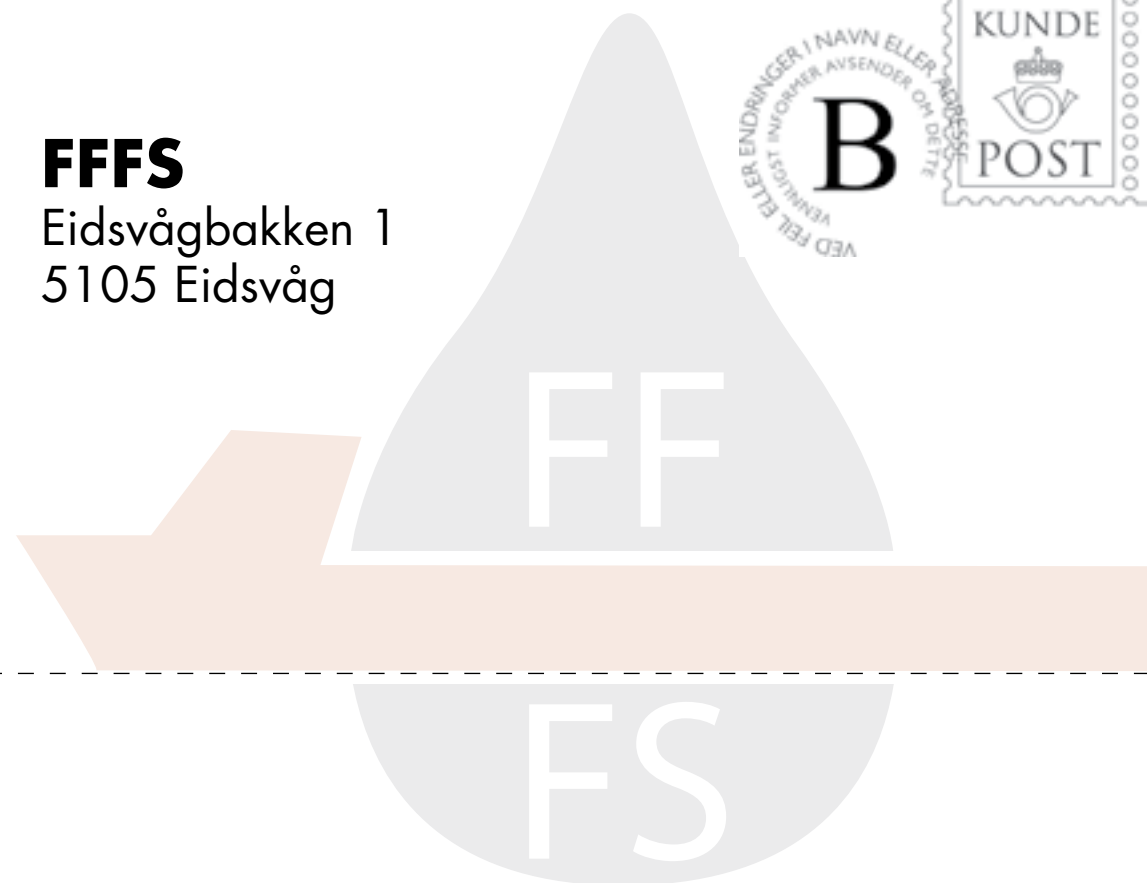
iForbund,

gir herved
 Fellesforbundet For Sjøfolk
 fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

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

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



KLIPP UT

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Net Shop

Ditt førstevalg på nett!



Dell Vostro 3350 med 2.generasjon Intel® Core™ i5-2410M Prosessor

- 13" LED skjerm
- 4GB Minne
- 320GB harddisk
- Perfekt reisepartner

Vostro 3350 bærbar PC er en tynn 13,3" bærbar PC med alle funksjoner og rå yttelse. Vostro gir grunnleggende sikkerhet og pålitelighet



Bestill lagervarer før kl 15:00 og vi sender samme dag



8.585,-

Nikon D7000 kamerahus

Nikon D7000 kamerahus, Norsk.
Spesielt anbefalt i Lyd & Bilde,
16.2mpixel, 3" LCD, Full HD video



3.990,-

Acer Iconia A500 32GB

Acer Iconia A500 32GB NVIDIA®
Kraftig og underholdene bestselger med
10,1" Touchskjerm, Wi-Fi og Android 3.0



1.749,-

Thrustmaster Ferrari GT

Thrustmaster Ferrari Wireless GT
For deg som vil ha det aller beste. PC/PS3
Cockpit 430 Scuderia Ratt/Pedaler



10.995,-

55" LG 55LE5500 LED TV

55" LG 55LE5500 - Flott LCD LED TV i meget pent design. En rekke tilkoblings- muligheter og strøktent bilde! Mye for pengene!



5.995,-

15.6" Acer Aspire 5742G

Acer Aspire 5742G Intel Core i5-450M
15.6" bærbar PC med 4GB minne og hele 640GB harddisk og Windows 7HP.



1.295,-

Lekker Dolce Gusto Circolo

Multifunksjonell kapseltrakter som lager capuccino, espresso, kaffe latte, vanlig kaffe, sjokoladedrikker m.m.

Kontakt netshop.no på 33 42 22 00 eller salg@netshop.no

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